

12 mayo 1944  
1

NUESTRA CIUDAD

LA SEMANA DEL TRANSITO.- AMPLIACION DE CALLES.- REDUCCION DEL TAMAÑO DE LOS VEHICULOS.- VOLVAMOS A LA EDAD MEDIA.

Por Rafael García Granados.

Durante la semana pasada se celebró la semana del tránsito durante la cual se les prohibió morder a los mordelones. De igual manera queremos abstenernos en esta ocasión de censurar lo muchísimo censurable que hay en material de tránsito para repetir lo que en otras ocasiones hemos dicho.

En México, como en todas las ciudades prósperas del mundo contemporáneo, uno de los problemas que reclaman atención inmediata es el de la circulación de vehículos en el corazón de la urbe. En todas ellas el problema se ha atacado por un camino, a nuestro juicio, equivocado: la ampliación de las viejas arterias y la apertura de otras nuevas, cuando no de diagonales que todo lo destrazan. Lo más grave del procedimiento que se está siguiendo, es que no podrá repararse el mal causado porque las víctimas son los edificios antiguos y las plazas y calles típicas que están vinculadas con la historia y el arte de los pueblos, que son los más fuertes lazos de la patria. Parece que nos esforzamos en borrar del aspecto de nuestras ciudades todo aquello que tiende a darles personalidad, para de esta suerte "estandarizar" el mundo contemporáneo. Cuando externamos estas ideas, el grupo de los iconoclastas - que es invariablemente el más numeroso - arguye que no es posible sacrificar las necesidades más apremiantes de la vida moderna a la conservación caprichosa de unos restos que serán más o menos bellos, pero que han dejado de ser funcionales.

- - - - -



Hay dos caminos para atacar el problema del tránsito: ampliar las calles o reducir el tamaño de los vehículos; y a esta última solución nadie parece haberla considerado útil para el caso. La ampliación de las calles tiene un límite. Las avenidas de Nueva York no son estrechas, y sin embargo nadie lleva su coche al centro, porque es mucho más rápido dejarlo en las afueras y continuar en el subterráneo o en el elevado. Este fenómeno que ya se registra en Nueva York, se registrará en todas las ciudades una vez que se hayan destruido sus monumentos diques para adaptarlas a la vida moderna. Y si ese día llegara a dárse validez al procedimiento que preconizamos, sería demasiado tarde para remediar los daños causados. Por eso pretendemos hacer llegar nuestra voz de locos - como sin duda la calificará la mayor parte de los lectores - a todos - aquellos que quieran examinarla con serenidad y no con el prejuicio de que se trata de una extravagancia más.



Hasta la segunda mitad del siglo XVI los carruajes se usaron exclusivamente para las carreteras. El tránsito en el interior de las ciudades se hacía a pié, a caballo o en litera, según la condición social del transeunte. Nada tiene de extraño, pues, que en Sevilla, en Nurenberg y en mil otras ciudades medio evales las calles tengan una anchura de dos o tres metros y aun menos. ¡Y pensar que hay ciudades de aquel tiempo en las que está funcionando la piqueta planificadora!

El sistema que pretendemos como clave para la solución del conflicto, estriba en volver a las condiciones del renacimiento:

un medio de locomoción para el interior de las ciudades y otro para los caminos. El automovil de hoy llena todos los requisitos para los viajes por carretera: grandes velocidades, buenos muelles, potentes faros, capacidad para cinco o más personas. Tal parece que los inventores, al diseñar este tipo de vehículo, sólo pensaron en la carretera. Ha habido intentos, es cierto, de disminuir el tamaño de los vehículos; pero estos intentos han sido tímidos, porque no han llegado a darles un tamaño suficientemente pequeño para solucionar el problema del estacionamiento mediante la adaptación de pequeños garages interiores en los que se guardarían los coches, y que bien pueden quedar en los sótanos o en las azoteas, a los que subirían por montacargas y hasta por elevadores ordinarios.

El automóvil citadino no necesitaría usar velocidades mayores de treinta kilómetros por hora, ni tener faros potentes, ni centro de gravedad muy bajo ni, sobre todo, capacidad para más de dos personas colocadas una tras la otra. Y esto lo decimos ya como una concesión, porque creemos que el tamaño ideal del vehículo sería el de una butaca moderna alargada para permitir alojar el pequeñísimo motor, con dos ruedas traseras y una pequeña delantera y capacidad para una sola persona.

Naturalmente que un vehículo personal como este, tendría que combinarse con autobuses que recorrieran la ciudad en todas direcciones. De esta suerte, puesto que los autobuses no se estacionan y los nuevos vehículos no lo harían en la calle, el problema del estacionamiento quedaría radicalmente iliminado y toda la anchura de las calles disponible para la circulación.

-----

Vehículos de este tipo bien podrían hacerse con pequeñísimos motores de gasolina cuyo consumo sería pequeño y conforme, por consiguiente, con la economía que de este fluido requerirán las condiciones de la postguerra. Pero en los países en que abundan los ríos torrenciales como México, podría estudiarse ventajosamente un tipo de motor eléctrico cuyo acumulador no tendría que ser demasiado grande, porque podría cargarse varias veces al día: durante la estancia en la oficina, durante el almuerzo, otra vez en la oficina y durante la noche.

-----

Quizá en nuestro afán de presentar la solución integral del problema, hemos ido demasiado lejos al entrar en detalles técnicos que no están a nuestro alcance. Deséchese pues, buena parte de lo anterior y déjense solos los puntos fundamentales: un tipo de vehículo para la carretera (el actual) y otro para la ciudad, éste último de un tamaño tal que permita guardarlo en el interior o en la azotea de los edificios públicos, hoteles, oficinas, teatros, etc., para imilinar radicalmente el problema del estacionamiento.

-----

Doña Margarita de la Torre vendió en \$ 200,000.00 a don Saturnino García Noriega la casa No. 188 de las calles de Sinaloa con 562 metros.- Doña Basilia Ameyugo de Gómez compró en - - \$ 200,000.00 a don Ricardo Reyes la casa No. 98 de las calles de Donceles con 559 metros.- Doña Sara Ramos Guzmán vendió en - -

\$ 40,000.00 a don Alfonso Díaz González la casa No. 259 de las -  
calles de Puebla con 750 metros.- Don Salvador Peña Slana compró  
en \$ 31,500.00 a doña Carmen Alonso de Pereira la casa No. 1015  
de las calles de la Morena con 126 metros.- Don José Iglesia Mu-  
ciño vendió en \$ 25,000.00 a don Maximino Ferro Fernández la Sa-  
sa No. 184 de las calles del Rosario con 473 metros.- Doña Aida  
Rejón García compró en \$ 24,000.00 a doña Sara Villegas de Busta-  
mante la casa No. 100 de las calles de la Constancia con 160 me-  
tros.- Don Ricardo Rivera Pérez vendió en \$ 22,000.00 a doña Es-  
ther García Godoy la casa No. 117 de las callez de Zamora con -  
149 metros.- Doña Rosa Miembro de Miembro compró en \$ 20,000.00  
a doña María de la Paz Sordo la casa No. 401 de las calles de -  
Puebla con 180 metros.- Don Aaron Meyer Fishbein vendió en - -  
\$ 20,000.00 a doña María Teresa Palacios de Alonso la casa No. -  
259 de la calle Oriente 85 con 309 metros.