

Cantos del Camino...

de hojas de hierba

IV

Una gran ciudad es la que siempre posee los más grandes hombres y las más altivas mujeres; y aunque fuese una aglomeración de chozas miserables, aun sería la más grande ciudad del mundo.

V

El lugar en donde se eleva una gran ciudad, no es el que posee muelles, almacenes de carga y descarga, fábricas y depósitos de productos;

ni el lugar donde incesantemente se cruzan nuevos forasteros, y la muchedumbre de las que levantan el ancla de las partidas;

ni el lugar de los más altos y magníficos edificios, ni comerciando con todo el universo;

ni el lugar de las más vastas bibliotecas y de las más frecuentadas escuelas, ni el lugar en donde el dinero abunda;

ni el lugar de las más densas poblaciones.

Allí, donde se levanta la ciudad de los más potentes oradores y de los poetas más robustos; donde se levanta la ciudad amada por ellos y que, en gratitud, los ama y los comprende;

donde no existen monumentos de héroes sino en las palabras y en los actos cotidianos;

donde la frugalidad ocupa su lugar y la prudencia el suyo;

donde los hombres y las mujeres dan poca importancia a las leyes;

donde el esclavo deja de ser esclavo y el amo de ser amo;

donde el pueblo se subleva, unánime, contra la incesante audacia de los elegidos;

donde los hombres y las mujeres se abalanzan bravíos, como la mar, al silbido de la muerte, desencadenando sus devastadoras e ineluctables olas;

donde la autoridad exterior sólo está precedida de la autoridad interna;

donde el ciudadano es la cabeza y el ídolo social,

donde el presidente, el alcalde, el gobernador —¿qué más?— son empleados asalariados;

donde los niños aprenden a ser la ley de sí mismos, y a depender únicamente de sí;

donde la juventud se ilustra con hechos;

donde la especulación crítica es estimulada;

donde las mujeres van en las manifestaciones públicas al par que los hombres;

donde las mujeres acuden a las asambleas lo mismo que los hombres;

donde se eleva la ciudad de los amigos más fieles;

donde se eleva la ciudad de la pureza de sexos;

donde se eleva la ciudad de los padres robustos;

donde se eleva la ciudad de las madres de cuerpo fecundo;

¡donde se levanta la más grande ciudad!

Walt Whitman

LA CIUDAD Y EL TRANSPORTE

En el paisaje urbano que conforman los edificios, calles y plazas de una ciudad, se refleja la historia de su pueblo, su institucionalidad, sus tradiciones e idiosincrasia. Es el símbolo corpóreo que identifica al hombre con lo más auténtico de su ser gregario: su condición de habitante.

Pero en las grandes metrópolis contemporáneas, el signo visible de la vida lo constituye la densa corriente de vehículos que fluye por las venas y arterias de los sistemas de tránsito. Hoy resulta difícil medir, hasta qué punto, el desarrollo de la movilidad ha modificado nuestras viejas ciudades, destruyendo su autonomía, su escala urbana, su coherencia visible.

Por efectos de las crecientes facilidades en la accesibilidad, la ciudad se ha extendido desmesuradamente, disociando las áreas de vivienda de los lugares de trabajo, multiplicando la congestión de los sistemas de tráfico, incorporando el ruido y el smog a la vida diaria del habitante urbano, que invierte una parte significativa de su energía y tiempo útil en desplazarse de un lugar a otro, sin disfrutar de su ciudad.

Santiago no constituye una excepción a esto. Los chilenos poseemos una ciudad capital de bello emplazamiento geográfico, con cerros que la adornan, enclavados en ella y también enmarcándola, ante la presencia lejana del macizo andino. Pero es una ciudad cuyo rostro se ha ido desfigurando con el "progreso". En AUCA N° 17 hacíamos un dramático llamado a corregir el paulatino deterioro de la capital:

"De sus cuatro siglos de vida, Santiago sólo conserva la estructura de su trazado inicial. Los testimonios arquitectónicos mantenidos —salvo contadas excepciones— pertenecen a la segunda mitad del siglo pasado y al presente. La acción del tiempo, los terremotos, el progreso, la especulación mobiliaria y en no pocas ocasiones la mano torpe del hombre, borraron la mayor parte de los vestigios del pasado histórico de los siglos XVII, XVIII y XIX".

Hoy prevalecen en nuestra ciudad el ruido, el caos y el desordenado hacinamiento de vehículos, como signo visible de una crisis de crecimiento de la metrópoli.

Es necesario recuperar la ciudad para el habitante, especialmente ahora que estamos ante un hecho trascendental en la vida urbana: la ejecución del Metro y su puesta en marcha parcial en el año 1975. Este es, desde luego, el paso indispensable para una solución integral de los problemas de transporte masivo, como ayer lo fueron el ferrocarril o el tranvía. Pero la experiencia de otros países nos muestra que una obra de esta trascendencia —que forma parte de una infraestructura de transporte metropolitano más amplia que el Metro mismo— posee una dinámica propia, que introduce cambios cualitativos fundamentales en la movilidad, en las tendencias de evolución de la trama urbana y también en los hábitos de viaje de la población, más allá de lo que permitiría esperar el desarrollo histórico de la ciudad.

Por ello es tan importante no perder de vista que el objetivo final de esta obra es ahorrar tiempo improductivo, para destinarlo al trabajo o al ocio, ganar en eficiencia y racionalidad y —en último término— recuperar la ciudad y sus espacios urbanos para el disfrute de sus habitantes.

Más allá de una solución de transporte masivo y la implementación de un sistema general metropolitano, debe estar presente en la conciencia de las autoridades la necesidad de aprovechar este inmenso esfuerzo para rescatar espacios cívicos y de recreación peatonales, reorientar la evolución de la trama urbana de acuerdo a la tendencia policéntrica que ha ido adquiriendo Santiago en el último decenio y destacar el carácter propio de cada barrio o sub-centro, aprovechando las remodelaciones que surgirán en las nuevas áreas de atracción que irá produciendo el Metro a lo largo de su trazado.

La puesta en marcha del Gobierno Metropolitano, vieja aspiración de planificadores y urbanistas, puede constituir —en lo que se refiere a la complementación urbanística del área servida por las líneas del Metro— el instrumento coordinador de diferentes iniciativas, hoy dispersas, sometidas a la voluntad de "humanizar" la ciudad.

Debemos pensar en el Metro como un instrumento liberador del habitante urbano, que le permitirá acortar el tramo oscuro de su tiempo improductivo, para aumentar el tramo luminoso de su tiempo útil. Y en no pequeña medida —si se logra un espíritu común entre las diferentes autoridades que se preocupan de la ciudad— las estaciones y su entorno inmediato constituirán el límite digno entre ambos tramos, el umbral familiar que identificará al ciudadano con su barrio, su trabajo, su esparcimiento y su tradición cultural.