



EL NUEVO PAISAJE URBANO

La magnitud y complejidad que requieren las nuevas autopistas comienzan a trastornar el paisaje urbano.

Las vías de circulación, que durante toda la historia conocida de las ciudades constituyeron un factor armónico con el conjunto, amenazan hoy con arrasar las estructuras urbanas como lo ilustra claramente este ejemplo en una de tantas ciudades norteamericanas.

Transformado en definitiva el tránsito motorizado en una necesidad apremiante del urbanismo contemporáneo, no cabe otra alternativa que resolverlo con audacia pero no con imposición al paisaje urbano. En Chile, donde el número de vehículos no alcanza aún niveles de saturación, conviene desde ya planificar una situación que en breve plazo podría abrumarnos.

EL AUTOMOVIL, UN IDOLO

por ROBERT AUZELLE, Arquitecto-Urbanista francés, (de L'Infrastructure routière. L'Architecture d'aujourd'hui N° 110).

Podemos asegurar que por muy costosas y complejas que sean las autopistas, carreteras o avenidas que se ejecuten, estas obras se amortizarán antes de que el hombre abandone ese broche de prestigio social que es el automóvil. Basta recordar el atractivo irresistible que ejerce como medio personal de locomoción. Le asegura a su propietario ventajas indiscutibles: velocidad de desplazamiento, costo reducido, confort y sobre todo, posibilidades (teóricas), de puerta a puerta para él, su familia y su equipaje.

Más, todo esto no reviste mayor significado al lado de ese carácter psicológico y aún "mágico".

Medio de locomoción esencialmente individualista, el auto excita el amor propio. ¿Cómo privarse de exhibir este irremplazable medio de aparentar?

De allí la necesidad de salir a la ruta y poco importa el trayecto, su longitud, su duración o su interés. Si es necesario, se imponen sacrificios en la vivienda o en la alimentación. No olvidemos, además, que el auto satisface en buena medida esa necesidad de embriaguez física que procura la velocidad, sin hablar del poderoso instrumento de personalidad y de compensación que representa para muchos. El placer de conducir un vehículo rápido en una ruta despejada, es suficiente para asegurar la vida de este medio de locomoción.

EL MUNDO MOTORIZADO

Una vertiginosa expansión demográfica afecta al planeta, originando múltiples problemas en las metrópolis y particularmente en lo que se refiere al transporte motorizado como medio de movilizar grandes masas de ciudadanos de un punto a otro. El incremento de la población, unido al mejoramiento en sus niveles de vida y al palatino aumento de las horas libres determinan congestiones permanentes en las arterias urbanas. Esta situación se acentúa por el impulso que adquiere el automóvil, gracias al desarrollo tecnológico que lo ofrece al alcance del ciudadano común. En Chile, no obstante las severas restricciones impuestas por las autoridades, el número de vehículos se elevó un 50% en sólo tres años.

El Departamento de "El Sena", París, otorgó en 1962, 206.807 nuevos padrones para automóviles, lo que representó —ese año—, un área suplementaria de dos millones de metros cuadrados, a razón de diez metros cuadrados mínimo, de ocupación del suelo por vehículo. Al ritmo actual de la producción automotriz, es fácil augurar el futuro de la capital francesa, si recordamos que la totalidad de las calles de París cubren una superficie de doce millones de metros cuadrados.

Este panorama no es más promisor en Estados Unidos, donde circulan hoy día ochenta millones de vehículos, es decir, uno por cada 2,5 habitantes.

CRECIMIENTO DE LA POBLACION EN SANTIAGO

Los tejidos urbanos, intactos en sus principios básicos desde el origen de las ciudades, no resisten solicitudes tan considerables y perecen bajo la presión del ciudadano motorizado que reclama espacio para circular. Detroit, Los Angeles o San Francisco son algunas de las ciudades alteradas en su armonía por gigantescas

autopistas, trazadas bajo el imperio de la urgencia.

En resumen, la aspiración de poseer un vehículo propio, —indiscutible y lícito beneficio **privado**—, se ha transformado en un peligro **colectivo**, ya que la ciudad no se renueva con una velocidad análoga al incremento de los medios de locomoción. El ciudadano aspira a trasladarse de puerta a puerta y dado que el único acceso a la mayor parte de los edificios es desde una calle existente, esta consideración —por encima de todas— es la que ha justificado el auge del automóvil privado en las grandes aglomeraciones urbanas, y hasta el presente, le otorga ventajas sobre todas las otras formas de transporte urbano rápido. Sin embargo, ya no es posible dar más capacidad a las calzadas y este conflicto entre fines y medios ha sido uno de los principales estímulos para el desarrollo de los nuevos tipos de transporte rápido que comienzan a surgir en todo el mundo o para la reactualización de sistemas que parecían caducos.

En definitiva, el propósito es trasladar el mayor número de pasajeros en el menor tiempo posible.

LOCOMOCION SUBTERRANEA

Se sostiene, con bastante razón, que el Metro ha salvado a París en los últimos cincuenta años. La generalidad de sus habitantes emplea el automóvil en los días de trabajo nada más que para llegar hasta alguna estación del Metropolitano, medio por el cual se moviliza con mayor velocidad hasta su centro de actividades. Esta aseveración es tan exacta, que cuando por algún motivo se produce huelga del Subterráneo, y en consecuencia, los parisinos ocupan el automóvil para trasladarse hasta su lugar de trabajo, la ciudad se atocha y no son pocos los que pierden horas detenidos en cualquier punto de la capital.