

SPRAWL, LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD MODERNA

Daniel Acosta Ruiz¹
Fernando Padilla Lozano²

Resumen

La expansión acelerada de las zonas urbanas de las ciudades modernas rebasó en muchos casos la capacidad de los gobiernos para lograr controlar el fenómeno denominado *sprawl*. La ciudad creció de tal manera que hoy es necesario conducir un automóvil para hacer las actividades más básicas de la vida cotidiana.

Nuestra sociedad se ha caracterizado por una baja tolerancia hacia las necesidades de la ciudad marcando límites que definen las diferentes actividades, incluso esto ha segregado a la población zonificando a sus habitantes por su nivel de ingresos.

Los suburbios están destinados para las clases sociales menos favorecidas y son áreas que no cuentan con los servicios básicos para lograr habitarlas sin la dependencia del automóvil, mientras las clases sociales altas son las más beneficiadas teniendo siempre a su disposición todos los servicios necesarios para la vida cotidiana y con una alta calidad de diseño arquitectónico.

Se están consumiendo grandes extensiones de terreno de las ciudades de una manera poco eficiente, con un alto impacto para la huella ecológica que dejamos en la tierra. Entender el origen y las consecuencias del *sprawl* favorecerá la construcción de nuevas comunidades con alta calidad de vida. La presente investigación forma parte de un estudio doctoral.

Palabras clave: *Sprawl*, comunidad, suburbio, expansión, segregar.

1 Maestría, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antropicos, mnu.acosta@gmail.com

2 Doctorado, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Departamento de Sociología y Antropología, fpadilll@correo.uaa.mx

Abstract

The expansion of urban areas of modern cities in many cases exceeded the capacity of the ends to achieve control of the phenomenon called “expansion”. The city grew in such a way that today it is necessary to drive to do the most basic activities of daily life.

Our society has been characterized by low tolerance for the needs of the city, which is subject to a limit of income levels.

The suburbs are destined to the less favored social classes and without the basic services for the social capacities, without the dependence of the automobile, while the social classes are the most suitable for the daily life, in a high quality architectural design.

They are consuming large amounts of land from the cities in an inefficient way, with a high impact on the ecological footprint that we leave to the land, the origin and the consequences of the expansion favor the construction of new communities with high quality of life. The present research is part of a doctoral study.

Keywords: Sprawl, Community, Suburb, Expansion, Segregate.

Introducción

Entender el concepto *sprawl* es una tarea que va más allá de sólo traducir el término como la “expansión de la ciudad”; se debe entender como si fuera una enfermedad que tiene síntomas y efectos sobre la ciudad.

Se sabe que el *sprawl* es un gran problema, pero en las ciudades no siempre se reconoce a tiempo. La dinámica de la vida moderna y el rápido crecimiento de la ciudad no planeada hacen casi imposible detectarlo y combatirlo. La población de una zona en expansión está inmersa en la calidad de vida que ahí se ofrece y realmente no conoce de otras opciones de vida en comunidad.

Vivir bajo los efectos del *sprawl* tiene un alto costo para la ciudad, se afecta la calidad de vida, se genera un alto impacto social, incluso se afecta gravemente la salud física y psicológica de los ciudadanos; quizá el medio ambiente sea donde se cobre la factura más alta de vivir bajo este régimen.



Figura 1. CFEMático

El único privilegiado de la ciudad moderna es el automóvil, todo el ramo automotriz depende de que la gente utilice cada vez más su vehículo, hasta al grado que dependemos de él incluso para realizar las tareas más básicas como ir a la tienda o ir al parque.

En México, ir a pagar la luz (Figura 1), comprar un café o una pizza, ahora son quehaceres que no requieren que la persona descienda de su unidad automotriz. La ciudad cambió su morfología para dar lugar a carros “felices”.

Las personas por naturaleza somos entes sociales. En la calle nos saludamos, en el parque convivimos, en la plaza socializamos; pero el ser automovilistas nos hace personas antisociales, en el semáforo no saludamos, en el cruce aceleramos para ganar el paso, en la carretera competimos por ganar asfalto.

Una ciudad sana es una ciudad compacta que ofrece a sus habitantes la oportunidad de realizar sus actividades diarias sin la necesidad de utilizar el automóvil, donde en un solo barrio los usos mixtos brindan una variedad de actividades a realizar desde usos habitacionales, oficinas, comercio, deporte y cultura, todo conectado por una red de sendas peatonales en un radio de distancias caminables.

Si las calles de una ciudad se ven interesantes, la ciudad misma será interesante, y si sus calles se ven aburridas, la ciudad entera se verá aburrida (Jacobs, 1993). La percepción de la ciudad deberá enfocarse para la escala humana, todos los esfuerzos por hacer atractiva una ciudad tendrán que estar encaminados para el disfrute y seguridad del peatón.

Lograr que una ciudad sea atractiva requiere de una alta calidad en el diseño arquitectónico, urbano y del paisaje que ga-

rantice trayectos atractivos para todas las personas, sin importar su edad, posición socio-económica, creencia religiosa o nacionalidad; poseer un vehículo en este escenario sería necesario para destinos que se encuentren fuera del barrio o para viajes de placer y distracción.

Estudiamos el *sprawl* para entenderlo y analizar cómo influye no sólo en la traza urbana de la ciudad, sino qué afectaciones tiene en ámbitos sociales, ambientales, físicos y psicológicos. De esta manera, se podrán hacer propuestas en las futuras intervenciones del tejido urbano existente o se pueden sugerir nuevas ciudades espacios que realmente fomenten el vivir en comunidad.

Si continuamos haciendo ciudad como se ha realizado en las últimas décadas, el panorama no es nada prometedor; se predican ciudades caóticas, segregadas y desconectadas, donde sus usuarios serán multitudes anónimas que tendrán una vida monótona sin lograr apropiarse de sus espacios ni lograrán generar sentimientos de identidad o pertenencia hacia su comunidad, como lo mencionó Richard Rogers en su libro *Ciudades para un pequeño planeta*, donde se refiere a la ciudad de Los Ángeles como “La ciudad de ninguna parte”.

Este fenómeno nace en Estados Unidos como una respuesta al *boom* de bienes raíces luego de la llegada de miles de soldados de la segunda guerra mundial a su país en busca de iniciar una nueva vida con sus familias; la solución a esta problemática de necesidad habitacional fue crear desarrollos residenciales y comerciales de baja densidad en tierras no desarrolladas, es así como nace la expansión sin control de las ciudades creando espacios monofuncionales totalmente desconectados de la ciudad tradicional y compacta.

México, al tener como vecino a los Estados Unidos, se vio influenciado o imitó los patrones urbano arquitectónicos de desarrollo de las ciudades americanas zonificando los usos de suelo y dispersando las actividades diarias; esta nueva forma de urbanizar cobró tanta fuerza que hoy en día para muchas familias mexicanas el automóvil se ha convertido en un elemento necesario para desarrollar su vida familiar y profesional, demandando incluso el contar con dos o tres vehículos por familia.

Desarrollo

El estilo en que vive la clase Americana ocupa mucho terreno, de modo que para cumplir con sus necesidades se debe de utilizar el

automóvil; la forma en que cultivan sus alimentos los hace dependientes del automóvil, elevando innecesariamente los niveles de contaminación (Duany, Plater-Zyberk y Speck, 2000).

Los medios de comunicación, series y películas nos han creado la falsa idea de cómo ser exitoso en la vida: “deberás vivir en los suburbios, tener una gran casa y un automóvil del año estacionado en la cochera”. Incluso, los agentes de bienes raíces en sus argumentos de venta resaltan los “beneficios” de vivir en los suburbios como: “nuestro fraccionamiento se encuentra a sólo 10 minutos de las principales vialidades”, o “a sólo 5 minutos del centro comercial”, pero estos argumentos rara vez incluyen viajes que se puedan realizar caminando.

La opción de ir caminando a la tienda, al colegio o al parque está siendo eliminada por la forma en que se están haciendo estos nuevos fraccionamientos cerrados con acceso controlado, que imposibilitan a sus inquilinos y visitantes el poder disfrutar de las amenidades ofrecidas, ya que éstos están rodeados por grandes muros ciegos que separan el conjunto del resto de la ciudad.

Los propios códigos urbanos fomentan esta segregación social impulsando políticas y reglamentos que prohíben el uso mixto en la ciudad, acciones que han zonificado marcadamente los usos de tierra y generan en la población cero tolerancia para cualquier cambio que se desee realizar en las zonas habitacionales establecidas.

Así es como han nacido posturas sociales que en esencia ven sólo por sus intereses y fomentan la segregación por nivel de ingresos dentro de las zonas urbanas. Algunos de estos grupos son:

- NIMBY'S *Not In My Back Yard* –no en mi patio trasero–.
- BANANAS *Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything* –construye absolutamente nada cerca de cualquier cosa–.
- LULUS *Locally Undesirable Land Uses* –usos de tierra no deseados localmente–.

Posturas que fomentan el crecimiento del *sprawl* y que promueven una segregación social por nivel de ingresos económicos de las familias, en donde si tienes ingresos altos podrás adquirir una residencia en un buen fraccionamiento seguro para ti y tu familia, pero si perteneces a la clase obrera, tu destino está escrito para que vivas en una zona de interés social monótona y aburrida donde se concentran los servicios públicos que nadie más quiso cerca de su hogar, como lo son: basureros, plantas de tratamiento de aguas, pequeña y mediana industria, entre otros.

Diferentes autores han definido el *sprawl*, pero todos coinciden en que se trata de un “desarrollo disperso que es malo para la ciudad, deprimente y aburrido en el cual se tiene una total dependencia del automóvil y se carecen de espacios públicos”.

The Vermont Forum on Sprawl lo define como un desarrollo disperso, autodependiente, fuera de los centros urbanos y poblados compactos, a lo largo de las carreteras y en el campo rural.

William H. Whyte, en su artículo original para la revista *Fortune*, escribió: “El *sprawl* es malo para la estética; es malo para la economía. Se utilizan cinco acres para hacer el trabajo de uno. Esto es malo para los agricultores, es malo para las comunidades, es malo para la industria, es malo para los servidores públicos, es malo para los ferrocarriles, es malo para los grupos de recreación, es malo incluso para los desarrolladores”.

Oliver Gillham, en *The Limitless City*: “Una forma de urbanización que se distingue por patrones de desarrollo, comerciales, baja densidad, usos separados de la tierra, dominio del automóvil y un mínimo de espacio público abierto” (Frumkin y Jackson, 2004).

El término *sprawl* se ha utilizado siempre en un sentido peyorativo que pudiera ofender a los habitantes que no tuvieron oportunidad de elegir dónde vivir. En esta investigación nos referiremos al *sprawl* como un término descriptivo neutral que engloba ciertas características físicas y espaciales de los suburbios de la ciudad actual y dispersa.

Por su parte, Andres Duany (2000) enumera los componentes que definen al *sprawl*: edificios públicos, edificios de gobierno, iglesias, escuelas y otros espacios diseñados para que la gente se encuentre y tenga acceso a la cultura. El quinto componente consiste en los kilómetros de pavimentos que son necesarios para conectar los otros cuatro disasociados elementos.

Los suburbios se han convertido en sinónimo de barrios o colonias desconectadas de la ciudad repletas de casas de construcción rápida y barata, en algunos casos delimitadas por grandes muros que aumentan el sentimiento de inseguridad al caminar por sus aceras; las avenidas primarias que en un principio eran de uso habitacional, hoy se han modificado a un uso comercial saturando la vialidad de vehículos privados y transporte colectivo, mientras que sus calles secundarias son monótonas y aburridas.

El resultado no se ve como un lugar, no actúa como un lugar, y quizás lo más significativo, no se *siente* como un lugar. Más bien, se siente como lo que es: una aglomeración de espacios de un solo uso, estandarizados y sin coordinación alguna y con muy poca vida

peatonal y escasa identificación cívica, conectada sólo por una red sobrecargada de carreteras (Duany, Plater-Zyberk & Speck, 2000).

Estos espacios que están apareciendo en la ciudad dispersa no están generando sentimiento de identidad o pertenencia en sus usuarios. El *render* que se publica para promocionar un nuevo fraccionamiento muestra familias felices que conviven con sus vecinos en un parque, que cuenta con grandes árboles, niños que disfrutan de juegos infantiles, jóvenes que realizan actividades deportivas en senderos de tartán para disminuir el impacto a sus rodillas y adultos platicando y disfrutando del paisaje.

La realidad está muy lejos de semejarse al *render* descrito, el espacio abierto que se ofrece es un terreno residual que el propio desarrollador del fraccionamiento designó para este fin, mismo que suele ser aquel sobrante de forma irregular y difícil acceso, con un equipamiento urbano pobre y sin calidad de diseño; en el mejor de los casos, unos juegos infantiles y unas cuantas bancas. La arquitectura del paisaje consta de vegetación de ornato y árboles jóvenes que mueren por falta de mantenimiento, los remates visuales son escasos y en poco tiempo estos espacios muertos se convierten en tiraderos clandestinos, puntos donde se reúnen aquellos que dedican su tiempo al vandalismo y a la delincuencia.

Los espacios públicos llegan a ser parte del hábitat residencial y se protegen del vandalismo y la delincuencia de la misma manera que se definen las propias viviendas (Newman en Gehl, 2013).

Jan Gehl en su libro *La humanización del espacio urbano, la vida social entre los edificios* identifica tres tipos de acciones que pueden ser realizadas en un espacio público: actividades necesarias, que son aquellas donde no importa el medio ambiente natural, clima o calidad arquitectónica, *se deben realizar*, por ejemplo, ir a dejar a un niño al colegio. Actividades opcionales, son aquellas que se realizan cuando el espacio y clima son favorables e invitan a disfrutar del propio ambiente que se vive. Por último clasifica a las actividades sociales o resultantes pues requieren para su desarrollo de la presencia de las personas en los espacios públicos, de un clima propicio y de una alta calidad en el diseño arquitectónico de los espacios, es decir, si el clima es agradable, el espacio público cuenta con una alta calidad arquitectónica, así como de fácil acceso y de acceso seguro para la escala peatonal, la resultante serán actividades sociales, que son las que le dan vida a un espacio.

El entorno físico como detonador de las actividades sociales de los espacios públicos se ve afectado por los ambientes de poca calidad de las zonas abiertas que ofrecen en un suburbio actual, ya que limitan el número de actividades que se realizarán en éstas.

Los lugares destino deberían ser entonces el pretexto para acudir a realizar actividades sociales.

Cuando la gente dice que una ciudad o parte de ella, es una zona peligrosa o que es una jungla, lo que quieren decir es que ellos no se sienten seguros en las banquetas (Jacobs, 1993). La percepción de seguridad de una ciudad inicia en la propia experiencia del peatón al transitar de un punto a otro por las banquetas, percibir la calidad de la construcción, la amplitud, las amenidades, los materiales utilizados, el paisajismo y los remates visuales influyen en el juicio que el peatón emitirá para evaluar su experiencia al recorrer dicho trayecto. La seguridad de la ciudad entonces estará íntimamente ligada con la sensación de seguridad que se imprima en sus banquetas y sus calles.

Ésta es una escena común en países latinoamericanos (Figura 2), calles asfaltadas y semáforos en operación, todo está habilitado para el disfrute del automovilista. Por su parte, el peatón se encuentra con banquetas estrechas e inconclusas, invasión de comercio ambulante al paso peatonal, ausencia de semáforos peatonales o ciclovías, paraderos de transporte público hechizos y una visual de constante suciedad que genera un sentimiento de riesgo e incertidumbre en los viandantes.



Figura 2. Colonia El Palmar en Pachuca de Soto, Hidalgo, México.

El *sprawl* ha demostrado tener muchos efectos colaterales, quizá el más notorio es la dependencia hacia el automóvil y sus consecuencias son nocivas tanto para el medio ambiente como para la calidad de la salud de los automovilistas y peatones.

Las ciudades serán parte del país. Viviré a 30 millas de mi oficina en una dirección, debajo de un pino; mi secretaria también vivirá a 30 millas de distancia, en la otra dirección, debajo de otro pino. Ambos tendremos nuestro coche. Usaremos neumáticos, desgastaremos superficies de carreteras y engranajes, consumiremos petróleo y gasolina. Todo lo cual requerirá un gran trabajo [...] suficiente para todos (Lecorbusier, *The Radiant City* 1967 en Frumkin, Frank & Jackson, 2000).

Las ciudades padecen ahora las heridas provocadas por el efecto intensivo y segregador de las carreteras que sirven para soportar el juguete más cómodo y favorito de todo el mundo: el automóvil (Rogers, 2012).

El automovilista reduce notoriamente su actividad física, esto contribuye al aumento de peso y a la epidemia nacional de sobrepeso y a las enfermedades relacionadas con este problema. Pasar más tiempo detrás del volante incrementa también el riesgo de una colisión poniendo en riesgo su vida y la vida de los peatones.

En México, es común que una persona económicamente activa pase una hora en el tráfico para llegar a su trabajo y otra hora más para regresar a su hogar por la tarde, esto representa en una semana laboral 10 horas y multiplicado por las 52 semanas del año nos arroja un resultado de 520 horas hombre sentados al volante, es decir, 21.6 días al año (sin contar el tiempo que se maneja los fines de semana o para realizar otro tipo de actividades diarias), dedicados a estar atrapados dentro de una unidad automotriz acelerando, frenando y manipulando el volante. Esto representa más tiempo que el que pasamos en vacaciones de verano con nuestras familias.

La hora de tráfico pico (*rush hour*) va en aumento en las ciudades con fuertes problemas de *sprawl* como lo es Atlanta, que en un día normal llega a tener hasta 7.8 horas de congestión vehicular (Frumkin, Frank & Jackson, 2000).

Existe una consecuencia relacionada de pasar tanto tiempo detrás del volante y es conocida como la ira del camino, que afecta a miles de automovilistas actualmente que están obligados a dedicar gran parte de su día al volante. Hay posturas que defienden al

sprawl bajo el argumento de que los hábitos de manejo responden a preferencias personales de gente que gusta de manejar grandes distancias en sus vehículos, lo cual es una apreciación correcta, pero el gran problema es que las personas que prefieren caminar no siempre pueden elegir la ubicación de la colonia donde van a vivir.

Los suburbios (Figura 3) fueron segmentados para vender “exclusividad” de sus productos ofreciendo “seguridad” con la ilusoria promesa de: al vivir en este tipo de fraccionamiento habrás conseguido el éxito. La realidad para la mayoría de los productos que ofrece el mercado inmobiliario es que para poder crecer es necesario mudarse, *You can't move up, without moving out* (Duany, Plater-Zyberk y Speck, 2000). Este tipo de ciudad vista desde una imagen satelital revela grandes bloques delimitados por largas bardas sólo unidos por amplias vialidades; ampliando la escala encontramos bloques de mayor dimensión, éstos con una gran plancha de concreto al frente y zonas comerciales al fondo, y si esta imagen fuera en tiempo real veríamos que no hay gente en las calles, se ha creado una ciudad de desconocidos que viven en el anonimato. El *sprawl* en la escala barrial también es conocido como barrios *loop and lolipop*, son desarrollos con arquitectura monótona, usos de tierra exclusivos para residencia, conectividad pobre y dependencia del automóvil (Frumkin, Frank & Jackson, 2004 en Frumkin, Frank & Jackson, 2000).



Figura 3. Fraccionamiento “La Purísima” en Pachuca de Soto, Hidalgo, México. Fraccionamiento exclusivo con acceso controlado y barda perimetral ciega. Todo el fraccionamiento está negado al resto de la ciudad.

El urbanismo está experimentando una fuerte crisis donde las personas están viviendo cotidianamente las consecuencias de esta tendencia del diseño de la ciudad. La crisis urbana sólo podrá ser entendida y, por ende, tratada a partir del examen de las relaciones sociales que la configuran (Castells, 2009). La gente se siente segregada, pues existe un mayor aislamiento entre cada una de las partes que conforman la ciudad, lograr que estos nuevos conjuntos habitacionales cuenten con los servicios básicos requiere un encarecimiento de los mismos, de la construcción y mantenimiento de nuevas redes viales y del consumo excesivo de tierras, llegando incluso a la conurbación entre municipalidades de una misma ciudad o entre estados.

El diseño urbano en suma con la arquitectura del paisaje debe seducir al habitante de un barrio, colonia o suburbio a salir a caminar o andar en bicicleta, no sólo al parque, sino que se sienta motivado y seguro de ir más allá de los bordes de su fraccionamiento, que realice actividades de la vida diaria a la escala peatonal como ir al mercado, a misa, a la tienda, a la tintorería, a comer, al trabajo, incluso que estas actividades las haga en familia y sienta los beneficios de vivir en una ciudad compacta, un lugar donde todos se conocen y es amigable con las escalas de movilidad no motorizadas.

Conclusiones

El *sprawl* afecta a las ciudades de diferentes maneras; sus efectos negativos impactan a sus habitantes en diferentes niveles como individuos y de forma comunal; el costo de vivir bajo los principios monofuncionales que promueven la expansión de la ciudad es muy alto en términos económicos, sociales, medio ambientales, salud pública, comportamientos al volante y calidad de vida. Estudios recientes muestran que en las zonas denominadas *sprawling areas* la gente maneja más, contamina más y pesa más, en comparación con las personas que viven en ciudades compactas (Frumkin, Frank & Jackson, 2000).

Paulatinamente, la traza urbana en todo el mundo ha modificado su forma y patrones a favor del automóvil; las calles y la distribución de la ciudad están orientadas para su beneficio, iniciando así la nueva era de la ciudad dispersa, pero en la actualidad ya no es necesario que transcurran décadas para percibir sus estragos, los propios reglamentos urbanos y de construcción promueven que el *sprawl* se concrete en un solo salto. El automóvil

sigue siendo el producto tecnológico más deseado y liberador de este siglo. Es barato, dada su masiva fabricación y resulta práctico, también es un ícono cultural irresistible que otorga categoría social y encanto (Rogers, 2012).

Existe en la ciudad una marcada zonificación por usos y se experimenta una segregación creciente por nivel de ingresos, el resultado es un crecimiento desigual en oportunidades y equipamiento urbano para los diferentes sectores de la población.

La vida urbana se está perdiendo, pues nuestros barrios, colonias, parques y demás elementos que conforman una ciudad están eliminando el contacto próximo entre ciudadanos; la vida social, que era natural en los centros históricos, está siendo remplazada por los nuevos falsos espacios públicos como son las galerías y centros comerciales; estamos, de cierta manera, privatizando al espacio público.

Los peatones son muy cuidadosos al momento de elegir sus recorridos. Por este motivo, el diseñador urbano debe prestar especial atención a los trayectos que éste realice, dotar las calles de nodos de interés para crear una red de puntos de referencia y encuentro social y ciclovías que ofrezcan seguridad en tomo momento a sus usuarios.

No se pueden negar los beneficios del automóvil, pero la falta de equilibrio entre el transporte público y privado, y las poquísimas opciones que la actual morfología urbana brindan al ciudadano para desarrollar sus actividades diarias, han obligado a las personas a adquirir y desear más que nada un automóvil, aun siendo conscientes de las consecuencias que trae su uso en exceso.

El *sprawl* actualmente inhibe el deseo de caminar o utilizar cualquier medio no motorizado para desplazarse, pues se vive en espacios pocos conectados y físicamente separados por grandes distancias que hacen poco práctico el caminarlas. La meta de una ciudad, como lo sugirió Jane Jacobs en su libro *The Death and Life of Great American Cities*, deberá ser que las personas se sientan seguras en las calles y las banquetas. Esta seguridad debe ser percibida en primer instancia por el peatón y de igual manera por los ciclistas; los padres de familia deben sentirse seguros de dejar salir a jugar a sus hijos a la calle y al parque; los estudiantes deben sentirse seguros de utilizar la bicicleta para ir al colegio o a la universidad y si imprimimos un sello de alto diseño arquitectónico con nodos de interés público (transitorios, de estar o de contemplación) y remates visuales, el arquitecto nuevamente estará creando ciudad.

Bibliografía

- Castells, M. (2009). *Crisis urbana y cambio social*. España: Siglo XXI editores.
- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000). *Suburban Nation. The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. USA: North Point Press.
- Frumkin H., Frank L., Jackson R. (2004). *Urban Sprawl and Public Health. Designing, Planning, and Building for Healthy Communities*. USA: Island Press.
- Jacobs, J. (1993). *The Death and Life of Great American Cities*. USA: Modern Library.
- Jan, G. (2013). *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. España: Reverté.
- Rogers, R. (2012). *Ciudades para un pequeño planeta*. España: GG prints.

