

SOMOS ESCLAVOS DEL AUTOMÓVIL - Germán Samper Gnecco (arquitecto colombiano)

Somos esclavos del automóvil. Ese aparato del cual ya no podemos prescindir es también el que causa muchos problemas en las ciudades. El automóvil ha deshumanizado las ciudades. ¿Qué significa humanizar? Humanización sería el tema que yo voy a proponerles a ustedes. ¿Qué es humanizar? Poner a la escala del hombre. Así de sencillo.

Pero ¿qué es escala, para muchas personas que no son arquitectos ni comprenden el término? Escala.. tenemos nosotros una persona que produce vestidos: toma las medidas de un caballero, y el producto de eso, ese vestido, está a la escala de ese caballero. Resulta también que hay diseñadores que diseñan las cabinas de los automóviles. Esas personas también le toman las medidas al hombre, para que todos los elementos que se requieren para manejar uno de estos sofisticados ejemplares que tenemos ahora rodando por todo nuestro país... Tienen que ser exactos y cómodos. Por tanto las cabinas al interior de un vehículo están a la escala del hombre.

Pero resulta que aparece otro profesional, que podemos llamar "urbanista", y toma tres medidas nomás del automóvil: el ancho, el largo, la altura. Quizás toma las medidas de la velocidad que pueda alcanzar, el radio de giro, eso no tiene importancia, sino las medidas. ¿Y qué hace este urbanista? Diseña la ciudad, es el responsable del diseño de la ciudad. Y esa ciudad está naturalmente diseñada a la escala del automóvil.

¿Qué espacio toma el automóvil con relación al peatón? Imaginémonos un peatón caminando por una acera de una calle, llega a la esquina, va cruzar a la izquierda, hace un giro de noventa grados, y el problema está resuelto en un metro cuadrado. Esa misma persona, si va por una vía de cierta importancia de una ciudad, con varios carriles, y quiere cruzar a la izquierda, porque hay una avenida, que sabe que tiene que tomarla a la izquierda, con cien metros de anticipación tiene que ir tomando, sin dificultad, tomándose el carril de la derecha, pasar un puente, grande, largo, hacer una oreja, y entrar finalmente en la avenida donde él quería estar, buscando la manera de arreglar la cuestión de la velocidad con que se va a meter en ese flujo. Ese elemento, el automóvil, le toma cuatro hectáreas, cuarenta mil metros cuadrados para hacer el giro a la izquierda, lo mismo que con un metro cuadrado lo pudo hacer el peatón.

Hay otro ejemplo que es interesante. Los españoles crearon ciudades y siempre dejaron un importante espacio, en su centro, de una hectárea, de la plaza mayor. Cualquier ciudad de tres, cuatro, cinco millones de habitantes tiene vías con cien metros de ancho. Si calculamos un kilómetro, no más que un kilómetro de esa vía, esa vía está tomando diez plazas mayores de las que fundaron los españoles en América. Esa es la diferencia de espacio que toma el automóvil con relación al peatón.

Pero entonces uno se preocupa, se pregunta: ¿es posible hacer ciudades humanizadas en la actualidad? Sí se puede. Y sí existen las ciudades humanizadas. Cualquier ciudad anterior a la aparición del automóvil... eran, y son, cuando las logramos conservar, humanizadas. Calles de cuatro metros que nunca se congestionan. Gente que camina por las calles distraída, que encuentra a otras personas y puede conversar con ellas, que pueden ir a un restaurante que está en el espacio público o tomarse un café en las mismas condiciones, gente que conversa, gente que no tiene el afán de pasar una vía gigantesca. Esas son las ciudades humanizadas. Y que tienen una plaza mayor, que para la época eran a veces muy grandes, en donde se desarrollan todas las actividades colectivas: las procesiones, las tomas de posición de dignatarios etc. Sí hay ciudades humanizadas, entonces ¿por qué no podemos humanizar nuestras ciudades?

Llega el automóvil. ¿Cómo es la historia del automóvil? Hacia finales del siglo diecinueve, países europeos como Inglaterra, como Francia, como Alemania, como Bélgica, estaban empeñados en encontrar formas de producir de manera continua todos los objetos que necesita el hombre, mecanizar esos procesos de producción. Anteriormente ¿cómo se producían esos elementos? Pues sencillamente había artesanos que dedicaban su vida a ello, y que inclusive se pasaban de generación a generación, y esos artesanos hacían sus objetos con cariño, con amor. Sobre todo, los hacían completos. Pongamos como ejemplo un violín, y más exactamente un violín Stradivarius, de los cuales hay todavía en el mundo algunos, y que cuestan venerables dinerales... de dinero. Y los obreros, entonces, son ahora los que han remplazado a los artesanos, y ellos hacen apenas una parte y una pieza, apretar un tornillo, aflojar alguna cosa, lo hacen por horas, por días, de manera inhumana, y que no tiene relación con la felicidad, digamos, del hombre.

En esas épocas de búsquedas de equipos y de máquinas, algunos de ellos estaban pensando en algo que parecía una utopía: "¿cómo hacemos para crear unos coches que funcionen sin caballos? A alguno de ellos se le ocurrió inventarse el motor de explosión, y pensó que podría ser bueno, fue a la cochera, sacó el coche, le quitó todo lo que tiene que ver con el caballo, puso ese aparato debajo del asiento, a funcionar su motor, y se produjo el milagro del movimiento sin caballos del coche. Nació el automóvil. Un tiempo después estaban haciendo competencias en las cuales se alcanzaban, dice la historia, velocidades increíbles de veinte

kilómetros por hora. Y consideraban que era peligroso, las personas que tenían... conocían el cuerpo humano, que era peligroso para el ser humano tal velocidad. El caso es que nació el automóvil.

Y entramos nosotros al siglo veinte. El siglo veinte ya pasó. Ya es historia. Sin embargo, todos los que estamos aquí hemos vivido en el siglo veinte, y... pero lo podemos ver desde un punto de vista histórico. ¿Qué es lo que pasó en este siglo? En primer lugar, el automóvil antiguo que ustedes vieron se fue superando, y durante el siglo lo han mejorado y mejorado hasta tener unas máquinas maravillosas y extraordinarias. Por otro lado, la industrialización, la mecanización, se produjo en el siglo veinte, y entonces esos dos elementos trajeron flujos de gente del campo a la ciudad, y las ciudades se llenaron de campesinos, se fueron deteriorando, y (en) los países ricos resolvieron irse fuera de la ciudad, y crearon suburbios de casas individuales a las cuales hay que tener siempre automóvil, si son cuatro miembros de la familia posiblemente sean cuatro los automóviles que se necesiten... En países pobres las gentes llegaron, no tenían la suficiente capacidad económica para hacer lo que hicieron los ricos, y construyeron sus viviendas en las afueras de la ciudad, creando, como el caso de Bogotá, setenta por ciento del sector informal en la ciudad. Y el centro, curiosamente todos los centros de la ciudades, en donde el terreno se ha valorizado, se empezaron a construir edificios altos, de diez pisos, de veinte pisos, de cien pisos, produciendo unos edificios que gastan energía... toda la que ustedes quieran, de una manera innecesaria, pero que naturalmente son la propaganda de los productos que se venden en el mercado. Esa silueta la llamo yo "manhatanización" de las ciudades, y lo tenemos en todas las ciudades del mundo, la silueta con los rascacielos. Esa es la ciudad de ahora.

El automóvil se fue produciendo, y están entrando cantidades de vehículos al año a las ciudades. Las ciudades han deteriorado, a pesar de que de los dos pisos se pasó a cuatro, cinco pisos. Ahora estamos en diez pisos. Se desordenaron las ciudades y el automóvil entró a todos los ámbitos de nuestras ciudades. Las congestiones del tráfico hacen que, si el automóvil puede recorrer a ochenta, noventa kilómetros por hora, y a acortar el tiempo de un sitio al otro, pues, con estas congestiones se regresa nuevamente a los veinte kilómetros del primer automóvil inventado. Y así estamos.

La pregunta es: ¿hay posibilidad de, en estas ciudades, congestionadas de automóviles, humanizar la ciudad? Yo tengo algunas propuestas que no son... eh... no son utópicas. Dejando los corredores viales donde están las grandes avenidas y autopistas, dejémoslas... dejémoslas así, hay en las ciudades unos sectores residenciales, unos mas antiguos que otros, pero los sectores residenciales. La propuesta sería la siguiente. Quitémosles a las vías vehiculares el cincuenta por ciento de su terreno, del área que ocupan. Ese cincuenta por ciento, dediquémoslo a vía peatonales, en un primer lugar, y en segundo lugar, sembramos árboles para que éstos mejoren el ambiente desde un punto de vista ecológico y de purificación del ambiente. Tomemos, en esos sectores que hemos señalado para humanizar, algunas... esquemas viales en donde se pueda circular por medios diferentes al automóvil: la bicicleta... hay sistemas de pequeños tranvías, manejados eléctricamente... En el mundo se conocen, en los aeropuertos, hoy día en los hospitales, hay vehículos que son amigables, digamos, con la gente. Entonces, en esas zonas, eso se podría utilizar. Se puede dejar que los residentes lleven sus automóviles, pero les impedimos... para llegar hasta su casa, pero les impedimos que estén parqueando los automóviles en cualquier sitio. La ciudad de Brujas, en su zona de turismo, permite a los automóviles circular. Tienen que hacerlo a la velocidad del peatón, y no les permiten parquear. Hay muchas fórmulas para movilizarse en forma agradable y sencilla en esas zonas.

Me parece fundamental que a esos sectores que queremos humanizar les permitamos usos múltiples. Si hoy son residenciales, fomentemos para que se puedan construir otro tipo de edificaciones y de actividades humanas de trabajo -fuera, pues, de los supermercados y todo eso-, pequeñas industrias... Hoy, inclusive, lo que llamamos la "vivienda productiva", en todos los niveles se está pensando (a dar), porque hay mucha gente que puede trabajar en su casa con un computador, y no necesitan oficina. Entonces de lo que se trata es de acercar los sitios de trabajo a los sitios de habitación, para que nos podamos economizar las cuatro horas infames que la... buena parte de nuestra población... está yendo de su vivienda al trabajo y regreso. Cuatro horas entre un bus, ya sea elegante o no, sea en el transporte público o no, son cuatro horas diarias perdidas para esa persona.

El día que esa persona pueda utilizar esas horas en otra cosa, saldrá de su casa a pie, a pasear en bicicleta o a pie, conocerá a su vecino, porque en muchos de esos barrios pueden pasar años sin saber quién es el vecino... si acaso lo conoce con un pitazo le dice "hello", "buenos días"... Esa persona saldrá a caminar, irá... se encontrará, como decía yo, con el vecino, resuelven irse a tomarse un café, para discutir de cualquier cosa, de arte o de fútbol, lo que quieran... Lo que los colombianos, lo que los italianos llaman "il dolce far niente", o sea, el dulce no hacer nada. Así será la vida en una ciudad humanizada. Mil gracias.