

La renovación y el futuro de las ciudades trazados en el libro: *The Death and Life of Great American City*, en el cincuentenario de su publicación (1961-2011), es motivo de atención en esta editorial de *Investigaciones Geográficas*, Boletín del Instituto de Geografía de la UNAM. Su autora, Jane Jacobs (1916-2006) fue una apasionada y defensora de la ciudad interior, en una época difícil, de intervención y de planes de reconstrucción en las grandes ciudades como Chicago, Filadelfia, Boston, Washington, San Luis y San Francisco, entre otras. Su experiencia la llevó a encabezar algunos movimientos sociales en la ciudad donde vivió, en Nueva York, donde desafiaron el poder, sobre todo, en cuanto a la manera de pensar y aplicar el urbanismo, que se abría a la cultura del consumo y del automóvil y menos hacia el comportamiento social y las necesidades de los habitantes de las ciudades.

Las preocupaciones de Jacobs se insertan en un contexto urbano complejo que caracteriza la década de 1960, asociado a la agonía de la economía mundial y el viejo orden global que se prolongaba después de la Segunda Guerra Mundial. Por su parte, las lecciones de los planificadores urbanos de la Universidad de Chicago cobraron auge por “una teorización explícitamente espacial de la ciudad” (Soja, 2008). La crítica de Jacobs se ubica ante la despolitización de las propuestas de estos expertos y abrió un periodo de búsquedas al interior de las ciencias sociales para el estudio de la ciudad.

El espacio urbano quedó, cada vez más, asociado al consumo masivo. Las políticas urbanas apuntaron hacia la creación de unos bienes y servicios colectivos que promovieron esta manera de pensar a la ciudad. Los planteamientos de Jacobs surgieron en esa época, cuando formuló nuevas preguntas acerca del diseño y futuro de las ciudades estadounidenses con su libro, hoy cincuentenario. Para ella, las preocupaciones giraron en torno a la pérdida de la centralidad, la riqueza y diversidad de las funciones, la seguridad pública, los edificios

antiguos y los barrios pobres. Por eso, en el primer apartado del libro abre una larga discusión sobre las aceras y su papel en la seguridad, la economía y vida pública de las ciudades. Las calles y las aceras son igual de importantes en los barrios y en su animación intervienen las tiendas y locales que transmiten seguridad y abren los diálogos con los vecinos. La calle es el escenario idóneo para entablar un sistema de contactos y comunicación, al igual que de intercambios entre vecinos y familias. A esta valoración se suma, en esta parte del libro, los parques vecinales. De estos espacios, examina los elementos de su fracaso o éxito social asociado a la diversidad de funciones que ofrece su entorno, con tiendas y establecimientos. Un parque apreciado, frecuentado y concurrido por los vecinos se convierte en un microcosmos y refleja, en opinión de Jacobs, el comportamiento material y físico de la ciudad. Las escuelas, las iglesias, y particularmente las viviendas, conforman la vida cotidiana de las ciudades. Sin embargo, la crítica de Jacobs se dirige hacia los bloques de viviendas, los conjuntos y las ciudades satélites que terminaron como cinturones grises, mono funcionales y monótonos alrededor de las grandes ciudades que poco estimularon la convivencia y la identidad funcional.

Las ideas de esta parte se enlazan con los temas de la segunda parte. Aquí la autora ordena a otra escala sus opiniones de la ciudad, sobre todo, de aquellos elementos que para ella generan diversidad urbana. La mirada de Jacobs se enfoca a la diversidad comercial que cumple una función social y económica a lo largo y ancho de las calles. A esto se añade la combinación de las viviendas con las oficinas, museos, bibliotecas y exposiciones de arte que ofrecen una vitalidad diurna, nocturna y de fin de semana a los centros urbanos (Jacobs, 1967). Los otros elementos identificados por Jacobs esenciales para la vida urbana comprenden: el diseño de las calles cortas y frecuentadas por vecinos, con opciones de escoger varios itinerarios al salir de la casa

para buscar el transporte y donde “la gente pueda ir y venir”, la combinación de edificios antiguos (rehabilitados y restaurados) con los nuevos, es decir de “muchas edades y tipos” repartidos en una larga duración de tiempo, donde se instalen empresas de distinto ciclo comercial, unas más rentables que otras, que abren sus puertas con una variedad de servicios que aseguran la vida del barrio. Una alta densidad sonaba muy mal a los oídos de los urbanistas clásicos, pues se asociaba a los barrios bajos y ensanches de las grandes ciudades como San Francisco, Filadelfia, Brooklyn o Manhattan. Lugares donde prevalece la uniformidad de los edificios, contruidos como cinturones a las afueras, que influyen en la estandarización de la vida de la población, las empresas y los escenarios públicos. Por el contrario, indica Jacobs, las calles y parques vecinales en combinación con la higiene, la epidemiología y la legislación laboral lograron un éxito en las reformas del *hábitat* y en la “vida pública de calle”, a pesar de formar espacios con altas concentraciones urbanas. Esto, para ella, había que celebrarlo.

La diversidad urbana da paso a la tercera parte del libro, donde se incluye lo que Jacobs denomina las “fuerzas de la decadencia y fuerzas de regeneración”. En esta sección se discuten las condiciones que influyen en la diversidad y la vitalidad de los espacios urbanos. Identifica el significado de las calles, con sus ventajas y desventajas económicas. En este proceso, se fija en los servicios y tiendas que pueden perder el interés de las personas y dar paso a la conversión y el estancamiento de las calles. Esto sucede, también, con la llegada de los bancos, las compañías de seguros y otras oficinas cuya inversión conservadora en lugares de probado éxito suplanta la diversidad de la calle. La descomposición de los espacios tiene que ver también con la presencia de las autopistas, vías de ferrocarril, el perímetro de un *campus* universitario o de un parque que crean fronteras y, para Jacobs, “vacíos fronterizos” que desalientan a los vecinos y separan los barrios. Tales elementos en la crítica de Jacobs, dan paso a señalar lo que regenera los espacios públicos, por ejemplo, “el progreso educacional y monetario” de los vecinos, sumado “al apego personal” por los lugares de residencia que orientan los pasos hacia la rehabilitación. La llegada de los

capitales complementan las fórmulas para el cambio urbano o la conservación y tiene efectos en las calles y en las decisiones de “quedarse y mejorar” entre los vecinos de los barrios.

Luego del resumen sobre las fuerzas de la diversidad, la rehabilitación y la conservación, la cuarta parte del libro describe una serie de tácticas para la construcción de la ciudad. Incluye los temas de la subvención de las viviendas, el tráfico y el diseño visual urbano. Jacobs considera la intervención de los fondos federales en la construcción o rehabilitación de las viviendas de vecinos pobres de las ciudades y, con eso, promover las obras junto con los constructores que, al igual que los museos o los hospitales, podrían recibir tales ayudas y los costos del capital cargarlos a unos bonos municipales a largo plazo para el financiamiento. Para evitar la corrupción del sistema, cada ocho o diez años se revisarían o cambiarían los métodos de subvención de viviendas y los alcances de un modelo de gestión paternalista. La parte más crítica del libro de Jacobs, sin duda, fue para el automóvil y las arterias del tráfico que diluyen la personalidad de la ciudad. Lo más denso fue para la ciudad inventada por Le Corbusier de parques, rascacielos y vías libres para los vehículos, cuyo resultado han sido las “vastas selvas de estacionamientos de vehículos” y se pregunta: ¿cómo reducir en cifras absolutas el número de vehículos en circulación por una ciudad?

Por eso discute un grupo de respuestas, por ejemplo, los servicios de autobuses que enlazan el centro urbano con el resto de la ciudad y las zonas periféricas, también la elevación del flujo vehicular “por encima de los peatones” o bien un sistema de túneles para camiones con mercancías o taxis. Ciudades como Los Ángeles, Detroit, Boston, Filadelfia, Pittsburgh o Manhattan, crecieron bajo un modelo que erosionaba la ciudad, por el derroche de espacios de estacionamientos y un alto índice de recorridos. A esto se sumaba que las obras de ampliación de los espacios, ya sean calles, una autopista urbana o estacionamientos públicos promovidos desde el gobierno se enfrentaban, comenta Jacobs, a los ciudadanos afectados que se agrupaban para “combatir el proyecto”.

Entre las tácticas que comenta Jacobs se encontraban la apertura de espacios a otros usos urbanos