

La carretera y la ciudad

The Highway and the City.

Lewis Mumford [1958]

Filiación

Historiador de la civilización (era maquinista), discípulo y continuador de Patrick Geddes. Nacido en Nueva York U.S.A. en 1895, fallecido en Amenia, Nueva York en 1990.

Resumen

Se discute en 1958, el despliegue de las carreteras en los U.S.A., concluyendo que no se tendrá una forma eficiente para el sistema de transporte urbano hasta que se alcance una estructura permanente y mejor para las ciudades. Para lograr el patrón total necesario no sólo debe haber un planeamiento efectivo de la ciudad y de la región antes de que las nuevas rutas o servicios se planifiquen, sino que también se requiere un sistema adecuado de gobierno urbano federado en una escala regional.

Palabras clave

Lewis Mumford, carreteras en U.S.A (1958).

Abstract

On the discussion about the development of the highway system in the U.S.A., in 1958, it was concluded that to obtain an efficient system of urban transportation it is necessary to reach a better definition of the structure of the cities. To achieve this goal there has to be an effective plan for the city and region before the new routes and services are placed. But also, it is fundamental that there is a proper federal city government system at a regional level capable to enforce the plan.

Key words

Lewis Mumford, U.S.A. Highway system (1958).

Sumario

[Nota: Subtitulado por Revista de Urbanismo]

Crítica a un programa de carreteras en U.S.A. en 1957

El automóvil y la libertad de unos pocos, por poco tiempo...

El progreso en un sentido orgánico

¿Para qué sirve el transporte?

El error fatal

Hacia la continua erosión de las facilidades sociales

Las consecuencias de los ferrocarriles elevados en la ciudad

Tanto la congestión metropolitana como la dispersión suburbana son anticuadas

Cuando cada familia tenga dos o tres automóviles

Plan de transporte urbano y peatones

El riesgo de la desaparición de la ciudad

Breve anexo biográfico

Crítica a un programa de carreteras en U.S.A. en 1957

Cuando el pueblo norteamericano, a través del Congreso, votó hace poco (1957) un programa de 26 billones de dólares para carreteras, lo más caritativo que puede pensarse en esa resolución es que no tienen la menor idea de lo que están haciendo.

Dentro de los próximos quince años [1958-1973], sin duda alguna lo habrá descubierto, pero entonces será demasiado tarde para corregir todo el daño causado a nuestras ciudades y nuestras campiñas, no menos que a la eficiente organización de la industria del transporte, por este programa mal concebido y tan absurdo por lo desequilibrado.

Sin embargo, si alguien hubiera predicho estas consecuencias antes de que esta vasta suma de dinero se votara en el Congreso, bajo la especiosa, en realidad flagrante deshonestidad disfrazada como medida de defensa nacional, dudo que nuestros compatriotas hubieran prestado oídos o comprendido, o que hubieran podido cambiar su manera de pensar si hubieran comprendido. Porque el modo de vida norteamericano corriente está fundado no sólo en el transporte motorizado, sino en la religión del automóvil, y los sacrificios que la gente está dispuesta a hacer en aras de esta religión, están fuera del reino de la crítica racional. Tal vez lo único que pueda volver el buen sentido a los norteamericanos será una clara demostración del hecho de que su programa de carreteras barrerá tal vez la misma área de libertad que el automóvil privado promete conservarles.

El automóvil y la libertad de unos pocos, por poco tiempo...

Mientras los automóviles eran pocos, el que lo tenía era un rey: podía ir a donde le placiera y detenerse cuando quisiera; y hasta la misma máquina parecía una invención compensatoria para la inflación de un ego que había sido disminuido por el éxito de la mecanización. Esa sensación de libertad y poder sigue siendo un hecho sólo en áreas poco pobladas, en el campo abierto; la popularidad de ese método de escape ha defraudado las esperanzas que una vez alentó. Al usar el automóvil para huir de la metrópoli, el automovilista siente que sólo ha transferido la congestión a la carretera, y por ende la ha duplicado. Cuando llega a su destino en un suburbio distante, encuentra que la campiña que buscó ha desaparecido; más allá de él, gracias a los caminos para automóviles, sólo hay otro suburbio, tan triste como el suyo. Para tener un mínimo de comunicación y sociabilidad en esta vida dispersa, su esposa tiene que convertirse en un chofer de taxi como ocupación diaria y el dinero que cuesta mantener en movimiento todo el sistema se resuelve en escuelas vergonzosamente recargadas de impuestos, policía inadecuada, hospitales como poco personal, áreas de recreo demasiado concurridas, y bibliotecas mal sostenidas.

Abreviando, han sacrificado su vida integral al automóvil, como alguien que enloquecido de pasión, destruye su casa para dilapidar sus entradas en una amante caprichosa que promete goces de los que muy de vez en cuando puede disfrutar.

El progreso en un sentido orgánico

Para la mayor parte de los norteamericanos el progreso significa aceptar lo que es nuevo porque es nuevo, y descartar lo que es viejo porque es viejo. Esto puede ser bueno para una rápida evolución en los negocios, pero es malo para la continuidad y estabilidad en la vida. El progreso, en un sentido orgánico, debiera ser acumulativo, y aun cuando una cierta cantidad de limpieza de cosas inútiles es siempre necesaria, perdemos parte de los beneficios ofrecidos por una nueva invención si descartamos, de manera automática, todo el valor que aún tienen las invenciones que la precedieron. Por desgracia en cuanto al transporte, la anticuada idea lineal de progreso prevalece. Ahora que los automóviles se están haciendo universales, muchas personas dan por sentado que los peatones desaparecerán y que con el tiempo el sistema de ferrocarriles será abandonado; en verdad, muchos de los proponentes de la construcción de carreteras hablan como si ya sucediera eso, o si no, tienen toda la intención de que sea un hecho a breve plazo. El resultado es que hemos mutilado el automóvil al poner en este único medio de transporte el peso de todas las maneras de viajar. Ni nuestros automóviles, ni nuestras carreteras pueden soportar la carga. Esta *súper* concentración, además, está destruyendo nuestras ciudades sin dejar nada que se le aproxime en su reemplazo.

¿Para qué sirve el transporte?

¿Para qué sirve el transporte? Esta es una pregunta que, en apariencia, nunca se formulan los ingenieros viales, quizás porque dan por seguro que el transporte existe con el propósito de proveer adecuadas salidas para la industria del automóvil. Aumentar el número de automóviles, hacer posible que el motorista recorra distancias mayores, vaya a más lugares a mayor velocidad, se ha convertido en un fin en sí mismo. ¿Acaso este *súper* empleo del automóvil no consume cada vez mayores cantidades de nafta, aceite, hormigón, goma, y acero, y de esta manera provee una base real de trabajo para una economía de expansión? Es cierto, pero nada de eso compensa el propósito esencial de transporte. El propósito del transporte es traer gente o mercancías a lugares donde se le necesita, y concentrar la mayor variedad de bienes y de gente dentro de un área limitada para ampliar la posibilidad de elección, sin que sea necesario viajar. Un buen sistema de transporte disminuye el transporte innecesario; y en cualquier caso ofrece un cambio de velocidad y de modalidad, a fin de ajustarse a la diversidad de los propósitos humanos.

La difusión y la concentración son los dos polos del transporte: la primera exige una red de caminos bien articulados, que vayan desde el sendero para peatones hasta la carretera de seis trochas y un sistema de ferrocarriles transcontinentales. La segunda exige una ciudad. Nuestros sistemas de carreteras principales, están concebidos en el interés de la velocidad, como organizaciones lineales, es decir como arterias. Ese concepto estaría bien siempre que las arterias principales no estuvieran *súper* desarrolladas como para excluir todos los elementos menores de transporte. Los planificadores de la carreteras todavía tienen que comprender que estas arterias no pueden ser arrojadas dentro del delicado tejido de nuestras ciudades; la sangre que hacen circular debe entrar más bien, a través de una elaborada red de vasos capilares sanguíneos menores. Ya en 1929 Benton MacKaye resolvió el desarrollo sensato y racional de las carreteras, en su concepción del Townless Highway (Carretera sin

ciudad); y esto tuvo como corolario la Highwayless Town (Ciudad sin carreteras). Un cuarto de siglo después, todos los elementos de la concepción de MacKaye se han llevado a cabo, excepto el último que por cierto no es el de menor importancia.

En muchos aspectos, nuestras carreteras no son sólo obras de arte de ingeniería, sino consumadas obras de arte: algunas de ellas, como el Taconic State Parkway en New York, está a la par de las más grandes creaciones en otros campos. Es verdad que no todas las carreteras corren a través de un paisaje que ofrece tan soberbias oportunidades a un ingeniero vial imaginativo como ésta, pero también no todos los ingenieros se elevan a la altura de sus oportunidades como hicieron los planificadores de esta carretera, trazando los caminos bien separados a lo largo de las colinas, siguiendo los contornos y, así, por esta simple estratagema, evitando las ciudades y las aldeas y abriendo una gran perspectiva a través del campo, realzado por las profusas plantaciones de arbustos florales en los bordes. Si este patrón de encanto y belleza se tuviera presente en forma más general, los ingenieros viales no caerían con tanta frecuencia en los brutales asaltos contra el panorama y contra el orden urbano a que dan origen cuando sólo se preocupan de la velocidad y el volumen de tránsito, y aplanan y dinamitan su camino a través del campo para acortar una ruta unos cuantos kilómetros, sin hacer el total del viaje menos depresivo.

Tal vez, para el futuro historiador nuestra época sea conocida como la época del *bulldozer* y del exterminador; en muchas partes del país la construcción de una carretera tiene más o menos el mismo resultado sobre la vegetación y las estructuras humanas que el pasaje de un tornado o la explosión de una bomba atómica. En ninguna parte este hábito mental del "bulldozer" es tan desastroso como en el acceso a la ciudad. Desde que el ingeniero considera su propio trabajo más importante que las otras funciones humanas a quienes sirve, no vacila en destruir bosques, arroyos, parques y vecindarios humanos a fin de llevar sus caminos directamente a su supuesto destino.

El error fatal

El error fatal que hemos estado cometiendo es sacrificar toda otra forma de transporte al automóvil privado y ofrecer, como única alternativa de larga distancia, el aeroplano. Pero el hecho es que cada tipo de vehículo tiene su uso especial, y una buena práctica transportista debe buscar mejorar cada tipo para sacarle el mejor provecho. Esto no puede lograrse teniendo como finalidad única la velocidad o la afluencia continua. Si se desea oportunidades fortuitas para encontrar a sus vecinos, y para sacar provecho de contactos casuales con conocidos y colegas, un viaje de tres kilómetros por hora en un área concentrada, libre de vehículos inútiles, le dará la ocasión.

Pero si usted desea llevar con rapidez un cirujano a un paciente que está a 1.500 kilómetros de distancia, la carretera de tránsito más veloz es demasiado lenta. Y si usted desea asistir a una conferencia en invierno, el traslado por ferrocarril le ofrece una velocidad más exacta y una mayor seguridad de no quedar detenido que el avión. No hay una forma o velocidad ideal; el propósito humano debería determinar la elección de los medios de movilidad. Es por eso que necesitamos un sistema mejor condicionado, y no sólo más carreteras. Es evidente que los proyectistas de nuestros programas de carreteras nacionales, tuvieron poco interés en el transporte. En su

fanático celo para expandir nuestras carreteras, la misma asignación de fondos indica que están dispuestos a liquidar toda otra forma de transporte por tierra y agua. El resultado es un método demasiado simplificado e ineficiente de mono-transporte: una regresión del complejo y múltiple sistema de transporte de que una vez nos vanagloriamos.

A fin de subsanar el fatal estancamiento de tránsito dentro y alrededor de nuestras ciudades, nuestros ingenieros viales han logrado un remedio que en realidad extiende el daño que intenta corregir. Han creado nuevos caminos de marcha rápida para servir a las ciudades que ya están congestionadas por dentro, y tentado a las personas que han estado utilizando el transporte público para llegar a los centros urbanos, a utilizar estas nuevas facilidades privadas. Casi antes de que se computara el peaje del primer día de estas carreteras de tránsito rápido, ya estaban congestionadas. De manera que se levanta un clamor para crear otras arterias similares y proveer garajes de estacionamiento en el centro de nuestras metrópolis; y la generosa provisión de estas facilidades expande el ciclo de congestión, sin promesa alguna de alivio, hasta que ese punto terminal, cuando todo el comercio y la industria que originariamente provocaron las congestiones, se traslade fuera de la ciudad para huir de la estrangulación, dejando un desperdicio de carreteras expresas y de garajes detrás de sí. Esto es una construcción piramidal con una venganza: una tumba de caminos de hormigón y rampas que cubren el cadáver de una ciudad.

Hacia la continua erosión de las facilidades sociales

Pero antes de que nuestras ciudades hayan llegado a este punto final, sufrirán como ahora, de una continua erosión de sus facilidades sociales: una erosión que pudo ser evitada si los ingenieros hubieran comprendido el punto de vista de Mac-Kaye, que un camino para automotores, bien planificado, es otra forma de ferrocarril para uso privado. Por desgracia, a los ingenieros viales, si se ha de juzgar por su actuación, les falta comprensión histórica y memoria social: por lo tanto, han estado repitiendo, con la audacia de la confiada ignorancia, todos los errores en planeamiento urbano cometidos por sus predecesores que proyectaron nuestros ferrocarriles. Las grandes fajas de tierra destinadas a intersecciones en forma de trébol, y aún más complicados intercambios de niveles múltiples, a carreteras, playas y garajes de estacionamiento, en el mismo corazón de la ciudad han cercenado preciosos espacios urbanos en la misma forma que las playas de carga y de maniobras lo hicieron cuando los ferrocarriles descargaban sus pasajeros y carga dentro de la ciudad. Estas nuevas arterias estrangulan las rutas naturales de circulación y limitan el uso de las propiedades contiguas, en tanto que en los puntos en que arrojan su tránsito crean inevitables congestiones que detienen en forma efectiva la velocidad a medida que se aproximan a estos cuellos de botella.

Hoy los ingenieros viales no tienen excusa para invadir la ciudad con sus sistemas troncales de caminos regionales y transcontinentales; el cambio de su arteria principal a la arteria local puede hacerse sin quebrar el volumen de mercaderías o reemplazar el vehículo: esa es precisamente la ventaja del automóvil. Los caminos arteriales, en teoría, deberían circundar el área metropolitana y definir donde comienzan sus cinturones de césped, y cuando las ciudades norteamericanas todavía son muy pobres y demasiado imprevisoras para adquirir cinturones verdes, deberían estar planeados

para atravesar la zona donde la densidad más bien alta de la construcción, da paso a la menos construida. En este perímetro, el tránsito que se dirige a otros puntos bordeará la ciudad, en tanto que los automóviles que se dirigen al centro se apartarán en el punto más próximo a su destino.

La nueva línea semicircular de ferrocarril, con sus estaciones suburbanas que rodea a Ámsterdam, es un buen planeamiento para ferrocarriles, y también sería un buen planeamiento para carreteras, como el arquitecto holandés H. T. Wijdeveld señaló hace mucho tiempo. Deberíamos ubicar garajes y playas de estacionamiento en terrenos baratos, en los límites de la ciudad; con el privilegio de estacionar coches sin cargo alguno para tentar al cliente a dejar el suyo allí y terminar su viaje diario en transporte público. Los funcionarios públicos que han estado planificando nuestro sistema de carreteras sobre el principio opuesto están de la misma manera planeando hacer las áreas centrales de nuestras ciudades imposibles para trabajar y vivir. La ruta 128 en Boston podría parecer un esfuerzo tardío para proveer una carretera circular alimentadora semejante; pero en realidad, es un ejemplo clásico de cómo un ingeniero vial especializado, teniendo en cuenta nada más que sus propias preocupaciones, puede derrotar un proyecto urbano sensato.

Ahora sucede que la teoría de la carretera de tránsito rápido aislada, separada de las calles locales y del sistema de caminos, inmune al desorden de los "desarrollos" de caminos laterales, fue introducida, no por los ingenieros viales, sino por Benton MacKaye, el planificador regional que concibió el Appalachian Trail. No sólo reunió sus rasgos esenciales sino que identificó sus principales características: el hecho de que para lograr velocidad debe bordearse las ciudades. Lo llamó en realidad el Townless Highway (la Carretera sin ciudad)¹ [1]. Mucho antes que los ingenieros viales realizan la ruta 128, MacKaye señaló la necesidad de hacer una carretera para automotores que pasara rodeando el anillo de los suburbios que rodean a Boston, a fin de hacer que cada una de las partes de la zona metropolitana fuera accesible, y además proporcionar una ruta de tránsito rápido para el coche que sigue adelante.

MacKaye, que no era un especialista miope, visualizó este circuito en todas sus dimensiones y desarrollos potenciales; concibió de acuerdo con ello un cinturón metropolitano de recreación con un camino para automotores por el norte, formando un arco en el flanco interior, y un camino por el sur en el flanco exterior: los dos caminos separados por una amplia faja de parque utilizable, con senderos para peatones y bicicletas con fines de esparcimiento. Al reducir la concepción de MacKaye a la ruta 128, sin el cinturón verde y sin el control público de las áreas adyacentes a la carretera, los "expertos" redujeron el Bay Circuit de múltiples propósitos a una típicamente "exitosa" ruta para tránsito ligero: tan exitosa en atraer a la industria y al comercio desde el centro de la ciudad, que ya ha dejado de desempeñar hasta sus propias limitadas funciones de transporte rápido, excepto durante las horas del día en que las carreteras comunes servirían de la misma manera. Esto, en contraste con el esquema de MacKaye, es un ejemplo clásico de lo que no debe hacerse.

Las consecuencias de los ferrocarriles elevados en la ciudad

¹ Ver The New Republic, 30 de marzo de 1930.

Así como los ingenieros viales saben demasiado poco sobre el planeamiento de la ciudad para corregir los errores cometidos al introducir los sistemas ferroviarios anteriores dentro de nuestras ciudades, así también han olvidado en forma curiosa nuestra experiencia con los ferrocarriles elevados y, por desgracia, la mayoría de nuestras autoridades municipales se han mostrado también desmemoriadas. A mediados del siglo XIX los "elevados" parecían el método más fácil y moderno de introducir un nuevo tipo de sistema de transporte rápido dentro de la ciudad; y en Norteamérica, New York encabezó el camino al crear cuatro de esas líneas en Manhattan Island solamente. El ruido de los trenes la magnitud de esas estructuras redujo el valor de las propiedades con que empalmaban, hasta para propósitos comerciales; y las columnas que los sostenían constituían un peligroso obstáculo para el transporte de superficie. El transporte elevado fue tan poco satisfactorio hasta en ciudades como Berlín -donde las estructuras eran, en contraste con las de New York, Philadelphia y Chicago, más bien hermosos trabajos de ingeniería- que por consenso popular la construcción de subterráneos reemplazó a la del ferrocarril elevado en todas las grandes ciudades aun cuando nadie podría pretender que viajar por un túnel es más agradable que hacerlo al aire libre. En New York la destrucción de los viejos ferrocarriles elevados fue irónicamente saludada como un triunfo del progreso en el preciso momento en que una nueva serie de carreteras elevadas se estaban construyendo, para repetir los mismos errores en una escala más colosal.

Como los ferrocarriles, los caminos para automotores han tomado, en forma repetida, posesión de los espacios más valiosos de recreación que posee la ciudad, no sólo por robar tierra que una vez fue dedicada a parques, sino por eliminar fáciles accesos a los parques ribereños disminuyendo su valor de frescura y reposo mediante la introducción del rugiente tránsito y el mal olor de los escapes, aun cuando el ruido y el monóxido de carbono son enemigos de la salud. Testigos del chocante perjuicio son: los parques de la cuenca del Charles River en Boston, el bloque arterial del Lake Front en Chicago (después del alejamiento de sus usurpadores originales, los ferrocarriles), el bárbaro sacrificio de grandes áreas del Fairmount Park en Philadelphia, la desfiguración de la ribera de San Francisco, y hasta en París la ruina de la margen izquierda del Sena.

Se puede equiparar todos estos crímenes sociales con cientos de otros ejemplos del despojo cometido a cara descubierta por las carreteras en casi todas las áreas metropolitanas. Aun cuando la gente que se somete a estas anexiones y expoliaciones está tristemente al tanto de lo que está perdiendo, se somete sin más que un murmullo de protesta. Lo que no comprende es que está trocando un bien permanente por una ventaja muy temporaria desde que, hasta que no subordinemos la expansión de las carreteras a requerimientos más permanentes de un planeamiento regional, la marea de tránsito motorizado obstruirá los nuevos canales. Lo que todavía no han comprendido es que las vastas sumas de dinero que exigen empresas tales, drenan el dinero público necesario para otras funciones de la ciudad, y la hacen insolvente, ya que no en el aspecto financiero, desde el punto de vista social.

Ni el ingeniero vial ni el planificador urbano, pasando ciertos límites, pueden planear sus servicios para dar cabida a una población en expansión. En el problema dominante de la presión de la población, deben desarrollarse políticas regionales y nacionales para librar, dentro de nuestro país, nuevas regiones para viviendas, si esta presión que apareció tan de repente, no disminuye en la misma forma inesperada y repentina que

se produjo. Pero no puede haber un planeamiento acertado en ninguna parte hasta que hayamos comprendido la necesidad de establecer normas o límites ideales para la densidad de la población. La mayor parte de nuestras congestionadas metrópolis necesita una densidad menor de población, con más parques y espacios abiertos, si han de ser lo bastante atractivos físicamente para retener siquiera una parte de su población permanente; pero la mayoría de nuestras comunidades suburbanas o extraurbanas deben replanear grandes áreas y quizás duplicar sus actuales densidades de población para poder tener, bien a mano, las facilidades sociales, educacionales, recreacionales e industriales que necesitan. Tanto el suburbio como la metrópoli requieren una forma regional de gobierno, actuando en organizaciones privadas así como en formas públicas para aportar sus recursos y servicios, y beneficiar de ese modo toda el área.

Tanto la congestión metropolitana como la dispersión suburbana son anticuadas

Decir esto es decir que tanto la congestión metropolitana como la dispersión suburbana son anticuadas. Esto significa que el buen planeamiento debe esforzarse en producir un patrón del todo nuevo para el crecimiento urbano. En este asunto, la política pública en los Estados Unidos es contradictoria y autodestructiva. En lugar de aminorar la densidad en las áreas centrales, la mayoría de los nuevos esquemas urbanos -y no menos que los destinados al alojamiento de los grupos que deben ser subvencionados- mantienen los viejos niveles de congestión o crean niveles más altos de los que existen en los barrios bajos que reemplazan. Pero las oficinas de Home Loan (préstamos para viviendas), federales y privadas, por otra parte, han estado subvencionando las casas para una sola familia, costosas, mal planeadas, sobre tierras baratas y cada vez más alejadas del centro de nuestras ciudades; una política que ha hecho tanto para promover el alejamiento suburbano como el ubicuo automóvil.

A fin de cimentar esos errores en la forma más sólida posible, nuestra política de carreteras lleva a un máximo de congestión del centro y expande el área de dispersión suburbana, lo que podría llamarse el "desborde" metropolitano. Las tres agencias públicas involucradas no tienen conexiones oficiales entre sí: pero el resultado total de su esfuerzo prueba una vez más que el caos no necesita ser planeado.

Cuando cada familia tenga dos o tres automóviles

Los fabricantes de automóviles miran hacia el futuro con confianza, esperando el momento en que cada familia tenga dos o tres automóviles. Yo no les negaría esa esperanza, aun cuando recuerdo que fue anunciado por primera vez en 1929, exactamente antes del fatal desastre de nuestro sistema económico, demasiado enamorado de los altos dividendos, hasta para salvarse bajando los precios por temporadas. Pero si no quieren que el automóvil paralice la vida urbana, tienen que abandonar su fantástico compromiso de seguir poniendo en el mercado esos mecanismos tan tumescentes. Para un viaje largo, un automóvil espacioso, si no es demasiado grande, por supuesto, tiene muchas ventajas; pero para su uso en la ciudad, insistamos en un automóvil que se ajuste a las necesidades de la ciudad: es

absurdo rehacer la ciudad para adecuarse a las exuberantes imaginaciones de Detroit. El Isetta y el Gogomobil ya han señalado el camino, pero lo que necesitamos es un vehículo aún más pequeño, movido a electricidad provista por una poderosa batería, que aún no ha sido inventada: ni más ni menos que lo opuesto a nuestros insolentes vehículos.

La maniobrabilidad y facilidad para estacionar son las primeras virtudes de un automóvil urbano, y la manera más simple de conseguir esto es diseñando coches más pequeños. Estas virtudes faltan en todos nuestros modelos norteamericanos actuales, salvo en uno. ¿Pero, por qué han de ser destruidas nuestras ciudades sólo para que las fantasías infantiles de Detroit permanezcan indiscutidas e inalterables?

Si deseamos sacar el mejor provecho de nuestro programa de Nuevas Carreteras debemos mantener la mayoría de las rutas para tránsito rápido en suspenso hasta que hayamos hecho otras dos cosas. Primera: replanear el interior de la ciudad para la circulación del peatón, y segunda: reconstruir y extender nuestras formas de transporte público en masa.

En nuestra fascinación por el automóvil hemos olvidado cuanto más eficiente y más flexible es el peatón. Antes de que hubiera transporte público en Londres, algo así como cincuenta mil personas por hora solían pasar por el London Bridge camino a su trabajo: una arteria sola. El ferrocarril puede traer de cuarenta a sesenta mil personas por hora por una simple ruta, en tanto que nuestros mejores caminos de tránsito rápido, utilizando mucho más espacio, no dan cabida a más de cuatro o seis mil coches: si el promedio de gente que viaja en los coches fuera de un pasajero y medio como en la actualidad, es sin duda el más costoso e insuficiente medio de lidiar con las horas de mayor tránsito. En cuanto al peatón, se podría mover a cien mil personas por las calles que ya existen desde, digamos, el centro de Boston hasta el Common, en algo así como media hora, y encontrar mucho espacio para que puedan detenerse. Pero, ¿cuántas fatigosas horas les llevaría hacerlo en automóviles por esas mismas calles? ¿Y qué se haría con los coches después de llegar al Common? ¿O, en primer lugar, dónde podrían estacionar? Para espacios abiertos, larga distancia y baja densidad de población el automóvil es ahora esencial; para el espacio urbano, distancias cortas y alta densidad, el peatón.

Plan de transporte urbano y peatones

Todo plan de transporte urbano de acuerdo con esto, debería poner al peatón en el centro de todos sus proyectos, aun cuando más no fuera que para facilitar el tránsito rodado. Pero para volver a traer al peatón a la escena, se le debe tratar con el respeto e importancia que ahora acordamos únicamente al automóvil: deberíamos darle amables lugares para caminar, aislarlo del tránsito para llevarlo a su destino una vez que entra al distrito comercial o al barrio residencial. Toda ciudad debería prestar atención al ejemplo de Rotterdam al crear el Lijnbaan, o al de Coventry al crear su nueva área comercial. Es absurdo decir que esto no puede llevarse a cabo en Norteamérica porque nadie necesita caminar.

Los norteamericanos están muy bien dispuestos a caminar, donde hacerlo resulte excitante y visualmente estimulante, ya sea en el centro comercial de Detroit o a lo

largo de Fifth Avenue. Las piernas volverán a ser el medio ideal de transporte por el barrio una vez que se hayan tomado algunas medidas para su ejercicio como lo está haciendo Philadelphia, tanto en la zona de su Independence Hall, como en el Penn Center. Pero si hemos de hacer que el caminar sea algo atractivo, no sólo debemos tener árboles y amplios pavimentos y bancos, canteros de flores y cafés al aire libre, como hacen en Rotterdam: también debemos descartar la monótona uniformidad de las zonas norteamericanas que convierte a vastas áreas demasiado dispersas para el movimiento del peatón en zonas de un solo distrito para el comercio, la industria y propósitos residenciales. (Como resultado, sólo las zonas mixtas son interesantes desde el punto de vista arquitectónico, a pesar de su desorden).

No se justifica que alguien tenga que tomar un automóvil y manejar tres kilómetros para comprar un paquete de cigarrillos o una hogaza de pan, como sucede con frecuencia en un suburbio. Por otra parte, ¿por qué una creciente minoría -por el hecho de vivir en la ciudad- se ha de ver impedida de ir al trabajo a pie o volver caminando a su casa desde el teatro o los conciertos?

Donde las comodidades urbanas están compactadas, el caminar todavía deleita a los norteamericanos; ¿acaso no viajan miles de kilómetros sólo para disfrutar de ese privilegio en los históricos centros urbanos de Europa? ¿Y acaso la gente no recorre ahora muchos kilómetros en una tarde desde las afueras de Pittsburg, sólo por el placer de una caminata por Mellon Square? Nada sería mejor para devolver a la vida nuestros marchitos núcleos urbanos que reinstalar al peatón en paseos y lugares agradables que hagan de la circulación un deleite. ¡Y qué oportunidad para la arquitectura!

Mientras los fondos federales y subsidios se vierten sin restricción en mejoras para carreteras, los dos modos más importantes de transporte para la ciudad -el ferrocarril para largas distancias y el transporte en masa, y el subterráneo para viajes más cortos- están languideciendo y hasta se permite que desaparezcan. Esto se parece mucho a lo que ha sucedido con nuestro sistema de correos. Mientras el tiempo que se necesita para entregar una carta a través del continente se ha reducido, el tiempo para la entrega local se ha multiplicado. Lo que solía tomar dos horas, ahora toma dos días. En su conjunto nuestro sistema postal ha sido rebajado a un nivel que se hubiera considerado intolerable hace treinta años. En ambos casos un sistema eficiente ha sido sacrificado a una nueva industria muy favorecida: automóviles, teléfonos, aeroplanos; siendo así que, si la integridad de un mismo sistema hubiera sido respetada, cada una de las nuevas invenciones habrían debido agregar una enorme eficiencia a la red existente.

Si pudiéramos superar las orientaciones irracionales que ahora actúan promoviendo decisiones miopes, la tarea racional para reconstruir el sistema de transporte en masa en nuestras ciudades, sería abrumadora. Las objeciones corrientes para el transporte en masa surgen en especial del hecho de que se ha permitido que se deteriore; esta misma caída refleja la declinación de las áreas centrales. A fin de mantener los beneficios, o en muchos casos reducir el déficit se han aumentado las tarifas, los servicios han disminuido, y el equipo resulta anticuado sin ser reemplazado o mejorado. Sin embargo, el transporte en masa con mucha menor superficie en vías y derechos de camino, puede conducir por lo menos diez veces más personas por hora que el automóvil privado. Esto significa que si se permite que desaparezcan estos

medios de transporte en nuestros centros metropolitanos -como sucedió con el sistema inter-urbano del tranvía eléctrico, esa completa y eficiente red cuya desaparición se permitió en la década de 1920- necesitaríamos de cinco a diez veces el número existente de carreteras arteriales para traer el actual número de pasajeros cotidianos a la ciudad, y al menos diez veces el espacio existente para estacionamiento, a fin de poderlos ubicar. En esa enredada masa de carreteras, intersecciones, intercambios y playas de estacionamiento la ciudad no estaría en ninguna parte: una nulidad de terreno mecanizado, una interminable procesión de ruedas.

Ese simple hecho reduce el sistema de transporte unidimensional sólo por automóvil a una absurda calamidad, en cuanto se refiere al desarrollo urbano, aun cuando el número de vehículos y el de la población no estuvieran aumentando año tras año. Ahora sucede que la población del núcleo de nuestras grandes ciudades ha permanecido estable durante los recientes años; en muchos la declinación que empezó en 1910, en New York parece haber cesado. Esto significa que ahora es posible establecer un límite más alto para la diaria entrada de trabajadores, y buscar un sistema permanente de transporte en masa que los traerá y volverá a llevarlos de modo agradable y en la forma más eficiente posible.

El riesgo de la desaparición de la ciudad

Con el tiempo, si los proyectos de renovación urbana son lo bastante numerosos para permitir el diseño de un sistema de caminos internos menores, a nivel del suelo, que pasaran por los barrios, hasta la circulación por automóvil puede desempeñar una parte valiosa en el esquema total siempre, por supuesto, que los coches pequeños tomen el lugar de los grandes dinosaurios que ahora andan por nuestros pantanos metropolitanos. Pero la idea de que los automóviles privados pueden sustituir al transporte en masa debería ser fomentada sólo por aquellos que desean ver desaparecer la ciudad misma y con ella la compleja, multifacética civilización que la ciudad hace posible.

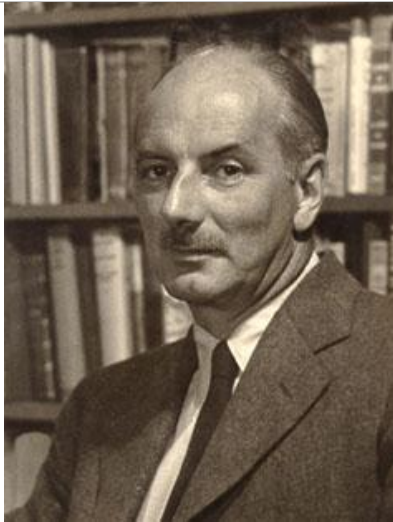
No hay una solución de ingeniería puramente local para resolver el problema del transporte en nuestra época: no es posible hacer nada que sea una solución estable si no se tienen en cuenta todos los elementos necesarios de transporte: automóviles privados, ferrocarriles, aeroplanos y helicópteros, servicios de transporte en masa eléctricos y por ómnibus, hasta *ferryboats* y, finalmente, no el menor de todos, el peatón. Para lograr el patrón total necesario no sólo debe haber un planeamiento efectivo de la ciudad y de la región, antes de que las nuevas rutas o servicios se planifiquen, también necesitamos -y cuanto antes mejor- un sistema adecuado de gobierno urbano federado en una escala regional.

Hasta que estos instrumentos necesarios de control se hayan creado, la mayor parte de nuestras planificaciones serán empíricas y desatinadas, y cuanto más hagamos con las premisas que ahora tenemos, tanto más desastrosos serán los resultados.

Resumiendo, no podemos tener una forma eficiente para nuestro sistema de transporte hasta que alcancemos una estructura permanente mejor para nuestras ciudades. Y lo primero que tenemos que aprender es que una ciudad existe, no por el constante pasar de los automóviles, sino por la preocupación y trabajo de los hombres.

N. de R.: Este escrito es un extracto de: MUNFORD, Lewis. (1958) "La carretera y la ciudad", en: *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires, Emecé Editores S.A., 1966 (1963 en inglés) 320 págs.; Cap. XII, pp. 305-320.

Breve anexo biográfico



LEWIS MUNFORD (1895-1990)

Fte.: Google Imágenes

Historiador de la civilización, nacido en el Estado de Nueva York, Estados Unidos, estudió en el City College of New York, en la Columbia University, en la New School for Social Research. Especialista en la era maquinista, discípulo y continuador de Patrick Geddes; como su Maestro pensaba que ningún libro podía sustituir la experiencia y observación personal respecto de la realidad. Autor de *The Story of Utopias* (1922), *Sticks and Stones* (1924), *The Brown Decades* (1931), *Technics and Civilization* (1934, primer volumen de un conjunto titulado "The Renewal of Life"), la gran obra *The Culture of Cities* (1938), respecto de la cual, *The City in History* (1961), constituye su conclusión y sistematización; *The Condition of Man* (1944); *The Conduct of Life* (1951); *The Highway and the City* (1963). Mumford, quien alcanzó un profundo conocimiento de la realidad del siglo XX, situó el problema del urbanismo en todas sus dimensiones culturales e históricas, rechazando, tal como lo había hecho su Maestro, Sir P. Geddes, el enfoque sólo técnico. Fue miembro fundador del Regional Planning Association of America (1923), con Henry Wright y Clarence Stein; fue investigador para The New York Housing and Regional Planning Commission; secretario de la Community Planning Commission del American Institute of Architecture. Fue profesor en la Universidad de Pennsylvania (Planificación Urbana, 1951-56), Harvard, Princeton, Yale, North Carolina University. Ejerció profunda influencia en los países anglo-sajones especialmente por su labor como periodista. Crítico de la Arquitectura y del Urbanismo del New Yorker. Colaborador de medios especializados: *Journal of the American*

Institute of Architecture, Architectural Record, Architecture, Landscape, Sociological Review, entre otras.

Reseña biográfica por M.I.P. a partir de:

- CHOAY, Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Editions du Seuil, 1965.
- INSOLERA, Italo, "Lewis Mumford 1895-1990. Uno 'scrittore' tra cultura e storia della città", en: *Urbanistica*, N°97, diciembre de 1989, pp.101-102.