

DESDE el pasado verano, la Leidsestraat, larga arteria comercial que va hasta el corazón mismo de la vieja ciudad de Amsterdam, es una calle sólo para peatones.

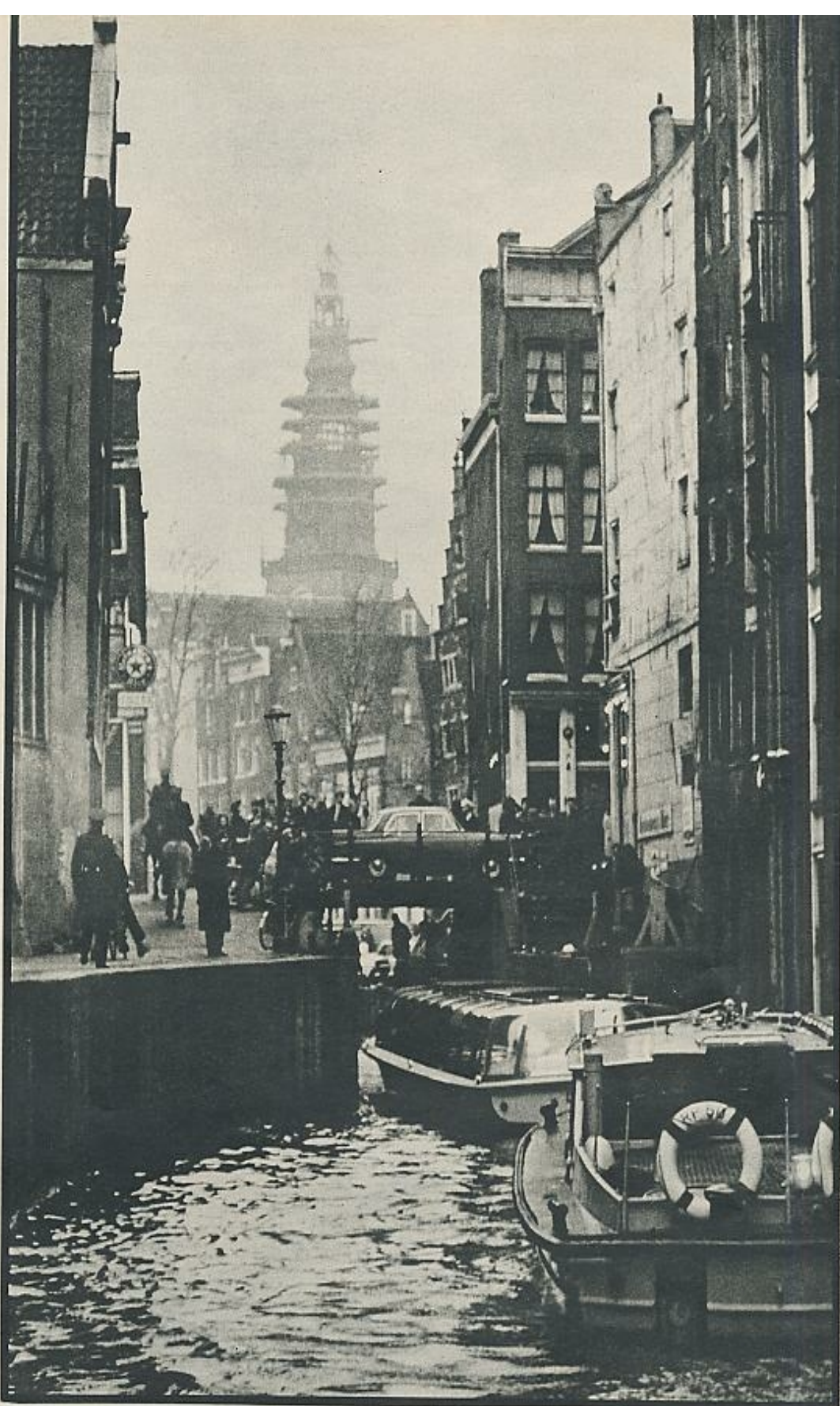
Los respetables ediles del ayuntamiento de Amsterdam lo reconocen abiertamente: la prohibición de todo tráfico rodado por la Leidsestraat es una victoria de los «kabouters», esos jóvenes melencólicos e inquietos, a quienes los habitantes de Amsterdam han elegido para una serie de puestos en el ayuntamiento, donde figuran junto a los dignos consejeros de cuello duro. Ni chulos de barrio ni recuperados, los «kabouters» no han decepcionado a sus electores. Aquellas bicicletas blancas de la época de los «provos», que se podían dejar en cualquier punto de la ciudad porque pertenecían en realidad a todo el mundo, fueron ideadas por los astutos «kabouters».

Ahora bien, no exageremos. Herederos juiciosos de los «provos», los «kabouters» disponen de cinco escaños solamente en el consejo municipal de la ciudad, entre cuarenta y cinco tecnócratas de pelo corto, de obediencia social-demócrata y comunista en su gran mayoría. El pequeño grupo de melencólicos no entabla feroces batallas para conseguir la aprobación de experiencias como la de Leidsestraat, sino que se limita a persuadir pacíficamente a los honrados, aunque a veces en exceso prudentes, concejales. Por otro lado, no hay ruptura ni oposición absoluta entre los «marginales» y los conformistas. Prohibir el tráfico rodado por una calle de Amsterdam no constituye en sí ninguna medida revolucionaria. Hace años, por ejemplo, que otra arteria importante de la ciudad, la Kalverstraat, está consagrada exclusivamente a los peatones, hasta el punto de que se han suprimido las aceras. Ahora la experiencia continúa.

Pereza de pedalear

En 1960, el 10 por 100 de los vecinos de Amsterdam utilizaban normalmente el automóvil para sus desplazamientos: el 25 por 100 viajaban en transportes colectivos y el 65 por 100 restante se valían de la grácil bicicleta. En la actualidad, el número de vecinos de Amsterdam que utilizan coche propio equivale a un 20 por 100 del total, mientras que el de usuarios de bicicletas ha descendido vertiginosamente. A los holandeses les ha entrado la pereza de pedalear. La vieja ciudad, uno de los lugares más encantadores del mundo, con sus casas de tejados puntiagudos, que no han cambiado nada desde el Siglo de Oro, y sus puentes arqueados sobre los canales concéntricos, se ha transformado en un verdadero y estrepitoso infierno en las horas punta.

Hay quienes dicen que las ciudades deben adaptarse, cueste lo que cueste, al tráfico rodado. En Holanda, los «kabouters» melencólicos y sus serios colegas de traje oscuro tratan de tomar el camino inverso. Hay que decir que en Holanda la moderación es norma. Los responsables municipales con los que me he entrevistado no dicen, por ejemplo, que la resurrección de la Leidsestraat constituye el primer paso de una revolución tendente a devolver a los peatones el centro de la vieja ciudad, dejando en todo caso los ser-



AMSTERDAM la ciudad humana

vicios de transporte colectivo. Pero tampoco dicen lo contrario.

Obsesos de la eficacia

En Amsterdam, la contestación se presenta sin fisura alguna, y va desde el reformismo bonachón hasta el «buen-salvajismo» integral, pasando por todos los matices del rojo, por lo que la oposición resulta eficaz. Una treintena de comités espontáneos de acción han tomado las riendas de los destinos de la ciudad; continuamente, estos comités aportan a los responsables municipales —y ahí radica precisamente la originalidad de la cosa— tantas o más ideas nuevas que problemas les causan.

Los comités tienen nombres pintorescos, como de *Lastige Amsterdammers* (que puede traducirse más o menos por «los enojosos amsterdameses»). Están integrados por gentes de toda condición: estudiantes, viejos, jóvenes, habitantes de los diversos barrios de la ciudad, que, en lugar de limitarse a ser simples figurantes, tratan de estar siempre al tanto de los proyectos municipales. A pesar de

sus continuos ataques a Han Lammers, ex periodista de izquierdas, gran jefe del tráfico urbano, los melenudos asisten regularmente a las reuniones bipartitas, en las que los responsables y los miembros de los comités de acción confrontan sus opiniones. Es verdad que Lammers y los burgueses de la Cámara de Comercio son unos oboases de la expansión y la eficacia. Aunque en Amsterdam habrá, como en todas partes, especulación inmobiliaria, ésta no alcanza proporciones tan alarmantes como en otros países. La ciudad parece empeñada en evitar a toda costa el absurdo catastrófico sistemáticamente organizado...

Movido en parte por su propia voluntad tecnológica y en parte presionado por los «kabouters», el ayuntamiento se niega a permitir la transformación de la Binnenstad (centro histórico) en un «parking» demencial. Existen actualmente treinta y cinco mil plazas de aparcamiento, de las que veintiocho mil son públicas, casi todas ellas situadas a lo largo de los canales, cuando se necesitarían ochenta mil. Pues bien, no se pasará de treinta y cinco mil. Se seguirá la conocida ley de la autorregulación del tráfico.

Vehículos blancos

El cierre al tráfico rodado de la Leidsestraat obedece al mismo pragmatismo. ¿Una experiencia a largo plazo? No se sabe. Una experiencia, en todo caso. Como la pornografía liberada, por ejemplo. Los comerciantes de Leidsestraat y los augures conservadores habían pronosticado una auténtica catástrofe. Yo me he dedicado a pasear de extremo a extremo de la calle, por la que ahora no transita más vehículo que un inocente tranvía; he mirado los escaparates, he captado los efluvios de los buenos cigarrillos puros de marca holandesa, he escuchado fragmentos de apacibles conversaciones. Los peatones —circunstanciales— están, naturalmente, encantados. Los comerciantes, por su parte, también, pues sus cifras de negocios han aumentado en un 20 por ciento.

La Leidsestraat era, sin embargo, una de las arterias radiales que servían a la Binnenstad. ¿Y las otras radiales? ¿Están acaso a punto de estallar? No. Están, eso sí, hasta los topes, sin que, empero, se haya superado un límite crítico que serviría para disuadir a los usuarios sobrantes.

Es la llamada ley de la autorregulación del tráfico. Por muchas calles que se cierran al tráfico privado, la circulación de las vías adyacentes no se verá afectada. Habrá islotes en medio de la tempestad, eso es todo. Hay que tener en cuenta que la Leidsestraat no es la única experiencia en curso. Calles cerradas al tráfico rodado existen ya en La Haya y hasta en ciertos municipios de Frisia. También las hay en Suecia y en Dinamarca; en una palabra, en todos los países reformistas y experimentales del Norte de Europa.

Los melenudos son, claro está, más ambiciosos. Quieren ver restituído a los peatones todo el casco viejo de la ciudad, quieren generalizar el uso de los «coches blancos», pequeños automóviles eléctricos pertenecientes, como antaño las bicicletas, a toda la comunidad; también confían en los transportes colectivos y rechazan la discutible y discutida solución del Metro que actualmente se está construyendo en el subsuelo esponjoso de esta ciudad edificada sobre pilotes.

El futuro no será «kabouter» en un cien por cien, pero al menos llevará esa impronta. En los tiempos que corren, domesticar el auto es como domesticar la historia. ■ JEAN-FRANCIS HELD.

Aquellas bicicletas blancas de la época de los «provos» que se podían dejar en cualquier punto de la ciudad porque pertenecían a todos, fueron ideadas por los astutos «kabouters», jóvenes inquietos y melenudos que hoy ocupan cinco escaños municipales...

