

es

Escuela Social de Tudela y la Ribera

CURSO 2016 – 2017

TEMA GENERAL

**¿HACIA QUÉ MODELO DE CIUDAD, DE PAÍS,
Y DE EUROPA ASPIRAMOS?**

1

Octubre/ 2016	TEMA	PONENTE
Martes, 4 Hora: 8 tarde	Desarrollo y Planificación Urbana Sostenible: CIUDADES PARA LA GENTE	<u>Jesús M^a Ramírez Sánchez</u> <i>Abogado Urbanista y experto en planificación territorial. Autor de diversas publicaciones científicas, así como coautor de “Surtopía”</i>

ORGANIZA

Fundación Acción Solidaria

www.fundaciónacciónsolidaria.es

Facebook: [www.Facebook.com/Escuela-Socialde-](http://www.Facebook.com/Escuela-Socialde-Tudela-y-la-Ribera-1527087614194115)

[Tudela-y-la-Ribera-1527087614194115](http://www.Facebook.com/Escuela-Socialde-Tudela-y-la-Ribera-1527087614194115)

Email: fas.tudela@gmail.com

Palacio Decanal – Plaza San Jaime, 2

31500 Tudela

De 8,00 a 9,30 de la tarde

Ciudades para la gente

Jesús M^a Ramírez



DURANTE buena parte del siglo XX la construcción y el desarrollo de las ciudades, así como las leyes urbanísticas, han pensado en la necesidad de expandir la ciudad con nuevos barrios y ensanches donde construir viviendas, en su mayoría unifamiliares o con bajas densidades, inicialmente con un claro sentido de facilitar nuevas viviendas de precios asequibles a la población trabajadora, pero finalmente con finalidades alejadas de ese principio y mas cercanas a cubrir una demanda inducida por el crédito fácil y una vida de película americana. El "movimiento moderno", años 1930, cuyo máximo exponente es el afamado y reconocido arquitecto suizo Le Corbusier, con el loable objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población, elaboro su máxima expresión teórica en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) y la Carta de Atenas, consagrando el funcionalismo, la zonificación de usos y un nuevo concepto de espacio urbano separado y diferencial en el que desaparece la calle tradicional, densa, ruidosa y desordenada, sustituida por grandes bloques y espacios impersonales, rodeados de zonas verdes, sustituida la calle por amplias vías rápidas, conectadas por autopistas, pensadas para la circulación vial rodada con máxima preeminencia del automóvil pri-

vado, espacios uniformes y repetidos, faltos de complejidad. Esta forma de hacer urbanismo, que ha perdurado hasta nuestros días, con el agravante de que otra muy buena idea, la "ciudad jardín" o "new towns" de Howard, fue convertido en nuevo paradigma del vivir moderno, y las ciudades crecieron imitando el modelo americano de "sprawl" o ciudad dispersa, olvidándose de su originario utopismo y concepción social de urbanismo, comenzó a ser muy cuestionada ya en los años sesenta del pasado siglo por teóricos como Jane Jacobs, en su obra de referencia "Vida y muerte de las grandes ciudades americanas", que alertaba de la creciente disociación entre el espacio físico (urbe) y el espacio social, (civitas), así como la pérdida de complejidad de la ciudad que debe ser pensada y recuperada para la gente, y para ello es esencial la recuperación del espacio público, lo que lleva a pensar en la ciudad tradicional, en la ciudad histórica, pero no convertida en un parque temático para el turismo sino en ciudades para la gente, en palabras del urbanista danés Jan Gehl, en una ciudad vital, segura, sana y sostenible, convirtiendo el espacio público en un lugar vivo, donde pasan cosas, hay relación humana, donde vive la gente, circula a pie, en bicicleta o en transporte público, donde los trayectos son cortos, la densidad alta pero correcta, la vida se hace en la calle, porque allí se compra y se pasea, y no en espacios para el ocio y el comercio alejados de la ciudad, ciudades diseñadas a escala humana, "a la altura de los ojos".

Este pensamiento, no utópico, sino tan real como la historia de la ciudad europea tradicional, los programas VINEX holandeses, el Berlín o Copenhague actuales; una asunción colectiva de que el desarrollo urbano no

puede ser infinito por los costes ambientales y el despilfarro energético que ello conlleva tanto en la edificación como en la movilidad; y, los devastadores efectos de la crisis económica que desde el año 2007 ha arrasado el modelo urbanístico tradicional en España, desde las leyes de ensanche del siglo XIX pero llevado a su paroxismo al final del siglo pasado, en concreto con la Ley del Suelo de 1998 y su efecto mas conocido de la "burbuja inmobiliaria", han hecho que lo que era una posición minoritaria, la vuelta a la ciudad consolidada, a la ciudad construida como lugar para vivir, la renovación y regeneración urbana, sea hoy el nuevo paradigma del urbanismo, tanto legal, como esperemos que efectivo. El modelo de ciudad tradicional, compleja, mestiza, diversa, multifuncional, donde la calle recorre su función estructural y el espacio público vuelva a ser el protagonista porque es ocupado por los ciudadanos para desarrollar prácticas sociales colectivas como el ocio, la fiesta, el juego o simplemente la relación social, la creatividad o el talento, lugares para sentarse, pasear o andar en bicicleta como medio de transporte habitual, ciudades de bordes suaves, donde pasan cosas entre los edificios, donde la vida fluye lenta pero intensamente por que la gente va donde hay gente, donde puede relacionarse y socializarse.

Estas son las funciones que tradicionalmente han desempeñado los cascos antiguos de nuestras ciudades, a las que el "movimiento moderno", y un modelo económico, basado en el consumo, el petróleo, asfalto, grandes infraestructuras, y automóviles y un sector inmobiliario expansivo como generador de empleo y riqueza, condeno, así como también a los barrios de los años 50 y 60 de "casas bara-

tas", a un progresivo abandono como espacio residencial y en muchos casos a convertirse en guetos o en barrios de acogida de la inmigración y de las clases menos dinámicas, reduciendo, en el mejor de los casos, los casos antiguos a reclamos turísticos, a postales para enseñar, a lugares para la fiesta y el ocio nocturno, pero no para vivir o para comprar, funciones que se llevaron lejos del centro a espacios cuya única función esta esa. Este modelo comenzó en determinadas ciudades a superarse parcialmente a finales del siglo pasado por la "gentrificación", ocupación de esos barrios centrales por jóvenes profesionales, artistas o ejecutivos que buscaban la centralidad y la singularidad, lo que conllevaban la recualificación, y en algunos casos la excesiva especialización (Barrio de Chueca en Madrid), de esa parte de la ciudad, con evidentes ventajas, pero también con inconvenientes como la expulsión de los habitantes tradicionales al ver como se encarecían los inmuebles y se volvían objeto de desecho por los nuevos moradores que

La idea de la ciudad como mejor lugar para vivir no se soluciona solo con leyes urbanísticas como la aprobada en Navarra

elevaban los precios de locales y viviendas.

Pero esta idea de vuelta a la ciudad construida como el mejor lugar para vivir no se puede lograr solo con leyes urbanísticas, como la recientemente aprobada en Navarra, Ley Foral 5/2015, de medidas para favorecer el urbanismo sostenible, la renovación urbana y la actividad urbanística, sino con el convencimiento y consenso de las administraciones locales y autonómicas, los profesionales que a planificar y construir la ciudad se dedican, las universidades que forman esos profesionales, los agentes sociales y económicos que están implicados en la producción de la ciudad, pero sobre todo de la ciudadanía que entiendan que es mejor optar por un nuevo modelo de vida urbana. Sin ese convencimiento ciudadano, y sin esa pedagogía, las reflexiones teóricas y los discursos de nada sirven. Propuestas arriesgadas, como las peatonalizaciones, los carriles bici, el transporte colectivo, la redensificación y recualificación del centro urbano en detrimento de las viviendas unifamiliares y los centros comerciales periféricos, la mejora de los espacios públicos como lugares donde desarrollar la vida y el ocio, solo pueden ser adoptadas por las administraciones si existe un consenso ciudadano de que ese, y no otro, es el camino correcto para una mejora de la ciudad y de la vida ciudadana. Por tanto el auténtico reto de planificadores y responsables de urbanismo en los distintos municipios para este tiempo "post crisis" es, sobre todo, transmitir una idea de ciudad vital, segura, sana y sostenible que sea compartida por los ciudadanos, para después llevarla a la práctica.

Jesús María Ramírez Sánchez es abogado Urbanista y socio de EIN

Una ley urbanística necesaria

Jesús M^a Ramírez



EL Parlamento de Navarra ha aprobado con el respaldo de los grupos mayoritarios, como ha sido norma común en las leyes urbanísticas de Navarra, y tras enriquecedoras aportaciones de los profesionales del urbanismo la Proposición de Ley Foral de medidas para favorecer el urbanismo sostenible, la renovación urbana y la actividad urbanística en Navarra. Tras dos años de trabajo con distintos agentes y actores del urbanismo navarro, así como con técnicos del Departamento de Fomento, y en el marco del Plan Estratégico de la Construcción Sostenible en Navarra, se elaboró un texto normativo que responde a la necesidad de poner nuestra legislación urbanística de 2002 en hora, pues esa Ley respondía a un modelo de desarrollo ilimitado de la ciudad en un marco liberalizador del suelo. Ese modelo de urbanismo expansivo, y a veces excesivo, salto por los aires con la explo-

sión de la burbuja inmobiliaria, y así lo entendió el Estado en 2007 y 2013, aprobando una nueva legislación que atiende más a la renovación, regeneración y rehabilitación de la ciudad construida, pues en ella se van a desarrollar las nuevas actuaciones y la actividad económica del sector inmobiliario. Para dotar a Navarra de las herramientas necesarias para poder actuar en el suelo urbano es para lo que se han elaborado, principalmente, estas medidas, que son la respuesta a un diagnóstico participativo y a las necesidades concretas de una actividad que agoniza en un modelo superado.

La Ley Foral ha incorporado en gran medida las críticas y aportaciones de colectivos profesionales que valoraron con dureza algunos aspectos de la Proposición, en concreto lo que entendían como una voluntad desreguladora de la actividad urbanística y una insuficiente participación ciudadana en los futuros planes, cuestiones que han quedado superadas en el texto final. Lo que pretende la Ley Foral es superar un modelo de planeamiento urbanístico municipal que hace que los Planes Municipales tardan, en muchos casos, más de ocho años en aprobarse y sean tan complejos que nadie entiende, por un modelo más estratégico que luego se desarrollara y concretará en cada actuación-modelo anglosajón- sin que ello

signifique ni pérdidas de control público ni calidad urbana, pero sí más realismo en el tiempo y más libertad tipológica y de diseño urbano. La Ley Foral plantea un urbanismo sostenible, social, económico y ambientalmente y que los municipios navarros tengan más autonomía y capacidad para definir su modelo de ciudad y las actuaciones en el suelo urbano en el que se podrá actuar, mediante la novedosa figura de los Planes Especiales de Actuación Urbana.

El objetivo esencial de esta norma, a mi juicio, es dotar al urbanismo navarro de herramientas para que deje de pensar solo en el suelo rural como objeto de deseo y reclasificación, con elevadas plusvalías para los propietarios y elevados costes de mantenimiento para los municipios, y vuelva su vista a la ciudad ya construida y necesitada de renovación, de nuevas plazas y dotaciones, de más comercios y personas jóvenes en viviendas asequibles, de menos coches y más peatones, y para ello se propone regular, con libertad, inteligencia y con el buen hacer de todos los que intervienen en la ciudad, las actuaciones en suelo urbano, actuaciones de las que también debe recibir la colectividad las plusvalías cuando se producen incrementos de aprovechamiento o cambios a uso más lucrativos, que hora, en Navarra, escasamente recibe por la indefinición

legal en que transita nuestro urbanismo. Pero en la ciudad consolidada que cada día habitamos no se puede aplicar el mismo rasero que al campo que vamos a transformar y convertir en nuevos barrios, por ello los instrumentos deben ser más cercanos a cada situación, sin que ello signifique que no mantengamos los estándares de calidad urbana que ahora tenemos y que los mejoraremos, como dice la Ley Foral, pero con una necesaria flexibilidad y con herramientas novedosas que aporten transparencia al urbanismo, como son la Memoria de Viabilidad Económica que nos permitirá conocer cuanto plusvalía va a generar cada actuación urbanística para poder así exigir la participación económica y en suelos para dotaciones ajustada a la rentabilidad de la actuación, siempre con unos mínimos legalmente establecidos. Mas flexibilidad para actuar pero también mas transparencia para poner "blanco sobre negro" el negocio inmobiliario muchas veces opaco, y en ningún caso, se deja

La participación ciudadana es la mejor forma de aportar transparencia a la gestión

en manos de los agentes privados las cesiones a cumplir, sino que la Ley Foral, como en el Estado, lo que dice es que se podrán ajustar o modular en función de las necesidades de la ciudad y del tipo de actuación, pero será el Ayuntamiento, con la participación previa de los ciudadanos, siempre quien tendrá la última palabra.

Por último la Ley Foral favorece la participación pública en el urbanismo, desde el apartado uno es una de las cuestiones en que mas incide, en la participación ciudadana, como mejor forma de aportar transparencia, y para ello se hace obligado en los instrumentos urbanísticos contar con un Plan de Participación ciudadana, previo a la formulación de los planes, de carácter multidisciplinar, así como introducir indicadores para conocer como se gestionan los planes; una mas transparente regulación de los convenios urbanísticos; y dotar a las actuaciones urbanísticas de una transparencia económica con la ya citada Memoria de Viabilidad Económica. Reconocer el esfuerzo de todos los grupos parlamentarios, y profesionales que en estos meses han trabajado por mejorar el texto y desear que la Ley Foral sirva para activar un sector tan necesario, y tan necesario, al menos en algunas zonas de Navarra.

Jesús María Ramírez Sánchez es abogado urbanista y socio de EIN

TRIBUNA CULTURAL

Aprender de Jane Jacobs

Jesús María Ramírez

Sil en las escuelas de arquitectura se hubiera hablado más de Jane Jacobs y menos de Le Corbusier y el Movimiento Moderno, quizás una buena parte de la planificación de nuestras ciudades en las últimas décadas sería distinta, si bien es verdad, que quizás los arquitectos y urbanistas hemos tenido solo una parte de culpa, quizás por dejarnos arrastrar por una poderosa corriente dominante que imponía una forma de ocupar el territorio, extender la ciudad y vivir, ajena a nuestro modelo tradicional.

Ahora celebramos el primer centenario del nacimiento en Scanton, Pensilvania de esta urbanista y activista político-social que en la Norteamérica de los años sesenta defendió un modelo de ciudad como un ecosistema complejo donde todo está conectado, donde la densidad, la mixtura de usos que mezcla residencia, actividad económica, comercio y ocio en un mismo espacio y lo

convierte en algo vivo, un lugar que permite las relaciones de escala humana conforman un paisaje vital y seguro, una ciudad que se construye por la comunidad y para la comunidad, una calle y un espacio público agradable y amigable frente a la ciudad segmentada y fraccionada de grandes viales, avenidas y desplazamientos masivos en automóvil, frente a los barrios periféricos e impersonales, que consumen y ocupan el territorio de "Nación Rotonda", planificados pensando más en el automóvil que en las personas.

Su obra más importante y conocida *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas* (Capitán Swing), ya en 1961, es un tratado de urbanismo y diseño urbano de máxima actualidad en el que se defiende al ciudad peatonal, segura, densa y compleja, el espacio público, la necesidad de manzanas y trayectos pequeños que permitan caminar, las aceras que tengan usuarios constantemente, caminado y mirando desde los comercios, los bancos o la terrazas, pues ello garantiza un espacio seguro y vivo. La reivindicación del barrio y de los parques

públicos como lugares de un vivir cohesionado y de crear una red de relaciones que suponen un "capital social" valioso y único, donde desarrollar un potencial de convivencia y creatividad que aporta valor a la ciudad, y todo ello, dando voz y participación a la comunidad en la agenda urbana.

La aplicación de estas ideas de Jane Jacobs, expresadas en un lenguaje sencillo y directo, impropio de científicos y teóricos del urbanismo, llevan a un modelo de ciudad muy conocido por nosotros, la ciudad tradicional que en la segunda mitad del s.XX hemos combatido, abandonado y, en el mejor de los casos, convertido en parques temáticos para turistas. Es cierto que Navarra, por la escala de sus municipios, su cultura rururbana y por sus características propias del territorio, de los profesionales, técnicos, e incluso operadores económicos que han intervenido en la Comunidad foral, no ha sufrido con tanta fuerza la destrucción de la ciudad, pudiendo sentirnos bastante orgullosos de no tener un elevado número de "cicatrices" en nuestro territorio, pero aun así, alguna lección podemos

aprender, y parece que en ello se está, de Jane Jacobs.

La puesta en valor y la vuelta a la ciudad consolidada como el mejor lugar para vivir, sin miedo a su densidad y complejidad, con un predominio absoluto de la movilidad peatonal, sin temor a la dictadura del automóvil; aprovechando el espacio público, las aceras o los parques, para dotarlos de vida, de comercios, de actividades y de caminantes; y dando protagonismo a ese capital social irremplazable que son los vecinos de un barrio para planificar y diseñar su futuro, apostando por pequeños planes y actuaciones modestas mas que por grandes planificaciones, proyectos e infraestructuras. Las ciudades de nuestro entorno que están apostando por estas ideas sin duda son ciudades vivas y que van a afrontar mejor el futuro, pues serán más sostenibles, integradas e innovadoras.

Hoy el legado de Jane Jacobs se ha convertido en un movimiento ciudadano, el Jane Jacobs Walk, cuyo objetivo es caminar por la ciudad, como una práctica ética y cívica, para poner en contacto a los ciudadanos con su entorno y su medio ambiente, y así descubrir la complejidad de la vida urbana y recuperar la calle y el espacio público para la gente como la mejor forma de convivencia.

Jesús María Ramírez es abogado urbanista.

<http://elpaissemanal.elpais.com/documentos/jan-gehl/>

Jan Gehl: “Una ciudad viva siempre está en construcción”

Anatxu Zabalbeasco – 14 Septiembre 2016

Este danés es una estrella de la arquitectura mundial que defiende con su obra la sostenibilidad de las grandes metrópolis. Artífice de desafíos como peatonalizar Broadway, en Nueva York, ha convertido en cruzada su defensa de un urbanismo donde las personas, y no los automóviles, tomen las calles.

En la última década, el urbanista Jan Gehl y su equipo de 50 arquitectos han retirado los coches del centro de Moscú, Melbourne o Shanghái. El pabellón danés de la vigente edición de la Bienal de Venecia, dedicado a la dimensión humana en la arquitectura, ha rendido homenaje al autor de más de 30 libros que defienden la reconquista ciudadana de las calles

El despacho de Gehl Architects en Copenhague ocupa un piso alto en un edificio antiguo. En el patio se acumulan las bicicletas. Tras las escaleras de madera, mobiliario danés, transparencia y luz, aunque parezca imposible con la lluvia azotando la calle. En una de las aulas, cerrada por un tabique de vidrio, está reunido Gehl. A punto de cumplir 80 años, maneja su tableta como un adolescente. En torno a la mesa, un grupo numeroso tiene que sentarse en dos filas. Sonríen. La media de edad no supera los 25 años. Sé que la reunión ha concluido porque todos aplauden.

¿Sus reuniones siempre terminan así? Claro [carcajada]. Son universitarios. Han venido a escuchar mi defensa de la gente en la calle.

Con lo acelerada que se ha vuelto nuestra vida, ¿todavía podemos ser una sociedad que camina? El *Homo sapiens* camina. Una persona que no lo hace está incompleta. La OMS recomienda que las ciudades sean transitables. La falta de ejercicio es uno de los mayores problemas de salud en el mundo. Mayor que el tabaco hace dos décadas. Caminar es sostenible en todos los sentidos. El coche tiene los días contados en la ciudad.

¿Usted cómo se mueve? En bicicleta.

¿Con 80 años? Mi mujer también. Vamos a nuestro ritmo. Y cuando salimos a cenar nos podemos tomar una segunda copa de vino. El coche era una tecnología inteligente hace casi cien años. Pero a medida que las ciudades se densifican –y no hay otro crecimiento posible– se convierte en un estorbo. En el siglo XXI, en ciudades con 10, 20 y hasta 30 millones de personas urge encontrar algo más inteligente: una combinación de piernas, bicicletas y transporte público.

¿Por qué cuesta convencer a políticos y ciudadanos? Caminar es la manera más agradable de moverse por una ciudad, pero exige ir despacio. Yo digo que no pierdes el tiempo, ganas la vida.

¿Cómo empezó a reivindicarlo? En los sesenta viajé a Italia para ver cómo utilizaban el espacio público. Las calles servían para ir de un lugar a otro, para quedarse en ellas.

En Italia no vio pasado, sino futuro. Exacto.

En los cincuenta, cuando estudió, formaban a los arquitectos para ser modernos. Sí, para hacer rascacielos, vivienda en la periferia. Brasilia era el modelo. Ser moderno era moverse en coche. Y cuestionar el pasado.

¿Cualquier ideal que desprecia todo lo anterior es sospechoso? La modernidad no trató bien a la gente. Dijeron que iban a hacer viviendas dignas para todos, pero los enviaron al suburbio. Lo mismo que hacen ahora en China: los sacan del campo, los meten en una torre y les dicen que van a ser felices teniendo agua corriente. ¿Qué más tienen?

Su mujer, que es psicóloga, le hizo ver que la modernidad no funcionaba para las personas. Sí. Ingrid hacía preguntas que nos costaba responder cuando mis amigos de la escuela de arquitectura venían a casa.

¿Qué preguntaba? ¿Por qué no os interesa la gente?

¿Qué le contestaban? Nos dimos cuenta de que los edificios se retrataban antes de la inauguración o de madrugada para que no hubiera nadie estropeando la foto. El urbanismo se había separado de las ciencias sociales. Ellos sabían mucho de gente y nosotros de edificios, pero no los relacionábamos al pensar la ciudad. Por eso elegí este campo.

En los sesenta, esas reivindicaciones se pusieron de moda. Una moda minoritaria que no se enseñaba en la universidad. La primera en dar la voz de alarma fue una mujer: Jane Jacobs. En 1961 se opuso a los modernos y a los conductores neoyorquinos reivindicando el barrio, pero para lograr que Broadway fuera peatonal tuvimos que esperar a 2009.

Denuncia lo que ocurre en China, pero trabaja allí. Todos mis libros han sido traducidos al chino, pero desgraciadamente no parece que hayan tenido tiempo de leerlos.

¿Qué ocurre allí? Han vivido un cambio social radical, la llegada masiva a las ciudades con una economía mejorada. Han tenido que construir rápidamente vivienda para 150 millones de personas y lo han hecho en serie. Lo pagarán caro. Han transformado a millones de jóvenes agricultores en consumidores y les han dado una casa con agua corriente, pero vivir no es solo tener un piso. La vida es lo que rodea el piso. En algunos lugares han empezado a cuestionar la ciudad moderna y tratan de construir de otra manera. Por lo menos se hacen preguntas. Ese es el principio.

¿Cuál ha sido su consejo para mejorar Shanghái? Ha sido fácil porque el trazado estaba hecho pensando en la gente. Era cuestión de limpiarlo de coches, y la gente ha reconquistado la calle.

¿Cómo le puede decir a quien lleva siglos moviéndose en bicicleta que no ha llegado su momento de trasladarse en coche, que debe seguir pedaleando? En muchas ciudades chinas llegaron a prohibirlas. Pero ahora vuelven. El aire irrespirable que vemos en las noticias les ha llevado a pensar que estaban mejor con ellas. Han vivido nuestra evolución en apenas una década.

¿Hoy la bicicleta es el mejor transporte urbano para cualquier lugar? Sí, y las piernas. En sitios como Dubái puede hacer demasiado calor, pero en Singapur nos pidieron incrementar el uso de la bicicleta a pesar de sus 30 grados y su altísima humedad.

No caben más carreteras y tienen que combinar trenes y bicis. Hace solo cinco años, en Moscú no veías ninguna, ahora están por todas partes.

¿Cuántas caben en una ciudad? No hay límite. Aquí el 45% de la población se mueve en bicicleta.

Ámsterdam parece invadida. Donde aparca un coche caben cinco bicicletas. Eso es buena economía del tráfico: más gente llega al centro, los comercios y los restaurantes.

No es un símbolo de estatus social, como el coche. Hubo un momento, en los sesenta, en que aquí también era importante la marca del coche, pero pasó. La bicicleta es una forma de vida.

Estamos en Escandinavia. Cuando yo era joven, esta ciudad estaba invadida por los coches que, efectivamente, eran símbolos de estatus.

¿Cómo se cambian los valores de los ciudadanos? En el momento en que se van los coches llegan el aire limpio y la vida a las calles. La mejora en la salud de la gente debería convencer a cualquiera. No puedo evitar ser optimista: he visto cambiar lo que parecía inamovible. Hace 10 años, en nuestro 45º aniversario de boda, mi mujer y yo fuimos a un restaurante en bicicleta y después comenzamos a pedalear para comprobar cómo se había transformado la ciudad. Al final de la noche habíamos recorrido 19 kilómetros. Cuando nos casamos, eso hubiera sido imposible. Cada día la ciudad mejora un poco. Eso educa a la ciudadanía, los ciudadanos deben querer el cambio. Uno debe enorgullecerse, no avergonzarse, de lo que deja a sus hijos.

¿Cuántas de las mejoras de Copenhague se deben a usted? Confío en haberme sonrojado. En la Escuela de Arquitectura de esta ciudad fuimos pioneros en el estudio y la defensa de la calle para la gente. La colaboración de los políticos fue clave. Cuando me retiré, la entonces alcaldesa me envió una carta en la que me decía que si los arquitectos no nos hubiéramos atrevido a plantear la salida de los coches, ellos no hubieran sabido hacer de Copenhague la ciudad más habitable del mundo [como ha sido sucesivamente elegida por la organización *Cities for People*].

¿Los problemas son siempre los mismos: oposición de los comerciantes, discusiones con los fabricantes de coches? Sí. En Copenhague yo preguntaba: ¿qué tipo de comerciante es usted? ¿No se da cuenta de que ahora hay más gente delante de su escaparate? Está probado que la circulación de personas, no de coches, favorece el comercio. Es fundamental documentar eso. Los ingenieros manejan datos sobre el tráfico de automóviles, pero apenas sobre el movimiento de las personas. Ese conocimiento es clave para negociar.

Su planteamiento no es invencible. Londres se le resistió. En Nueva York o en Moscú los alcaldes son fuertes y deciden el futuro de la ciudad. En Londres, con el poder de los 33 barrios, el alcalde es débil. Un tercio de la ciudad pertenece a la reina. Otro tercio es del duque de Westminster, y fue él quien nos llamó para mejorar los barrios de Mayfair y Belgravia, justo donde uno no esperaría ver una bicicleta.

¿Qué diría a quien opine que defender la ciudad del caminante es oponerse al progreso? Relacionar progreso y coche tiene que ver con la educación. Nuestra sociedad está orientada al tiempo libre. Hace 20 años, si preguntabas a alguien qué hacía en la ciudad, en el 99% de los casos te contestaba que comprar. Ahora el 80% dice que viene para estar aquí.

Las ciudades atractivas para la gente tienen economías saneadas. Hay mucho dinero en el disfrute urbano.

En un mundo cada vez más digitalizado, ¿urge encontrarse en la calle? Eso es un mito. Los dos mundos, el virtual y el real, funcionan juntos. La gente se convocó a través del móvil, pero se reunió físicamente en la plaza de Tahrir, en El Cairo. Las plazas han cumplido un papel fundamental en la historia política.

De Copenhague a Nueva York o a Melbourne, ¿puede un modelo de ciudad funcionar en distintas culturas? De nuevo me remito al *Homo sapiens* como un animal caminante: es más lo que nos une que lo que nos distancia. Si estudia ciudades antiguas en Japón o América, todas tienen algo en común: fueron concebidas para el hombre. Si construimos acercándonos al cuerpo humano, la base será buena. Siempre fue así hasta que los modernos decidieron cuestionarlo todo.

Para salvar las ciudades no se necesita solo que la gente camine por las calles, sino también que pueda permitirse vivir en ellas. La gentrificación arruina la urbe haciéndola monotemática: los precios aumentan y solo un tipo de habitante puede permitirse vivir allí. Los urbanistas no podemos solucionar el problema porque no viene del urbanismo, sino del ámbito económico, y requiere decisiones políticas. Como estoy en contra de cualquier cosa que empeore la ciudad, creo necesario un porcentaje de vivienda social en todos los barrios.

¿Quién puede caminar en las ciudades? En algunos países equivale a jugarse la vida porque no hay ni aceras. El urbanismo para caminar y pedalear es más barato que cualquier otro, aunque las distancias exigen otros transportes. La posibilidad de cubrir andando incluso una larga distancia aumenta la calidad de vida urbana. Enrique Peñalosa, el alcalde de Bogotá, decidió invertir en el 80% que caminaba visto que durante años se había invertido en el 20% que se movía en coche. Para tener todos una vida mejor, debemos permitir que la gente sin recursos pueda moverse. Es fundamental facilitarles la circulación.

Peñalosa pavimentó aceras donde ni siquiera había carreteras. Cuanto más pobre es uno, más importante es el espacio público. La calle es el campo de juegos, el salón comunitario. Como política social para mejorar la vivienda hay que mejorar la ciudad.

¿La vida en la calle siempre es posible? Hay miedo y polución, pero lo peor son las urbanizaciones valladas. Procedo de una escuela contraria a ese tipo de vivienda que ocupa una manzana. Cuanto más poblada está la calle, más vigilada por los propios transeúntes y más segura.

Es lógico que en una manzana donde solo hay una comunidad de vecinos y no hay comercio, la calle quede desierta. Y las calles desiertas dan miedo. Los niños están seguros en las urbanizaciones, pero ¿qué tipo de educación les das? ¿Para protegerse hay que aislarse? No se puede tener todo y hay que pensar en las consecuencias de nuestras elecciones. La manera más segura de vivir en la ciudad es con la gente en la calle. Mi hija Thora ha vivido en Guatemala y en Bogotá y ha educado a sus hijos en la calle.

¿Es usted un arquitecto de ideas más que de construcciones? Absolutamente, de ideas y de ideología.

Sin embargo, está cambiando las ciudades del mundo. Mucha gente sabe diseñar, es importante decidir qué hay que diseñar. Nosotros investigamos y proponemos. Luego hay un concurso para diseñarlo.

¿Por qué cree que la teórica del urbanismo Jane Jacobs no funcionó en los sesenta y está funcionando ahora? Faltaba madurez. El brillo deslumbra y la gente quería rapidez y novedad. Sin embargo, mientras ella protestaba en Nueva York, Copenhague empezaba a cerrar el paso a los coches.

¿Qué es peor para la ciudad: los coches o la globalización? Los coches son como una invasión de ratas: algo letal. La globalización es una invasión de la mente. En esta era podemos aprender maneras de solucionar los problemas en cinco continentes.

¿La terraza de un bar es un espacio público? Los espacios público-privados, como los centros comerciales, no son espacios públicos. Pero sentarse en la calle a mirar a la gente es uno de los placeres de la vida. A mí me gusta tomar café en la calle, pero hay que limitar las terrazas para que haya bancos donde se siente quien no pueda pagar el café. Eso hace una ciudad más real. Y más segura.

Por la neoyorquina Times Square pasan 100.000 personas al día. ¿Podría morir de éxito? La gente atrae a más gente. Hace poco me llamaron desesperados, se les había ocurrido volver a poner coches.

¿Y usted qué hizo? Escribí un artículo en *The New York Times*. Si la plaza de San Marcos en Venecia se quiere librar de las palomas, ¿quita las palomas o mueve la plaza? Hay que regular y ordenar, los problemas se transforman.

¿Una ciudad viva está siempre en construcción? Sí. Cuando algo no cambia, muere.

¿Cuánto cuestan sus proyectos? No cobro por compartir mis ideas. Si se me pide un consejo a medida, cobramos la tarifa de cualquier profesional. Lo que propongo es lo más barato que se puede hacer, pero necesita voluntad de cambio. Mi manera de ser un arquitecto decente es probar con las ciudades aparentemente más inamovibles, por eso Broadway marcó un hito. "If I can make it there, I'll make it anywhere. It is up to you, New York, New York" [responde cantando a Frank Sinatra].

Trabaja en 30 países, ¿no es ya un arquitecto global, parte del star system? Claro que lo soy [carcajada]. Me lo tomo como una cruzada, una defensa de la presencia de las personas en las calles.

¿Es rico? No. Me ha preocupado más difundir lo que definiendo que el dinero. Pero mi vida es mejor que la de mis padres. Este año cumpliré 80 años. Llevo 50 investigando, 50 en la misma casa, 50 moviéndome en bici. Por eso viajo tanto: mismo barrio, mismo trabajo, misma mujer...

"LA GENTRIFICACIÓN REQUIERE DECISIONES POLÍTICAS. YO, COMO URBANISTA, CREO EN UN PORCENTAJE DE VIVIENDA SOCIAL EN CADA BARRIO"

"EL COCHE ERA UNA TECNOLOGÍA INTELIGENTE HACE CIEN AÑOS. HOY URGE UNA COMBINACIÓN DE PIERNAS, BICICLETAS Y TRANSPORTE PÚBLICO"

"ME HA PREOCUPADO MÁS DIFUNDIR LO QUE DEFIENDO QUE EL DINERO"

Jane Jacobs y la humanización de la ciudad

Por Martín Marcos

En estos días se celebra, en la mayoría de las ciudades del mundo, el centenario del nacimiento de Jane Jacobs, genial urbanista y activista social que con su libro **“Muerte y vida de las grandes ciudades” (1961)** cambio definitivamente la forma de mirar y analizar los fenómenos urbanos.

Jane Jacobs nació el 4 de mayo de 1916 en un pequeño pueblo de Pennsylvania en los EEUU y en su juventud emigró a Nueva York, atraída por la vibrante y multitudinaria vida urbana de esa megaciudad. Allí comenzó a interesarse por las cuestiones urbanas, se casó con un arquitecto, formó su familia en un sencillo departamento de Greenwich Village y consolidó su vocación por el periodismo.

Sin tener ningún título universitario ni estudios específicos llegó a ser editora de la revista Architectural Forum. **Desde sus artículos polemizó duramente con las tendencias urbanísticas dominantes en la década del 50 en Norteamérica, aquellas que propiciaban el crecimiento de los suburbios extendidos con casas individuales**, el culto al automóvil particular y las autopistas, junto con la des-valoración de los centros urbanos tradicionales, la preferencia por las torres y las demoliciones sistemáticas de los antiguos edificios y sus barrios en nombre del progreso y la modernización.

Inicialmente ridiculizada por los tecnócratas del urbanismo moderno, ella nunca se dio por vencida, supo pasar de las ideas a la acción y hoy es reivindicada y citada hasta por el propio presidente Obama. Jane Jacobs fue la primera voz de resistencia y participación ciudadana ante los excesos de un urbanismo autoritario y deshumanizado impuesto de arriba hacia abajo y que aun hoy prefiere las decisiones cerradas, rápidas e inconsultas sobre cambios y obras que afectan la vida cotidiana de miles de personas.

En su libro **“Muerte y vida de las grandes ciudades” (1961)** va a rescatar las ricas preexistencias de la ciudad multifuncional, compacta y densa donde la calle, el barrio y la comunidad son vitales en la cultura urbana. **“Mantener la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y las veredas”**. Para ella **una calle segura es la que propone una clara delimitación entre el espacio público y el privado, con gente y movimiento constantes, manzanas no muy grandes que generen numerosas esquinas y cruces de calles; donde los edificios miren hacia la acera para que muchos ojos la custodien**. Ideas absolutamente innovadoras para su época como la mezcla de usos, la densidad equilibrada, la protección del patrimonio arquitectónico y urbano, la prioridad de los peatones, las identidades barriales o el cuidado diseño del espacio público son parte de un cuerpo doctrinario de enorme vigencia.

Jacobs logra demostrar que **antes de cambiar una ciudad o intervenir en ella hay que conocerla a fondo** y eso implica entender dónde está su vitalidad, como la usan los vecinos, que aprecian de ella, que actividades realizan en sus calles, como juegan los niños, que parques son buenos

y porque tiene más público que otros, cuales son las buenas dimensiones y porque; en definitiva entenderlas y aprender a vivirlas. **Para ello hay que bajar a sus calles, hablar con la gente, deducir el maravilloso entramado de relaciones, vínculos y contactos que una ciudad genera entre sus habitantes.** Sus textos serán extraordinarias y minuciosas observaciones de estas relaciones y vivencias.

Jacobs defiende la densidad y la vida en comunidad, sostiene que allí está la cura de la inseguridad y la violencia; conocer al vecino, conformar redes, mezclarnos con los diferentes, saludarnos y volver a reír en el espacio público. **Su mirada de mujer también será decisiva. Recuperar la vitalidad de calle es la clave de sus enseñanzas.** La calle, a diferencia de lo que plantea Le Corbusier y el urbanismo moderno, no es un mero vacío para la movilidad, la calle es para Jacobs una auténtica y compleja institución social donde desde niños aprendemos a socializar y construir comunidad. **Si la calle termina privilegiando al automóvil por sobre el peatón, la calle se muere y allí comienza el fin de la ciudad.**

Su lucha sistemática contra las prepotentes autopistas que ingresan en la ciudad y arrasan con todo logro salvar en los años cincuenta al bellissimo Village primero, su propio barrio en New York, y años después a Toronto, en Canadá, donde había emigrado para evitar que sus hijos fueran enrolados como soldados en la guerra de Vietnam. Allí murió en 2006, semanas antes de cumplir 90 años. En muchas ciudades, para esta época del año, distintas ONGs invitan a homenajearla realizando caminatas urbanas para vivenciar y aprender a valorar nuestros entornos urbanos. Caminar y disfrutar la ciudad era tal vez su mayor pasión.

Jan Jacobs fue una teórica y una activista polémica, muchas veces tildada de ingenua en sus planteos urbanos. Pero hoy sus libros y enseñanzas han cobrado renovada vigencia visto los fracasos del viejo urbanismo tecnocrático, autista y arbitrario. El futuro de la humanidad y del planeta depende de tener mejores ciudades. Sabemos que replegarnos al espacio privado, o huir al insustentable urbanismo difuso de las periferias no es solución y agrava el problema.

Nuestra “calidad de vida” no puede depender de ghettos custodiados por murallas, alarmas y ejércitos privados. Por eso debemos volver a mirar el espacio público como el corazón de la vida moderna; su diseño, su uso, su gestión y nuevas funciones. Repensar la calle, la plaza, el parque; el arbolado y el paisaje urbano, aquello que nos permita humanizar el espacio público y experimentar el encuentro, el intercambio y la diferencia. Para ello **Jane Jacobs sigue siendo una referencia ineludible, para pensar pero también y fundamentalmente para hacer mejor ciudad.**

Por Martín Marcos: Profesor Titular FADU Universidad de Buenos Aires

Arquitecto. Director Museo de Arquitectura y Diseño MARQ - SCA. Buenos Aires, Argentina.

MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES: JANE JACOBS

Jacobs analiza la calidad de la vida urbana de grandes ciudades estadounidenses como Nueva York, Chicago, Boston o Filadelfia, planteándose críticamente frente al urbanismo de la carta de Atenas y al desarrollo capitalista de la ciudad. Los argumentos de Jacobs fueron ampliamente asumidos por la cultura urbana y los movimientos sociales de los años sesenta setenta. Frente a una ciudad dividida en áreas, totalmente racionalizada y dominada por la especulación urbana y el individualismo, Jacobs justifica, a partir de estudios y encuestas sociológicas, cómo la calidad de vida urbana y la salud económica se dan cuando se superponen las distintas funciones urbanas y se dispone la intensa red de interconexiones típica de los viejos y densos vecindarios.

La autora hace una apología de la metrópolis y defiende la vida pública respecto a la privatización de la ciudad, sostiene que una ciudad sólo es feliz y segura cuando en sus calles domina una concentración humana suficientemente tupida y cuando entre sus vecinos predominan relaciones de amistad y cordialidad.

Diseño Urbano y Paisaje - Año 1. Número, 2004
(Extractos del libro "Muerte y vida de las grandes ciudades")

Jacobs, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. (Edición original publicada por Random House, Inc., Nueva York. Traducción española de Ángel Abad, *Muerte y vida de las grandes ciudades*. 2. edición 1973 (1. ed. 1967),) Ediciones Península, Madrid.

Contra el urbanismo.

Este libro es un ataque contra las teorías más usuales sobre urbanización y reconstrucción de ciudades. También es, y muy principalmente, un intento de presentación de unos nuevos principios sobre urbanización y reconstrucción de ciudades, diferentes y aun opuestos a los que se vienen enseñando en todas las escuelas de arquitectura o se exponen en los suplementos dominicales de los periódicos y las revistas femeninas. Mi ataque no se basa en sutilezas sobre los diferentes métodos de edificación ni en distinciones quisquillosas sobre las modas actuales o en proyecto. Es, más bien, un ataque contra los principios y objetivos o fines que modelan la moderna y ortodoxa planeación y reordenación de las ciudades.

Al exponer unos principios diferentes, me referiré esencialmente a cosas y temas perfectamente comunes y ordinarios. Por ejemplo, los tipos de calle seguros y los tipos de calle inseguros; la razón de que algunos parques urbanos sean tan maravillosos y otros vicetrampas y hasta trampas mortales; por qué ciertos barrios bajos siguen siendo los infectos barrios bajos de siempre y otros han conseguido regenerarse venciendo resistencias oficiales y hasta financieras; por qué se desplazan los "centros de ciudad" y las áreas comerciales; qué es una vecindad auténtica y cómo se puede levantar una verdadera vecindad en las grandes ciudades. En una palabra, me referiré siempre a cosas reales, a ciudades reales y a la vida real de las ciudades, pues sólo así conoceremos los principios de urbanización y prácticas de reordenación susceptibles de promover una efectiva promoción social y económica en las ciudades, y también aquellos otros principios y prácticas que alejarán o apagarán ese horizonte de promoción.

Existe un mito muy extendido y socorrido según el cual, si tuviéramos suficiente dinero disponible - normalmente, se adelanta la cifra de cien mil millones de dólares-, liquidaríamos en diez años todos nuestros barrios bajos, remozaríamos los grandes, tristes y grises cinturones que ayer y anteayer eran nuestros suburbios, ofreceríamos un asentamiento a las trotonas clases medias y a sus aleatorias obligaciones fiscales, y, inclusive, resolveríamos el problema del tráfico.

Echemos una ojeada a lo que hemos construido con los primeros miles de millones que tuvimos a nuestra disposición: los barrios de viviendas baratas se han convertido en los peores centros de delincuencia, vandalismo y desesperanza social general, mucho peores que los viejos barrios bajos que intentábamos eliminar; los proyectos de construcción de grupos de viviendas de renta media - auténticas maravillas de monotonía y regimentalización- sellaron a cal y canto las perspectivas de una vida ciudadana llena de vitalidad y dinamismo; los barrios residenciales de lujo, que teóricamente debían mitigar la sordidez de las ciudades, o intentarlo al menos, son hoy escaparates de una insípida vulgaridad; y no hablemos de los centros culturales, en los cuales es difícil encontrar una buena biblioteca; o los centros cívico-recreativos, cuidadosamente evitados por todo el mundo a excepción de los vividores de rigor, esos que no tienen tantos remilgos como los demás para escoger sus lugares de esparcimiento; amén de los centros comerciales imitación sin lustre de los supermercados suburbiales y de todos esos paseos que no vienen de ningún sitio y no van a ninguna parte, pero que tampoco exhiben a ningún paseante; y esas autopistas que destripan las grandes ciudades...Esto no es reordenar las ciudades. Esto es, simplemente, saquearlas.

Si escarbamos un poco por debajo de lo superficial, estas realizaciones nos parecerán aún más pobres que sus ya bien míseras motivaciones. Todos estos centros y barriadas rara vez son de alguna ayuda o alivio para las zonas urbanas a cuyo alrededor proliferan, aunque en teoría éste es su cometido. Lo que hacen es desarrollar una gangrena galopante muy característica. Para albergar a la gente de esta suerte, se aplican a la población una serie de tarifas discriminatorias o una etiqueta con su precio correspondiente; cada paquete segregado de populacho etiquetado y tarifado vive en creciente sospecha y rencor contra los paquetes circundantes. Cuando dos o más de esas islas hostiles se yuxtaponen, oímos decir que el resultado es una "vecindad equilibrada". Los centros comerciales monopolistas y esos otros centros culturales monumentales ocultan, bajo el artificio de las relaciones públicas, una verdadera substracción de substancia comercial y cultural que antes constituía lo más familiar y normal en la vida de las ciudades.

Reflexiones sobre las calles.

Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de soportar el paso de vehículos; y las aceras de las ciudades -parte de las calles destinada a los peatones- tienen muchos otros usos además de soportar el caminar de los peatones. Estos usos están en estrecha relación con la circulación, pero no se identifican con ésta, y en rigor son por lo menos tan importantes como la circulación para el buen funcionamiento de las ciudades.

En sí misma, una acera urbana no es nada. Es una abstracción. Sólo tiene significado en relación con los edificios y otros servicios anejos a ella o anejos a otras aceras próximas. Lo mismo podríamos decir de las calles, en el sentido de que sirven para algo más que para soportar el tráfico rodado.

Las calles y sus aceras son los principales lugares públicos de una ciudad, sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste.

Y más todavía -y con esto topamos con el primer problema-, si las calles de una ciudad están a salvo de la barbarie y el temor, la ciudad está más o menos tolerablemente a salvo de la barbarie y el temor. Cuando la gente dice que una ciudad o que una parte de la misma es peligrosa o una jungla, quiere decir principalmente que no se siente segura en sus aceras.

Pero las aceras y quienes las usan no son beneficiarios pasivos de seguridad o víctimas sin esperanza de un peligro. Las aceras (la utilidad que prestan) y sus usuarios son partícipes activos en el drama de la civilización contra la barbarie que se desarrolla en las ciudades. Mantener la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y aceras de una ciudad.

Es una tarea totalmente diferente a los servicios que están llamadas a prestar las aceras y calles de las ciudades pequeñas o de los suburbios residenciales. Las grandes capitales no son sólo ciudades muy grandes; tampoco son arrabales muy densos. Se diferencian de las ciudades y de los arrabales en aspectos esenciales, uno de los cuales es que las ciudades están, por definición, llenas de personas extrañas. Todo el mundo sabe que en las grandes capitales hay más personas extrañas que conocidas. Y extraños no son solamente quienes van a los mismos lugares públicos, sino más aún los que viven en las otras viviendas del mismo piso. Incluso las personas que viven muy próximas entre sí se desconocen, y así tiene que ser en razón de la gran cantidad de gente que vive dentro de reducidos límites geográficos.

La condición indispensable para que podamos hablar de un distrito urbano como es debido es que cualquier persona pueda sentirse personalmente segura en la calle en medio de todos esos desconocidos. Es absolutamente necesario que no tenga inmediatamente la impresión de que está amenazada por ellos. Un distrito urbano que fracase en este punto irá mal en todos los demás y será una fuente inagotable de dificultades para sí mismo y para toda la ciudad.

Hoy, la barbarie se ha apoderado de muchas calles, o al menos así lo supone y teme el ciudadano corriente, que en definitiva viene a ser lo mismo. "Vivo en una área residencial tranquila y muy bonita", dice un amigo mío que anda buscando afanosamente otro sitio donde vivir. "Lo único molesto por la noche es algún que otro grito ocasional de alguien a quien están robando". En las calles de una capital no suelen tener lugar incidentes violentos que provoquen el miedo de los ciudadanos en general. Pero en caso contrario, éstos prefieren no utilizarlas en lo posible, lo cual las hace aún más inseguras.

También es verdad que existen personas con muchos pájaros en la cabeza, y que este tipo de individuos no se sienten seguros nunca, sean cuales fueren las circunstancias objetivas. Pero se trata en este caso de un temor diferente del que sienten esas otras personas normales, prudentes, joviales y hasta tolerantes, quienes demuestran su sentido común negándose precisamente a aventurarse en cuanto oscurece por calles en las que corren el riesgo de ser asaltadas sin que nadie se entere y de que los auxilios eventuales lleguen demasiado tarde; y si es de día, estas mismas personas sólo se aventuran por algunos lugares muy determinados y no por otros.

La barbarie y la inseguridad real -no imaginaria- que motivan semejantes temores no es una lacra exclusiva de los barrios bajos. En realidad, el problema es mucho más grave en ciertas "áreas tranquilas y residenciales", de aspecto amable y atrayente, como aquella en que vivía mi amigo.

Tampoco es un problema que afecte solamente a las partes antiguas de las capitales. La cuestión alcanza sus más grotescas dimensiones en ciertas zonas "reconstruidas", principalmente en grupos de viviendas de renta media. El capitán de policía de un distrito admirado en toda la nación por su atrayente disposición urbanística (admiración que comparten urbanizadores y banqueros) ha advertido recientemente a los vecinos que tengan mucho cuidado con las llamadas a la puerta por la noche, insistiendo en que no deben abrirla si no conocen a la persona que llama.

El problema de la inseguridad en las aceras o los descansillos de las casas es igualmente grave, tanto en las capitales que han hecho grandes esfuerzos de reordenación y reconstrucción como en las que no lo han hecho. La responsabilidad por esta inseguridad urbana no hay que achacarla ni mucho menos a ciertos grupos minoritarios, los pobres o los desarraigados. Hay infinitas variaciones en el grado de civilización y seguridad que presentan estos grupos y las zonas en que viven. Algunas de las aceras más seguras de la ciudad de Nueva York, por ejemplo, tanto de día como de noche, son precisamente las de los barrios en donde viven esas minorías y personas. Por el contrario, algunas de las más peligrosas son las de ciertas calles ocupadas por los mismos tipos de individuos. Y esto mismo puede decirse de muchas otras ciudades y capitales.

En las motivaciones de la delincuencia y el crimen -tanto en las barriadas periféricas y en las ciudades provincianas como en las grandes capitales- hay sin duda un substrato de profundas y complicadas presiones sociales. En este libro no entraremos a especular sobre estas profundas razones. Es suficiente que digamos, a este respecto, que si queremos conservar una sociedad urbana cualquiera capaz de diagnosticar sus males y de evitarse problemas sociales graves, lo primero que ha de hacerse, en todos los casos, es fortalecer todo tipo de fuerzas capaces de mantener la seguridad y la civilización a niveles aceptables. Construir barrios, ciudades satélite o grupos que son como un traje a la medida para el surgimiento de la criminalidad es algo totalmente estúpido. Y esto es precisamente lo que estamos haciendo.

Lo primero que se ha de comprender, y bien, es que la paz pública -la paz en las calles y en las aceras- de las ciudades no tiene por qué ser garantizada de manera esencial por la policía, por muy necesaria que ésta sea en otros aspectos. Esa paz ha de garantizarla principalmente una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos de voluntariedad y buena disposición inscrita en el ánimo de las personas y alimentada constantemente por ellas mismas. En algunas áreas urbanas -bloques viejos de viviendas y calles con un movimiento de población muy intenso- el mantenimiento de la ley y el orden en las aceras corre enteramente por cuenta de la policía y guardias especiales. Estos lugares son auténticas junglas. Ningún contingente de policía puede llevar una pizca de civilización allí donde se ha quebrado la estructura de base que la hace posible en sus formas más elementales y normales.

Lo segundo que ha de comprenderse es que el problema de la inseguridad no puede en absoluto resolverse dispersando o desparramando las poblaciones, es decir, troncando las características de una capital por las de las barriadas suburbanas de tipo residencial.