

ARQUITECTO SEBASTIÁN SUCRE

ANATOMÍA DE UNA TRAGEDIA

CIUDAD

URBANISMO Y ARQUITECTURA

INTRODUCCIÓN.-

Por la razón del crecimiento, en las últimas décadas, de la gravedad de la crisis y el caos urbano que se hacen notorias y visiblemente obvias en la vida de las principales ciudades de la República de Panamá, es primero importante y necesario conocer el origen y el nacimiento de las ciudades. Además, sus propósitos y fines utilitarios. Después, en segundo lugar, indicamos las causas que provocan sus deterioros y enfermedades en su aspecto físico, así como el descenso social de los habitantes que las ocupan.

Como esta situación que describimos no es exclusiva y única de nuestro país, es adecuado señalar que en el resto del continente Latinoamericano y en el Caribe se experimentan idénticos sufrimientos en medio de sus concentraciones humanas principales y permanentes (léase ciudades). En estas regiones, la mayor parte de los habitantes mora y trabaja en centros urbanos.

Dicho lo anterior, es esencial comentar que nuestras intenciones en este ejercicio de palabras e ideas es fijar y establecer los problemas urbanos existentes que nos aquejan, y, adicionalmente, dibujar el devenir de los que habitan y residen, como nosotros, en los entornos nacionales. No faltan aquí algunas sugerencias y orientaciones nuestras que pueden contribuir a mejorar los ambientes urbanos enfermos.

I

Tres es el número de los actores o mecanismos fundamentales que regulan la dirección del comportamiento de las ciudades:

- a. Las autoridades políticas, quienes generalmente determinan de manera inteligente el futuro de una ciudad, pero que en ocasiones se inclinan a proclividades de ciertas formas de corrupción.
- b.- Agrupaciones económicas en nuestras comunidades que se ubican como factor influyente y preponderante en la toma de decisiones finales. Estos grupos alcanzan una magnitud de poder que el común de los ciudadanos frecuentemente no entiende ni conoce. Hablamos de constructores de edificaciones , compañías de seguros, bancos, et. al..
- c.- Sistemas de transporte existentes o por construir.

Los nacimientos u orígenes de las ciudades importantes y principales de América no ocurrieron espontáneamente. Todas dichas ciudades en nuestro continente, especialmente en Latinoamérica y en el Caribe, fueron fundadas y establecidas, cada una de ellas, por un acta (acto político) dictada por los imperios de Europa, cuyos reglamentos eran aplicados en las colonias que les pertenecían en la región. Casi siempre, el diseño de las calles y sus anchos, orientación hacia el este, etc. nos llegaban adjuntos, y en algunos casos, inclusive, se determinaba en que tipo de labores debían ocuparse sus moradores.

La verdad sea dicha: las ciudades a que nos referimos se crearon porque se pensaba, que una vez organizadas, eran capaces de crear riquezas, en un supuesto ambiente estable y de larga vida. Esta era la sola y simple razón. Así lo entendieron en su momento los monarcas europeos. Después de todo, con fecha anterior al año de 1492, existían precedentes o modelos a través de la historia de la humanidad.

Sabios para aumentar y multiplicar los tesoros de sus reinados y los suyos propios, los soberanos de los estados del viejo continente (Europa) estuvieron concientes de que ninguna ciudad o conglomerado urbano que aspirase a la prosperidad podía adoptar la autarquía como sistema económico administrativo. Es por este motivo que los centros urbanos que se instituyeron en las colonias del nuevo continente (América) se ubicaron o localizaron en las riberas de algún río caudaloso y de alto calado o en costas frente al mar.

El comercio exitoso de cualquier sitio poblado depende del dinero que proceda del exterior a cambio de que se venda lo que produce el lugar (la conexión con otras ciudades). El resultado de este escenario equivale al bienestar de los ciudadanos, o, puesto de otra manera, se traduce en empleos, viviendas, escuelas, cultura, monumentos, arte, entre otros efectos. Los negocios ubican y juntan a las personas en una vecindad.

Pensamos que probablemente la ciudad indígena MACHU PICCHU cesó como tal por una carencia de relación con su mundo exterior.

¿Y cómo se hace específicamente el comercio que acabo de mencionar? Sencillamente por medio de un sistema de transporte existente en un sitio en particular. Inicialmente era exclusivamente marítimo, y posteriormente se complementó con el sistema de ferrocarril. Ulteriormente apareció el automóvil y más recientemente la aviación. Este último tiene apenas cien años de estar entre nosotros.

Cuando muelgan los comercios, servicios y los sistemas de transporte de cualquiera concentración urbana, ésta desaparece o su población disminuye. Ejemplos relativamente recientes los son Silver City y Virginia City, en Estados Unidos de América, que en su momento explotaron con éxito minas de oro y plata. Una vez agotadas las venas de las minas, las mencionadas ciudades desaparecieron. Otros ejemplos lo constituyen Potosí, en Bolivia, y San Francisco de Veraguas, en Panamá. Cuando sus yacimientos de plata y oro respectivamente se extinguieron y llegaron a su fin, la importancia comercial, de servicios y prosperidad de estos últimos centros urbanos desaparecieron y sus poblaciones disminuyeron. Al final no tenían otro producto que vender al mundo exterior.

De los tres actores o mecanismos fundamentales que mencioné antes y que regulan la manera de vivir de los habitantes en las concentraciones urbanas organizadas (ciudades), los sistemas de transporte representan el principal componente que determina el carácter de nuestra vida diaria y cotidiana. Los sistemas mecánicos de movilidad y sus vías nos conducen de un lugar a otro y acarrea los servicios o productos que se ofrecen y vendemos a los mundos exterior y local. Puede existir dirección política y económica, pero no es posible la prosperidad comercial e industrial sin un sistema adecuado de transportación.

Generalmente conformada por personas que no conocen o entienden el tema, la dirección política (autoridades y planificadores) de una región es quien decide la configuración de las vías y los sistemas de transportación a construir. Nos referimos a calles, carreteras, autopistas, pasos viales elevados, supercarreteras, puertos marítimos o aéreos y ferrocarriles. Es obvio que proyectos de esta naturaleza son limitados por la capacidad económica para costearlos y que resulten de beneficio a los sitios donde empiezan y donde llegan. Pero en la realidad, los resultados de lo inmediatamente anterior y las decisiones tomadas por la dirección política contribuyeron, y continua aportando, a las pesadillas que representan el caos y deterioro urbano y suburbano que sufrimos, como veremos más adelante. Nos han arruinado nuestras ciudades construyendo carreteras y pasos viales elevados a través de las mismas y han deshumanizado la población suburbana, entre otras desatinadas resoluciones. Hemos perdido los sentidos de orden y orientación.

II

LA REPÚBLICA HOY.-

LAS CIUDADES.-

Sin ninguna duda, las carreteras, los automóviles y la zonificación, en este orden, constituyen las causas primarias de la decadencia, que no se detiene, de nuestras ciudades, iniciándose este declive físico y social, que calificamos de acentuado, en la segunda parte del siglo pasado. Es decir, en los últimos cincuenta y cinco años.

En efecto, hasta mediados, aproximadamente, del siglo XX, la vida diaria de nuestros compatriotas, que eran parte de nuestras ciudades principales en la República de Panamá, tenía sentido de lugar. El sitio de trabajo, las escuelas de los hijos, las plazas y parques, las universidades, las oficinas gubernamentales, los monumentos, las industrias, los servicios de salud, los comercios con las pequeñas abarrotería en la esquinas, atendidas éstas, usualmente, por asiáticos (este tipo de comercio opera actualmente en el “upper east side” de Manhattan, New York, para beneficio y sentido práctico de los residentes de área) estaban a una distancia que se podía hacer a pie si se deseaba. Además, se relacionaban, todo lo mencionado, entre ellos.

Nuestras comunidades eran compactas y coherentes, de relaciones de grupos, tanto familiares como individuales, a un mismo tiempo. Y todos se apoyaban entre ellos. Existían los vecindarios, donde las calles y edificios mantenían vínculos.

Con una escala humana, la ciudad era un espacio para conocernos mejor y entablar algún enlace. De pronto, y en corto tiempo, este escenario que he descrito se convirtió en una quimera. Encuentro que esto último lo dijo mejor o epitomó un poeta con la siguiente estrofa, refiriéndose a lo que fue la ciudad:

**CONOCÍ SU BELLEZA
CUANDO SALÍÓ POR LA PUERTA
Y LA PERDÍ.**

Asombrosa es la multiplicación de los automóviles, en las últimas cinco décadas, de todo tipo y clase, que ruedan por las calles y avenidas de nuestras ciudades principales. Y cada año su cantidad supera en cifras al anterior, con el agravante de que estos vehículos a motor, prácticamente, transitan y recorren las mismas vías que existen desde hace cincuenta años, provocando esta situación insufribles conflictos de circulación. Jamás nos hemos preocupados por revisar y reformar racionalmente el sistema de tránsito vial y regular los transportes públicos (colectivos) y privados, como un gran esquema para la actualidad y el futuro.

Al dolor de cabeza que resulta el movilizarse en un vehículo a motor en nuestros centros urbanos principales, suma la falta de sitios para aparcar los carros. En otro aspecto de este tema, se destaca la inhabilidad y la incapacidad de la dirección política del lugar (autoridades) para exigirle a los dueños de negocios que venden autos, y que cosechan pingües beneficios económicos, construir y pagar ámbitos para estacionar las máquinas que comercian. Tampoco la dirección política que acabo de mencionar edifican estos espacios de aparcamientos. Más bien descuida el mantenimiento de las infraestructuras existentes en las ciudades por ocuparse en subsidiar la construcción de centros o núcleos de población suburbanos (suburbia). El aumento sorprendente de estos últimos y sus efectos y consecuencias sobre las ciudades principales del país, lo analizamos sigüientemente.

Después de todo, los centros urbanos de población más importantes de en nuestro istmo crecen, por estos días, en entorno a sus salidas, las cuales nos conducen a las autopistas que terminan en suburbio.

Posteriormente, retomaremos el estudio del estado físico y social de las ciudades, en el presente.

III

SUBURBIA.-

La definición de la práctica de la asignatura que se refiere a urbanismo, ejercida por arquitectos y no arquitectos (en algunos países no se requiere idoneidad o título de arquitecto para ejercer esta ocupación. V. gr.: U.S.A.) no es igual hoy a la que conocíamos hace, por lo menos, sesenta años. Seis décadas atrás en el tiempo, cuando se mencionaba urbanismo se hablaba de la integración de la comunidad. De las viviendas con las plazas, parques, comercios, entretenimiento, etc. (en la ciudad de Panamá, las familias pudientes, económicamente hablando, moraban juntas y al lado de las de menos recursos).

Actualmente, el que se desempeña en el campo del urbanismo se dedica a crear comunidades de vida solitaria (suburbia), con centros comerciales sin alma que alojan locales de espacios ceñidos y aburridos, donde la arquitectura no tiene vínculos directos con la comunidad a que le sirve. Y, por el costo de la tierra, entre más alejadas se localicen y se ubiquen estas comunidades de los centros urbanos, más ganancias. Suburbia se convirtió en el símbolo de la avaricia del hombre.

Dicho en pocas palabras: los planificadores urbanos contemporáneos son más bien suburbanistas y zonificadores, con conceptos del crecimiento físico y social mal entendido. Se destruyó la diferencia entre la vida en la ciudad y la del campo. Los suburbanistas, que no les interesa revitalizar nuestras ciudades, se pusieron a las ordenes de los inversionistas que construyen viviendas en las áreas rurales y a su paso destruyen la belleza del campo.

Suburbia no es nada nuevo porque siempre ha estado presente durante la historia del hombre. Apareció en la periferia de las ciudades amuralladas cuando éstas crecieron en población, aunque debo señalar que esto no ocurrió urbe et orbi. Algunas poblaciones del viejo Albion, en el medieval inglés, se resistieron con éxito a su existencia.

Corregimientos como San Francisco, Río Abajo, y Pueblo Nuevo, que se constituyeron en divisiones políticas del Distrito Capital, se iniciaron como suburbios. Sin embargo, eran diferentes a los que se crean hoy día porque su génesis no un subproducto del automóvil. Tenían, y todavía poseen, los componentes adecuados de comercio, sitios de trabajo, escuelas, áreas recreativas, etc..

Los suburbios construidos durante los últimos lustros tienen un origen y carácter muy peculiar y singular, como veremos.

Como marco ilustrativo y de muestra, tomemos la metrópolis del Pacífico, con su corazón ubicado en la capital de la República de Panamá, la cual constituye una de las dos más importantes (la otra es la del Atlántico, que tiene la ciudad de Colón como su epicentro). Esencial es conocer que metrópolis es la suma de la ciudad, suburbio y sus entornos naturales. En sentido, los tres son inseparables, en sus éxitos y fracasos.

Las ciudades solamente pueden crecer en cuatro direcciones: hacia fuera (periferia), hacia arriba (edificios altos), hacia abajo (subterráneos. V. gr. Tokio, Japón, y Atlanta, U.S.A.), y hacia el centro (aumento de población inconmensurable).

Como resultado del éxodo de sus habitantes, desde 1945, terminada la Segunda Guerra Mundial, se inició, en torno a la periferia de las ciudades de Panamá y Colón, un crecimiento de población que con el tiempo se convirtió en un fenómeno de considerable y notable magnitud. Luego, otras ciudades de la República siguieron el ejemplo (Santiago, David, et.al.). Pero cuales fueron los detonadores que incitaron este movimiento migratorio y la construcción de urbanizaciones y viviendas ?

Lo cierto es que se conjugaron factores como vastos y extensos territorios inutilizados e inhabitados, bendecidos y privilegiados éstos con gran cantidad de ríos y costas, el poco valor de las tierras, improductivas para destinarlas a la agricultura y a la ganadería, y, por último, la creación y el establecimiento del impuesto predial durante administración de Enrique A. Jiménez.

Sumado a lo anterior, también al fin de la Segunda Guerra Mundial, los propietarios de los capitales privados y gubernamentales que financiaron los esfuerzos bélicos victoriosos, dirigieron los dineros, en los escenarios de los tiempos de paz, a actividades lucrativas como son la construcción de urbanizaciones y viviendas, y de las cuales se beneficiaron de manera directa bancos, compañías de seguros, complejos industriales, compañías que venden electricidad, centros comerciales, etc.. Un porcentaje mayor de las estructuras construidas en Panamá hasta ahora ocurren y se ubican en los últimos cincuenta años.

Condición muy vital en el momento es que se hizo accesible al ciudadano común la adquisición del automóvil, lo cual él consideró el epítome de su libertad y su carta de ciudadanía. Esta emancipación lo liberó de la ciudad y obtuvo la posibilidad de ganar espacio en suburbia. Además, disminuyó las probabilidades de que le afectaran los robos, asaltos, asesinatos, violaciones sexuales y otra iniquidades tan comunes en la ciudad. Así pensaba el ciudadano común de entonces.

Como veremos después, la tal libertad en suburbia no resultó tan óptima, y, de cierta manera, se convirtió con el tiempo en una tarraya, a pesar de que las comunicaciones y la tecnología (computadoras, teléfono, radio, tv, transporte colectivo público) han crecido a alturas no imaginables hace cincuenta años.

¿ Y qué implicó para el Estado panameño la transformación migratoria de que hablamos ?

En esencia, el Estado fue obligado a separar parte del presupuesto que dedicaba a las ciudades, en detrimento de éstas, para la construcción de escuelas, cuarteles de policía y bomberos, carreteras de acceso y el consabido mantenimiento de las mismas, recolección de desechos en las áreas que se habitaban. Amén de otros costos numerosos.

Para nosotros el resultado que se destaca más negativo, después de cincuenta años del inicio del fenómeno que acabamos de delinear, es que los que buscaron una supuesta libertad fuera de la ciudad siguen ligados a ella irremisiblemente porque, aunque residen en áreas suburbanas, trabajan en nuestras ciudades para recibir

sueldos o salarios cónsonos, y aprovechan su vida cultural, la cual está ausente en su entorno vecinal.

Hace poco tuve la oportunidad de ver, en la televisión, una película que tiene como ambiente el suburbio de una ciudad. En un momento del film, dos jóvenes mujeres conversan y una le pregunta a la otra: -- “que es lo que menos te gusta de estos lares” -- y recibe como respuesta -- “la ausencia de vida social y la soledad que este sitio induce” -- . A estas jóvenes se les ofrece solamente centros comerciales plásticos, que se construyen para servir a cierto número de desarrollos suburbanos, y que cuyas áreas o inmensas playas de aparcamiento de carros constituyen su núcleo y el centro social de reunión del vecindario. En otro aspecto, los comercios o negocios ubicados en los nombrados centros comerciales operan con respiración artificial y son de naturaleza hostil.

Y lo que es irónico, el hombre del suburbio ha quedado atrapado por el símbolo que significó su libertad: el automóvil. Prueba de ello es que un número considerable de personas se ven forzadas a permanecer sentadas diariamente en sus automóviles hasta cuatro horas para llegar a sus puestos de trabajo y, después, regresar a sus moradas. Todo es consecuencia de la congestión o saturación en las carreteras por la multiplicación acelerada de la cantidad de automóviles en circulación, y las gestiones perezosas para planificar un sistema de tránsito adecuado, entre otros motivos. Cualquiera percibe que cuando más automóviles se agregan a una carretera, en un momento dado, la velocidad y el número de ellos rebasa la capacidad de la vía. Y ni hablar de los costos que significan los consumos exorbitantes de gasolina, tanto para los dueños de vehículos a motor como para el Estado. Este último, en lo que se refiere a divisas que se escapan del país.

Además, el anterior panorama descrito causa el problema adicional de la contaminación del ambiente por la expulsión de monóxido de carbono que producen los automóviles, y que alteran el clima.

Por otro lado, es prudente señalar que como nadie conoce con certeza la magnitud de la disponibilidad del combustible fósil, por ende el futuro del automóvil, como medio de transporte, es incierto. ¿ Estamos preparados para la eventualidad que produzca una carencia de combustible y de cómo este escenario alteraría nuestras vidas cotidianas ?

Contrario a lo que se pueda concluir, no estamos contribuyendo a la idea de que el crecimiento de las ciudades hacia afuera no es plausible. Lo que subrayo e indico es que, en el reciente ayer y hoy, la mayoría de los suburbios son el resultado de aventuras puramente comerciales, sin tomar en cuenta a los que habitan dichos conglomerados humanos.

Otro determinante o factor que apuntamos es la influencia circunscrita a las interpretaciones muy personales, que afloran en la actualidad, de los conceptos precursores e idealistas (beau idéal) referentes a la vida suburbana y que pertenecen a Barry Parker, Ebenezer Howard, Patrick Geddes, y Raymond Urwin, olvidándose que ellos desarrollaron, en otra época y en un mundo diferente, sus ideologías urbanísticas.

IV

LAS CIUDADES (DEJA VÚ, EN PARTE).-

Para muchos de los que moran en nuestras ciudades principales es como adquirir una neurosis. Cierta o no, lo que si es una realidad que la calidad de vida en las urbes importantes de nuestro País desmejoró en los últimos lustros. Es un martirio conducir un automóvil particular o viajar en lo que llaman buses colectivos públicos. Un carro compete con el resto de estas máquinas y pareciese que existe una erosión destructiva de ellos sobre nuestras ciudades. Las vías, que generalmente se inundan cuando llueve, se construyen para los automóviles, sin ninguna consideración o acomodo para los peatones (gentes), especialmente los niños. Y resalta la carencia de avenidas, bulevares y alamedas arboladas, con sus aceras para caminar y pasear (allés). Y como en los suburbios, el consumo de la gasolina es exorbitante. Suma esto a las expulsiones de gas de las chimeneas industriales y el resultado es smog nocivo.

El suministro de agua potable y electricidad no es eficiente. En cuanto a la primera, no se tiene un plan para el aumento de la capacidad de la red o infraestructura de distribución en la capital y en la actualidad somos testigos de la construcción de un número considerable de edificios de alta densidad. No hay que hacer un gran esfuerzo mental para vislumbrar que la escasez de agua alcanzará dimensiones graves y serias en el futuro cercano. Además, con las edificaciones de las estructuras que hemos mencionado, aumentas aquellos “adornos” que cuelgan de los postes. No referimos a los cables de electricidad que afean las ciudades.

Y así podemos continuar señalando otras taras urbanas que no existían hace cincuenta años o se percibían de manera tangencial. Hasta la desaparición de los espacios abiertos públicos es notoria. En la ciudad de Panamá se ubicaba un campo de juegos con el nombre Barraza y que era utilizado por los pobladores de corregimiento más humilde (Chorrillo). En la década de los años setentas del siglo pasado, se decidió eliminarlo y construir sobre dicha área edificios de apartamentos para supuestas familias de bajos recursos, pero al fin de cuentas se convirtieron en guarida de delincuentes comunes y sede para todo tipos de vicios.

Por cierto, los nuevos edificios que se erigen no mantienen una relación entre ellos ni tampoco con las calles en donde se localizan, y substituyen, desafortunadamente, lo que era el vecindario o comunidad.

Irónico pensar que hace algunas décadas a la ciudad de Panamá se le llamaba la “TACITA DE ORO” por su limpieza y lo agradable de vivir en ella (se barrían sus calles dos veces al día hasta 1955). En la actualidad, no se puede señalar, de manera concluyente, el origen de la fetidez que se percibe ocasionalmente en el distrito capital.

No estoy seguro que los arquitectos planificadores, y mucho menos si son extranjeros, conozcan o les interesa saber o enterarse de cómo es la naturaleza del comportamiento de nuestros compatriotas en nuestras ciudades. Menos aún, las aspiraciones y deseos de ellos en lo que se refiere a su hábitat y el entorno. Y en esta actitud de los profesionales planificadores participan o tienen parte los financistas y los promotores que los acompañan en las rehabilitaciones o regeneraciones urbanas.

Comento y explico un caso que prueba lo anterior: lo ocurrido, en 1990, en el barrio El Chorrillo (siempre se agobia a los pobres), ubicado en la ciudad de Panamá.

Se cometió el error y desatino, que destruido el barrio El Chorrillo, con motivo de la invasión a Panamá por los norteamericanos (1989), copiamos, en su reconstrucción, la original barriada, con todas sus debilidades y macas. Solamente que en esta ocasión la construyeron de bloques en vez de madera y no se consultaron las aspiraciones de los residentes. Se inició un círculo vicioso que termina como un sector urbano con tugurios, similares a los que existían antes en el lugar.

No queremos implicar que somos contrarios a la planificación urbana o a sus teóricos. Nuestra posición es una crítica a las interpretaciones ortodoxas de los planteamientos con tintes paternalistas para la solución de problemas urbanos que nuestras ciudades rechazan por extraños o incompatibles.

En otro aspecto, lo que llamamos zonificación (que no es otra cosa que un conjunto de leyes y acuerdos) contribuye a la confusión urbana que respiramos. Este instrumento legal suplanta a la tradición, el sentido común, y a las reglas generales que no guiaban. Por siglos, las ciudades en nuestro mundo crecieron sin el mecanismo y aplicación de lo que en la actualidad llamamos o señalamos como zonificación. En el camino, si hay un buen negocio o dinero, esta última se viola regularmente. O dicho de otra manera, y como analizaba un insigne pensador panameño ya fallecido, “lo que se dispone hoy mañana se deroga, y la más leve presión ablanda obstáculos que tienen menos fortaleza que un valladar de palmas secas”.

De manera acentuada las ordenanzas de zonificación son hostiles a las gentes. V. Gr. Separan las áreas comerciales de las residenciales, además de que ubican los almacenes y negocios detrás de enormes playas de estacionamientos de carros.

Obligados estamos a entender que las ciudades son organismos con vida y como tales evolucionan y crecen de manera natural. Como pruebas de esto lo son la Avenida Central y la Nacional, y la calle Luis Felipe Clement (Frangipani), en la ciudad de Panamá.

Justo nos parece que aludamos, en este punto, a un malestar en las ciudades de nuestro País que es difícil eliminar. Nos referimos a que el éxodo de la población de la ciudad hacia su periferia tiene su contraparte. Hablamos del movimiento de los habitantes de las áreas rurales hacia las ciudades en busca de un shangrilá de oportunidades . Y como esta emigración es de una magnitud imprevisible en un momento específico, sorprende a nuestras comunidades inadvertidas, con una secuela de conflictos adicionales que se suman a los ya existentes problemas urbanos que hemos dibujado.

Con el arribo de estos nuevos vecinos, que no son diestros en ningún oficio, aumenta rápidamente la cantidad de habitantes en nuestras ciudades, resultando e incidiendo en que se cope la infraestructura existente más allá de su capacidad prevista, y como consecuencia, crecen las situaciones anti-sanitarias de salud, de crimen, viviendas informales, invasiones de fincas (públicas y privadas). Estos recientes moradores no pueden esperar soluciones planificadas.

También es apropiado subrayar que desde hace aproximadamente cincuenta años, nuestros gobiernos nacionales hacen intentos para desalentar las emigraciones internas con acciones y propuestas como el establecimiento de universidades en lo que llamamos el interior de la República y el otorgamiento de indulgencias arancelarias a las industrias ubicadas en esas regiones.

Nuestras intenciones en este ejercicio o examen que se lee no es aludir, como una letanía, a un rosario de observaciones sobre las atribulaciones que tienen nuestras ciudades, y que después de todo son ciertas. Única y solamente son reflexiones, especialmente sobre mi ciudad de Panamá, a la que conozco desde hace más de cincuenta años. Recalco que estas indisposiciones urbanas, relativamente nuevas, pareciesen casi incorregibles. Por otro lado, hay facetas excelentes en nuestras comunidades, especialmente sus gentes, es decir mis compatriotas.

Ya en la Introducción observé que las lesiones y aflicciones urbanas no son exclusivas en la República de Panamá. Éstas también aparecen y atribulan a las ciudades importantes de todos los países de la región, cuyos crecimientos de población, sin precedentes, son vertiginosos, explosivos, y, en su mayoría, incontrolables.

Para demostrar la anterior aseveración indico que en Latinoamérica, con más de cuatrocientos años de crecimiento urbano, en el año 1990, se averiguó que, en este hemisferio de los idiomas español y portugués, dos ciudades estaban entre las cinco más pobladas del mundo y ocho entre las primeras cincuenta. Las llamadas megaciudades. Además, existen 36 ciudades que sobrepasan el millón de habitantes. Como consecuencia aparecen presiones sociales, económicas y ambientales sobre los centros urbanos, no conocidas con anterioridad. Esto se traduce en el cambio de los patrones de consumo, expansión de las actividades comerciales y de servicios de infraestructura, y el deterioro del medio ambiente. Inclusive el surgimiento de manera notoria de las actividades informales que se llevan a cabo en las calles, y que compiten con las actividades comerciales formales, convirtiéndose en una lesión física adicional a las áreas públicas, ya de por sí congestionada.

La realidad es que las decisiones adecuadas y las inversiones públicas y privadas no alcanzan la velocidad con que se recrudecen los problemas y enfermedades de nuestras ciudades, y menciono como ejemplos los muy divulgados casos de Chalco y Naza de la ciudad de México y sus condiciones lamentables y penosas a que han llegado. Sin embargo, apropiado es reconocer que en algunas ubicaciones de Latinoamérica se han logrado remedios de corta duración, pero las políticas urbanas sostenidas (sustainability) para las ciudades y, de largo alcance, han sido pocas.

Si bien es cierto que los enfoques de estrategias urbanas aplicables a cada ciudad tienen aristas muy particulares por su idiosincrasia propia, no menos cierto es que al observar el panorama total se percibe que hemos olvidado o abandonado las enseñanzas y lecciones de Arcadia, en la antigua Grecia, de las Geórgicas de Virgilio, de las herencias de William Kent, lord Burlington, barón Haussman y Frederick Olmsted.

Todo lo anterior con el agravante adicional de que los estudiosos de nuestras ciudades, en términos generales, recuerdan más bien, entre otros, a Rousseau y a Le Corbusier y sus Plan Voison y Le Ville Radieuse. Los pensamientos del primero contribuyeron a la destrucción de la Edad de la Ilustración para reemplazarla con la supuesta igualdad del hombre y su natural emoción. El segundo nos copó con un universo de fantasías y confusión. Y el resultado es una política del mal planeamiento y antihistórica, con connotaciones de urbanismo de tercer mundo y sus características de fracasos sociales, ámbitos plagados de delincuencia, desorden económico, y transporte público inadecuado.

V

CONCLUSIONES.-

Debemos regresar a satisfacer la loable aspiración del hombre a vivir en la ciudad. Retomemos el concepto aquel que nos indica la calle y la cuadra como la unidad básica del diseño, promoviendo la vida urbana que respete los límites de la escala humana, crecimiento inteligente, e impedir la mengua de los recursos naturales a nuestra disposición. Que hacia donde uno mire encuentre un árbol con arboretums (nos dice mucho que ningún pintor plasme en un cuadro una escena exterior de la urbanización Punta Paitilla, en la ciudad de Panamá).

Parte de este deber incluye convenir a crear espacios urbanos con sus bulevares, alamedas y calles que se acompañen con aceras amplias, revestidas con diseños y dibujos armoniosos sobre ellas, luminarias, muebles, relojes públicos, plazas, parques y monumentos (en Panamá no se construye, en los últimos cincuenta años, un edificio o monumento público de carácter eminente y extraordinariamente excelso). Evitemos que nuestras ciudades se engorden con automóviles y que nuestras vidas cotidianas dependan de ellos.

Recordemos como modelos el vocabulario, el ritmo, la sintaxis de París, después de ciento treinta y seis años, y, más recién, Barcelona, La Ciutat Vella, con sus barrios Barceloneta, Cascantí, Gotic y Raval.

Como se ha repetido en muchas ocasiones, nosotros no tenemos que reinventar la idea de la belleza. Solamente tenemos que restaurar su atributo intelectual, y que las respuestas a los problemas urbanos sean legibles, estéticamente robustas, y organizadas. Otorguémonos y demos esperanzas.

No es que al panameño le causen disgustos las ciudades. Lo que le molesta son ciudades que fracasan como tales. Mis compatriotas desean una comunicación permanente entre las ciudades y ellos.

PANAMÁ, 25 DE DICIEMBRE DEL 2006
Publicado en el diario
“EL PANAMÁ AMÉRICA”