

2030

10 Ciudades Imaginando la movilidad

Nuestras ciudades, nuestro futuro

José Ángel Campos Salgado
Métodos y Sistemas

29

Se exhibió durante el mes de marzo en el Museo Franz Mayer la exposición 2030, 10 Ciudades Imaginando la Movilidad. Nuestras ciudades, nuestro futuro. Se trata de un ejercicio que se propone imaginar transformaciones en algunos puntos de 10 ciudades del orbe a partir de la liberación del tránsito de automóviles. En el momento actual este problema es uno de los que más preocupa a cuantos están involucrados en los estudios urbanos y a quienes padecemos cotidianamente sus efectos. El tema que está detrás de estas propuestas es la movilidad, una condición inherente a la vida en la ciudad. Los habitantes van y vienen de un lugar a otro para realizar una inmensa multiplicidad de actividades. La mezcla de estas movیلidades es positiva para la vida urbana y este movimiento continuo se vuelve cada vez más complejo en función de la dimensión expandida de la ciudad y la ampliación de sus funciones.

El planteamiento básico de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM 1928-1959) fue organizar la ciudad en zonas. Las actividades de habitar, trabajar y recrearse (ocio, salud, educación) deberían estar agrupadas, y la circulación consistiría en ir de una zona a las otras, lo que reduciría los movimientos al interior de la ciudad, aumentando la eficiencia de las vías de tránsito. Esta propuesta ha resultado fallida en los casos en que se ha puesto en práctica. La ciudad es mucho más compleja y dinámica que nuestra capacidad de organizarla en la imaginación; además está en constante transformación, y uno de los aspectos que ha ido cambiando a lo largo del tiempo es precisamente la forma de moverse dentro de ella.

Esta movilización fue en sus inicios a pie, para luego montar sobre el lomo de animales. Posteriormente se van a usar artefactos tirados por los propios animales, hasta llegar a las máquinas de transporte que fueron colectivas inicialmente y de uso individual posteriormente. Por ello, la forma de moverse en la ciudad es también una expresión de la cultura urbana pues los modos que adopta la movilidad están definidos por las costumbres cambiantes día con día.



Muelle de Belgrado

Sin embargo, un factor ha vuelto universal el conflicto: el uso del automóvil particular.

Esta forma de transporte, en la mayoría de los casos, individual, genera una alta contaminación y su continuo crecimiento satura las vías de circulación que todo el tiempo continúan abriéndose para dar paso a más automóviles. Por ejemplo, según las estadísticas más recientes, en la Ciudad de México cada día hay 500 autos más, para hacer un crecimiento total de 200 000 al año. Frente a ello, en la exposición que aquí se reseña se destaca la implementación del transporte en autobuses (BRT, Bus Rapid Transit).

Dicha exposición ha sido realizada por el Institute of Transportation and Development Policy (ITDP) y coordinada por Jan Gehl, el reconocido urbanista danés, y por Walter Hook, director ejecutivo de ese instituto. Se trata de “mostrar calles seguras y llenas de vida que promueven la equidad económica y social, que privilegian a los peatones, las bicicletas y el transporte público” reduciendo además la dependencia del petróleo.

Este instituto ha planteado 10 principios para la movilidad sustentable, que en seguida enumero:

1. Camina.
2. Muévete con tu energía.
3. Súbete al autobús (BRT).
4. Disminuye el uso del automóvil.
(Además hay que incrementar costos de estacionamientos y de acceso a ciertas zonas y eliminar vías rápidas para favorecer la reactivación comunitaria).
5. Distribuyamos eficientemente las mercancías, insumos y desechos.
6. Mezclamos el uso del suelo. (Hacer atractiva una calle implica que ésta albergue una diversidad de lugares y actividades, espacios públicos animados y comerciales con residencia en planta baja y oficinas en plantas altas).
7. Densifiquemos (usemos los lotes baldíos).
8. Fortalezcamos la cultura local.
9. Conectemos las cuadras.
10. Hagámoslo durar.

Las propuestas se desarrollaron con la invitación a 10 equipos de arquitectos o urbanistas de 10 ciudades: Ahmedabad, India; Budapest, Hungría; Buenos Aires, Argentina; Cantón, China; Ciudad de México, México; Dar-el-Salam, Tanzania; Johannesburgo, Sudáfrica; Nueva York, EUA; Río de Janeiro, Brasil y Yakarta, Indonesia. Cada equipo aborda una zona de su ciudad en donde el uso del automóvil ha sido sustituido por otros modos de transporte, mostrándonos las transformaciones que se supone pueden darse a partir de la implementación de estas medidas. El trabajo se presenta con generoso despliegue informativo: planos urbanos, perspectivas de gran realismo, fotomontajes y todo ello acompañado por imágenes de tamaño monumental que en muchos casos ocupan todo un muro de la galería donde se exhibió.

Desafortunadamente la exposición también nos muestra las limitaciones que todavía cargan los arquitectos (o, al menos, algunos de los invitados). En efecto, al liberarse los espacios públicos estos son convertidos en parques y plazas y las edificaciones aparecen detrás, aisladas. Aquí cabe recordar, que la *Carta de Atenas* establecía dentro de sus preceptos que debería prohibirse que los edificios se alinearan con la calle; de tal modo que en las imágenes que en esta exposición se muestran, los arquitectos suponen que estos nuevos espacios estarán ocupados por personas que en actividades de ocio llenarán dichos espacios. Sólo en uno o dos de los proyectos, las nuevas sendas son usadas por ciertos comerciantes callejeros ambulantes que informalmente ponen en venta sus productos. La realidad de la vida urbana nos muestra que, en la cotidianidad, la relación intensa entre espacio público y edificaciones se produce cuando ambos espacios se conectan, es decir, interactúan sin ninguna intermediación, lo cual permite que los peatones, que ahora circulan por las nuevas vías liberadas de autos realmente llenen la ciudad recuperada. No es cierto que los habitantes de la ciudad estén cotidianamente en actividades recreativas. Todo lo contrario, al mismo tiempo que se realizan actividades productivas, la tensión se disipa al moverse por las calles sin sufrir la agresión de los automóviles. Esta visión es la deseable y así deberían mostrarlo todos los trabajos. Esperemos que nuestros estudiantes lo perciban de este modo y se esfuercen en lograr ese objetivo, superando los paradigmas del Movimiento Moderno que siguen presentes y nos han impedido hasta ahora, observar la realidad de la vida urbana. •

