

## **Ensayo: Proyecto de investigación Urbanismo y Transporte Sustentable; Programa ATI-UPR**

El diseño y la distribución del espacio construido, han sido siempre pensados, en función de estimular varios tipos de flujos, principalmente, de bienes y personas. En la ciudad, según ésta ha ido creciendo y las necesidades de los que en ella habitan han ido cambiando, los modos de transporte que se han desarrollado para facilitar y promover estos flujos, han ido asumiendo un rol fundamental en la determinación de las características físicas del espacio, su distribución y su uso. Es por eso que las ciudades son el mejor ejemplo para ilustrar la estrecha relación que existe entre la transportación y la realidad del espacio construido; relación que incide, directamente, en lo que se ha definido como su grado de habitabilidad. Para mí, este término se refiere a calidad de vida. Por eso, una ciudad habitable, debe ser un espacio urbano donde se provean todos los elementos necesarios para que cada uno de sus habitantes tenga cómodo acceso a aquellos bienes, servicios y actividades, que se consideran esenciales para generar y contribuir a su bienestar. Del sistema de transportación va a depender, en buena medida, la posibilidad de que esos accesos, esos flujos y esa interacción se materialicen, para el mayor número de personas. En nuestro país, por ejemplo, la adopción del automóvil como el modo privilegiado de transporte, ha facilitado el desarrollo de una ciudad segregada de acuerdo a distintos usos. Las distancias, entre cada uno de los espacios donde debemos llevar a cabo cada una de nuestras actividades cotidianas, han ido aumentando cada día y la infraestructura necesaria para estimular, *con éxito*, la utilización de otras alternativas de transporte, prácticamente, no existe. Esto provoca una enorme dependencia con el automóvil y la necesidad de proveer mayor infraestructura vial, lo que, a su vez, provoca un aumento en las distancias y una mayor segregación del espacio. Se trata de un ciclo que ha limitado, muchísimo, el desarrollo de otros modos y sistemas de transporte, tanto colectivos como privados, e impuesto grandes limitaciones de movilidad a amplios sectores de la población. Hoy en día, incluso aquellos que se desplazan en sus automóviles, tienen grandes dificultades para fluir cómodamente a través de la ciudad. Condiciones como poca seguridad, deterioro de espacios públicos y deterioro en las relaciones sociales, entre muchos otros, van de la mano de todo este proceso y limitan aún más la calidad de vida en nuestra ciudad y la posibilidad de hacerla más habitable. De sufrir los efectos de esta situación, no ha quedado exento ningún rincón de la ciudad, incluyendo nuestro recinto. Es el recinto, sin embargo, el que ha provisto el espacio para generar el flujo de información que ha facilitado el reconocimiento, de esa relación tan estrecha entre la transportación, la realidad del espacio construido y la calidad de vida de los que habitamos la ciudad. Por eso creo que debe ser, precisamente, el recinto, el espacio desde donde se generen alternativas a esta situación. Más allá, debe ser el recinto, el laboratorio para la puesta en práctica de esas alternativas para que, tras su implantación, quede establecido el parámetro a partir del cual estimular un modelo de desarrollo distinto que se pueda extender a otros espacios dentro de la ciudad. Creo en la posibilidad de transformar nuestro recinto en un recinto habitable, donde se facilite el acceso, el flujo y el intercambio de personas y servicios, donde participar de actividades académicas, recreativas y culturales, donde disfrutar de espacios públicos agradables y seguros que, lejos de ser percibidos como espacios que no le pertenecen a nadie, los percibamos como espacios que nos pertenecen a todos. El recinto, como comunidad delimitada y autónoma, cuenta con la escala y las condiciones ideales para llevar a cabo un análisis y un plan efectivo de intervención en lo que tiene que ver con transportación y uso de suelo; sin perder de vista que no es posible considerarlo como una unidad independiente de su entorno inmediato ni de su contexto metropolitano. Como parte del trabajo asignado en mis cursos sobre urbanismo y transportación, he iniciado, entre otras cosas, la documentación fotográfica de la crisis de espacio que la utilización del automóvil ha generado dentro del recinto, el deterioro de la infraestructura peatonal, etc. y la recopilación de una pequeña base de datos, relacionados. Mi principal interés, es estudiar las posibilidades de estimular, exitosamente, la adopción de otras alternativas de transporte a la vez que se desanima el uso del carro. Esto es posible, interviniendo con la realidad del tejido urbano, su infraestructura y la distribución y uso del espacio.