

2 minutos para entender y 2 kilómetros para cambiar

Por: Javier Michael Flores Villanueva

¿Por qué seguir sujetándose a vías donde no existe la correcta demanda de vehículos?, ¿por qué seguir insistiendo con el paradigma típico de sección urbana: fachada, vereda, pista?

Lima, “la Ciudad Jardín” ese modelo europeo olvidado, no porque el habitante haya moldeado una intrínseca identidad, sino por adaptarse a nuevas manzanas, barrios y prácticas experimentales de crecer en nuestra urbe capital, actividad extendida (lamentablemente) a todas las provincias del país.

Bastaría conocer dos minutos la metrópoli limeña para empezar a definirla: caos, ruido, anuncios visuales, contaminación, comercio ilegal, inseguridad ciudadana, vehículos informales; nos detenemos en esta última variable y hacemos énfasis en el parque automotor, el cual crece inmensurablemente devorando espacio, haciendo que cada solución que se plantee termine caducando al poco tiempo de ejecutarse, dando origen así, a una ciudad ahogada en su propia densificación. El concepto de vivienda termina reduciéndose a un lote de 100 metros cuadrados aproximadamente; la manzana queda resignada a un conjunto ajustado de predios; los parques ya no son más que cuadrantes utilizados como puntos de referencia mas no de encuentro, lugares que debemos empezar a relacionar con otros elementos de su entorno para poder clasificarlos como “buen espacio público”, ya que no funcionan por sí mismos y además, es común verlos encerrados por vallas u otros límites artificiales incluidos dentro de otro concepto: el de barrios o urbanizaciones. Pero ¿qué se debe hacer para liberar estos espacios públicos?, según el Arq. Manuel de Rivero: *“Lima debería tener 14 Central Park, pero si juntamos todos los parques zonales, no llegamos ni a uno”*, en efecto, la zona residencial en la capital es tan densa que los ciudadanos han pragmatizado el espacio público en centros comerciales, puentes peatonales e incluso cementerios como el de Villa María del Triunfo; esto confirma que a pesar de todo el congestionamiento urbano, sus habitantes desean un tránsito peatonal seguro, el resguardo de la incidencia solar y espacios donde se aparten del caos con el que conviven.

Planteo una estrategia urbana, que consiste en encerrar la ciudad dentro de un gran parque que no encuentra sitio donde emplazarse, se tiene que intervenir al espacio público ya no como un núcleo sino como un envolvente, hacer que los habitantes mentalicen la no necesidad del vehículo para trasladarse unas cuadras dentro de la ciudad, motivar la idea de peatonalización pero no como se viene realizando (calle entre fachadas), sino, calle dentro del parque. ¿Por qué se insiste en asfaltar una calle sin flujo vehicular, si resulta mejor aprovecharla como un espacio verde? Dejamos que el asfalto predomine en nuestros nexos, aun cuando los habitantes impulsan de manera inconsciente esa urgente interacción con lo natural.

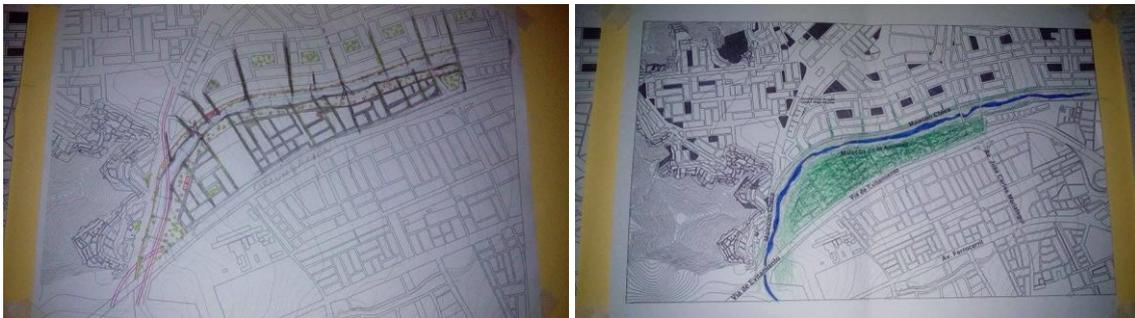


Viviendas en contacto natural, muy común en Lima y provincias (Foto: Google Earth)



Espacio vial desperdiciado (Foto: Google Earth)

El malecón de la Amistad Oeste, de 1900 metros lineales, a poca distancia del desestimado proyecto Río Verde, cuenta con sectores en gran parte deteriorados, al igual que su escaso y abandonado equipamiento recreativo. La intervención incluye la recuperación ribereña del río Rímac, una zona fluvial que no debe seguir siendo un vertedero, el lugar menos pensado para desplazarse. El programa contiene nuevos equipamientos recreativos y culturales, puentes peatonales, integración de la vía ferroviaria; pero su punto más importante es la peatonalización total de la zona residencial adyacente, contemplando así una pequeña ciudad modelo que cuenta con un colegio, una industria, una posta médica, casas comercio, mobiliario urbano; todo esto dentro de un gran espacio público. Dos kilómetros serían suficientes para dar inicio a la transformación y luego poder replicarse a distintos puntos de la ciudad a modo de acupuntura urbana.



Croquis de nuevo parque sobre la ciudad (elaboración propia)

Una metrópoli sin congestión vehicular, con calles recuperadas por el peatón, aquella ciudad jardín que aún puede volverse realidad, estaría siendo descartada si la concentración laboral continua igual, los habitantes al no tener que desplazarse más de 10 minutos a sus centros de trabajo dejarían de recurrir al auto, taxi o micro para trasladarse; todo esto se estancaría en una idea utópica si los parámetros urbanos continúan resguardando la necesidad del vehículo propio. Una salida lo citan Karina Puente y Elisabet Olivares: *“No son las leyes las que deben proponer un modelo de ciudad, sino a la inversa: reflexionar sobre qué modelo de ciudad buscamos, y en base a ello reconsiderar qué leyes necesitamos para lograrla. Redactarlas, modificarlas, llevarlas a la práctica”*, y es que una ciudad recuperada y mejorada queda muy sujeta a las nuevas formas de comunicación, interacciones que se redescubrirán por las mismas personas al involucrarse en otro modo de habitar, que origine tolerancia y sentido de pertenencia bajo el conocimiento de su entorno; comunicaciones que propicien la construcción colectiva fortaleciendo los valores cívicos y mitigando el miedo al vecino e inmigrante.

Se puede lograr una ciudad que no necesita buscar los preciados espacios de encuentro porque puede habitar dentro de él.