

## DE MEDICO, POETA Y LOCO.....

Por Rafael García Granados.

Los más distinguidos planificadores contemporáneos al ampliar calles y al abrir diagonales - destrozando ciudades en suma - pretenden proyectar, no para las necesidades actuales, sino para las del siglo XXI, con notorio escepticismo del progreso de las ciencias.

Algunas de las ciudades más interesantes que datan de la Edad Media y del Renacimiento, tienen calles tan angostas que a duras penas pueden transitar por ellas dos peatones al lado uno de otro. Fueron construidas para el tránsito de jinetes y literas en una época en que aún no se viajaba en vehículos de tracción animal o cuando éstos se usaban exclusivamente en los caminos, ya que no se generalizaron como medio de transporte en el interior de las ciudades sino cuando el genio humano inventó, primero las sopandas y después las muelles, invento éste último que vino a revolucionar los medios de transporte y que no data sino del siglo XVIII. La adaptación a la vida moderna de ciudades del tipo de Nuremberg y Sevilla ha constituido un problema cuya solución aún se busca, ya que es imposible conciliar las necesidades del tránsito con la conservación de monumentos, <sup>a</sup>manudo de un valor inapreciable.

Pocas son las ciudades que han sido trazadas de antemano y menos aún aquellas que, como Méjico, lo fueron con una visión casi profética del porvenir, ya que se les dió a las calles una amplitud notoriamente superior a las necesidades de la época en que nacieron, pues en la mayoría de ellas pueden transitar simultáneamente tres y aún cuatro vehículos de cuatro ruedas, a pesar de que toda <sup>a</sup> mediados del siglo XVI, para ser más concretos, en 1554,

no circulaba en la ciudad de Méjico ningún vehículo, como puede verse en el segundo diálogo de Cervantes de Salazar, que atribuye la amplitud de las calles a la necesidad de que penetre el sol y corran los vientos para que se "discipen los miasmas pestilentes de la laguna vecina." Tres cuartos de siglo más tarde, ya los carruajes habían pasado a ser artículos de lujo de uso corriente - en el interior de las poblaciones. Refiere Tomás Gage que en 1625 se veían diariamente en la Alameda de Méjico, dos mil coches "llevados de hidalgos, de damas y de gente acomodada del pueblo. Los hidalgos acuden por ver a las damas, unos seguidos de una docena de esclavos africanos y otros con un séquito menor; pero todos los llevan con libreas muy costosas, y van cubiertos de rondas, flecos, trenzas y moños de seda, plata y oro, con medias de seda, rosas en los zapatos, y con el inseparable espadín al lado. Las señoras van seguidas también de sus lindas esclavas que andan al lado de la carroza tan espléndidamente ataviadas como acabamos de describirlas, y cuyas caras en medio de tan ricos vestidos y de sus mantillas blancas, parecen como dice el adagio español: moscas en leche."

A principios del presente siglo aparecieron los automóviles de gasolina, que entonces eran también artículos solamente de lujo y no fué sino a partir de la segunda década cuando pasaron a ser un factor importante en la economía contemporánea, gracias a sus perfeccionamientos mecánicos, a la economía del combustible y a las grandes velocidades que desarrollan. Hace pocos años, cuando Henry Ford sólo fabricaba automóviles de cuatro cilindros y dos velocidades, su tendencia era la de abaratar cada vez más su costo hasta lograr, según decía, que todos los habitantes de la Unión

Americana pudieran ser dueños de su propio vehículo. De haberse cumplido su deseo, el automovil del tipo actual habría pasado a usarse exclusivamente en las carreteras, como los carruajes del renacimiento, ya que su número no les habría permitido circular en el interior de las ciudades, y ese es, a nuestro entender, el porvenir de los automóviles de las dimensiones y las características de los actuales. En efecto, ya en algunas ciudades como -- Nueva York el automóvil particular es un estorbo. Los veintidós millones de autos que hay en los Estado Unidos para una población de ciento veinte millones de habitantes, parecen indicar que se ha llegado al punto de saturación.

Del estudio publicado recientemente en una revista científica, deduce el autor que las reservas de petróleo localizadas en el mundo se agotarán en un período aproximado de diez y seis años al cabo de los cuales habrá que buscar nuevos combustibles económicos u otros medios de tracción mecánica. La electricidad ha sido abandonada en la propulsión del automovil contemporáneo, debido a que no se ha inventado un acumulador pequeño que almacene corriente suficiente para viajes largos, pero si se pensara en construir dos tipos diferentes de automóviles, el uno grande y movido con gasolina para las carreteras y el otro muy pequeño - e impulsado por aire comprimido, cuerda, o electricidad para las ciudades, probablemente se estaría sobre la pista de una solución más racional del problema.

Las grandes velocidades que desarrollan los automóviles actuales son notoriamente innecesarias en el interior de las ciudades y la superficie que ocupan los vehículos obliga a estacionarlos en la vía pública. Un automóvil individual podría no tener más de setenta centímetros de ancho por metro y medio de largo,

lo que  
/ permitiría guardarlo en el interior del edificio donde se trabaja, durante las horas de labor. Un automóvil de tales dimensiones podría ser de gasolina y las características de su motor permitirían economizar una cantidad muy apreciable de combustible; pero si se consiguiera que vehículos de este tipo fueran movidos por electricidad, la economía podría ser mucho mayor y no sería menester que los acumuladores almacenaran grandes cantidades de fluido eléctrico, ya que podrían cargarse varias veces al día, en la oficina y a domicilio, durante las horas de trabajo y de descanso.

Un cambio de esta naturaleza en el sistema de medios de transporte, permitiría que los automóviles del tipo actual se usaran sólo en las carreteras y que se prohibiera su entrada al centro de las ciudades, en las que subsistirían, para aquéllos que no pudieran adquirir los pequeños vehículos económicos, los actuales camiones de pasajeros.

He aquí un aspecto de la vuelta de la Edad Media que no previó Berdiaeff y que someto a la consideración de los inventores y de los planificadores, en la inteligencia de que de antemano acepto agradecido el alojamiento que piensan ofrecerme en la Castañeda.