



El triunfo de las ciudades

Descripción

Aunque estemos en un mundo globalizado e interconectado, a través de la telefonía móvil, de Internet y de otros artilugios de las tecnologías de la información, esto no significa que para las personas sea subsidiario o meramente instrumental el lugar donde quieran vivir o trabajar. Es quizás una de las decisiones más importantes. Si fuera indiferente la localización, en la hipótesis de un mundo plano por la tecnología de la movilidad, no estaríamos asistiendo a la concentración urbana que se está produciendo en torno a las grandes ciudades y que tiene como resultado que en el 2011 más de la mitad de la población vive en ciudades y que se prevea que para el 2050 lo haga alrededor del 70% de la humanidad.

Cada mes, en los países en desarrollo, acceden cinco millones de personas a las ciudades. La tendencia a la concentración en algunos países desarrollados como EEUU es clamorosa: 243 millones de estadounidenses se concentran en el 3% urbano del país.

En el libro de Glaeser no hay un catálogo sistemático y numerativo sobre los problemas esenciales de las ciudades, ya que no responden a categorías uniformes, pero emerge a lo largo del libro una argumentación cifrada y razonada que nos permite hilvanar una interpretación fiable.

Los avances tecnológicos están marcando la eficiencia de los procesos productivos, pero las ideas estarán ahí siempre como factor diferencial, no sustituible, fuente última de creación de riqueza. Glaeser nos explica en su libro que, desde la época clásica hasta nuestros días, las ciudades han sido centros de producción de conocimiento, de transmisión de saberes. La densidad urbana, consustancial a las mismas, constituye un elemento central para la difusión de conocimiento. Las ideas aumentan su potencia comunicativa en las relaciones interpersonales y en este intercambio permanente a veces se producen prodigios de creatividad humana.

La Atenas de Pericles supo atraer a las mentes más brillantes de Asia Menor, que estaba devastada por las guerras. El mundo urbano de Roma y su imperio nos legó una cultura de gran riqueza, la observancia del derecho y avances técnicos muy significativos. Los califatos islámicos, a través de sus puertos, crearon una red comercial que facilitó el intercambio de bienes e ideas entre puntos geográficos muy lejanos, etc.

Es notorio que, históricamente, las ciudades que han triunfado, consiguieron, entre otras características, un determinado grado de especialización, una amplia diversidad de pequeñas empresas, la convivencia de distintos profesionales liberales, una interacción creativa y competitiva entre diferentes industrias, instituciones educativas prestigiosas y la apertura al exterior. Las ciudades

aceleran la innovación, vinculando entre sí a personas capaces, más aún en los países en desarrollo, donde tienen todavía un papel más importante al ser puntos de comunicación entre mercados y culturas.

Las ciudades, prósperas siempre, desprenden una abundancia de energía humana, con una permanente atracción de personas cualificadas, que en la vibración humana inherente a las ciudades impulsa la colaboración de unos con otros. Sin capital humano, no hay ciudad próspera. Es innegable la capacidad urbana para concentrar talento y fomentar la brillantez cooperativa. La densidad urbana permite el comercio, la formación de mercados al mismo tiempo que facilitan la movilidad social. Son portadoras de cambios.

Glaeser va desgranando en el libro ejemplos de ciudades que son historias de éxito. Demuestra que a medida que aumenta el porcentaje de la población que tiene un título universitario en una ciudad, el producto interior bruto per cápita se duplica. Así, la fuente de vitalidad de Bangalore, no es su geografía o el clima, sino el conocimiento, y la transformación de las ideas en proyectos concretos. La concentración de personas cualificadas, con pericia en ingeniería atrajo a Infosys y alrededor de ella se produjo el círculo virtuoso. Las empresas acuden a Bangalore por los ingenieros y los ingenieros por las empresas. Leland Stanford decidió construir una universidad en una granja de caballos, esta nació inspirada en el espíritu de su fundador, «la vida es fundamentalmente práctica», y buscaba, por ello, formar líderes comprometidos con el mundo real y el conocimiento útil.

La fuerza de Silicon Valley, alimentada por Stanford, radica en el capital humano que acude atraído por las oportunidades económicas que genera un entorno que hace circular la información entre los innovadores. Menciona como ejemplo singular de este ecosistema (atraer talento y relacionarlo entre sí) el papel que desempeñó el legendario restaurante Walker's Wagon Wheel en el imprescindible intercambio de ideas entre los emprendedores.

En cualquier caso, Glaeser alerta de que a Silicon Valley le puede perjudicar en el futuro el representar un cierto monocultivo empresarial (la informática) que puede desalentar el desarrollo de nuevas ideas y empresas. Así como las distancias físicas entre innovadores, ya que estos viven en zonas residenciales en las que todo gira alrededor del automóvil. Glaeser piensa que los parques empresariales son creaciones artificiales que aíslan a las empresas del contacto vital y chispeante que tienen las ciudades.

En contraste con estos ejemplos, Glaeser documenta que ocho de las diez más grandes ciudades norteamericanas en 1950 han perdido una quinta parte de la población. Se detiene en el caso de Detroit que ha perdido la mitad. Detroit, en su tiempo, fue una colmena de pequeños inventores relacionados entre sí, pero en el siglo XX la expansión atrajo a miles de trabajadores poco cualificados a sus inmensas fábricas que convirtieron en fortalezas separadas de la ciudad y el mundo. Las ciudades en declive dejan, entre otras, una herencia de demasiadas viviendas vacías e infraestructuras inutilizadas en relación con la pujanza de sus economías y su correspondiente demanda.

Las ciudades no salen de la decadencia a base de edificios. Esto será consecuencia del éxito y no su causa. Las razones que llevan a una ciudad a triunfar tienen más que ver con el capital humano que con cualquier otra consideración. Lo que de verdad puede otorgar pujanza a una ciudad es atraer a la misma a ciudadanos cualificados, sobre todo si están en contacto con la economía mundial. Otras estrategias son discutibles y más sectoriales como las ya ensayadas de ofrecer a empresas ayudas

fiscales a cambio de instalarse en la ciudad o fomentar incentivos culturales (caso del Guggenheim en Bilbao) o la reducción del número de viviendas vacías mediante el derribo de las de mala calidad (Leipzig). Indudablemente, las artes, los museos o los transportes desempeñan un papel importante en el éxito de una ciudad. El capital urbano de ciudades como Nueva York o París, que a través de siglos han ido atesorando edificios emblemáticos, conjuntos urbanos prodigiosos, museos colosales o parques increíbles, son buen ejemplo de esto. Cuando el barón Haussmann, reclutado por Napoleón III, empezó a construir el París de nuestros días con sus bulevares y su ordenación urbana única, que alteró espectacularmente la fisonomía de la ciudad, aunque para ello se gastase 2.500 millones de francos, que representaba en la época 44 veces el presupuesto de la ciudad, seguramente no imaginaba los beneficios que rentaría a lo largo de la historia, que son incalculables.

Glaeser reflexiona sobre aspectos relativos al desarrollo de las ciudades para adaptarse a la tendencia global de consumo o de la llamada calidad de vida y muy especialmente, sobre cómo debería ser el crecimiento de las ciudades en China e India para que pueda ser sostenible medioambientalmente el mundo y estas megaciudades puedan ser vivibles y competitivas. Profundiza, a lo largo del libro, en el análisis de distintas ciudades, con sus particulares problemas, lo cual resulta útil no solo para tener una cosmovisión general de la evolución asimétrica que se está produciendo sino para detectar ventanas de oportunidad útiles en la competencia entre ciudades.

Nos habla de la energía humana de Bombay, de su espíritu emprendedor, pero también de que los trayectos laborales consumen aproximadamente el doble de tiempo que en EE UU, como consecuencia del fracaso urbano de limitar la altura de los edificios. Destaca de Tokio la preparación de sus habitantes, la calidad de sus productos y servicios o el crecimiento de la ciudad hacia arriba y su gran sistema de transporte público, factores que contribuyen a mitigar el tráfico y la contaminación. La reinención de Boston ha estado apoyada en sus prestigiosas instituciones educativas consolidadas a través de siglos. La clave de su prosperidad posindustrial, incubada en su sistema educativo, ha sido la investigación médica, con hospitales que son una referencia mundial. De Milán destaca el capital humano formado en el prestigioso Instituto Politécnico, que ha sido un semillero constante de empresas de diseño industrial o de moda. La productividad per cápita milanese supera en un 54% la media nacional. Nos ilustra con Vancouver, que ocupa puestos de liderazgo en el *ranking* de calidad de vida, compitiendo con ciudades de todo el mundo, basado en su urbanismo excepcional, de esbeltos rascacielos y espacios abiertos, así como en haber sabido atraer a inmigrantes asiáticos de gran talento, más de la mitad con título universitario. Nos recuerda que entre 1970-1980 Chicago perdió el 18% de su población, pero supo crear un entorno favorable a la empresa, con una amplia oferta de oficinas, sus inmuebles son un 30% más baratos que en Nueva York o Boston, lo que baja el coste de los negocios. Con su ambiente del medio-oeste sano y familiar ofrece gran calidad de vida. Es notorio que la falta de restricciones urbanísticas, es decir, políticas públicas que favorecen el cambio urbano, ha sido decisiva en la prosperidad de muchas ciudades del Sunbelt, como Houston y Miami. El impresionante crecimiento de Atlanta, en la década pasada, solo superado por Dallas, no hubiera sido posible sin el auge de la actividad constructora en el sector de oficinas, que ha crecido en un 50% desde 1990, al mismo tiempo que elevaba su nivel educativo de forma asombrosa. El reciente auge de Dubái, en su competencia por el comercio internacional, basa su modelo en la posibilidad de ser un asentamiento estratégico, para vivir o trabajar, en el mosaico árabe. Dubái ofrece infraestructuras modernas, instituciones que garantizan el principio de legalidad y calidad de vida orientada al consumo y al lujo.

Merece la pena detenerse, en fin, por constituir una relevante historia de éxito, en el caso de

Singapur. Esta ciudad-estado que, con escaso territorio y sin apenas recursos naturales, salvo la buena ubicación estratégica de su puerto, es la segunda ciudad más poblada del mundo. Sin embargo, no tiene atascos gracias a su tasa de congestión, impuesta a los vehículos. Asimismo comprendió algo esencial, vinculado a las ventajas de la densidad urbana: que solo podría mantener los espacios verdes creciendo hacia arriba. En el 2009 ya tenía 42 edificios que superaban los 150 metros de altura, más del triple de los que tienen Londres o París. Además, dotada de una administración muy competente, y una gran inversión en educación como consecuencia de su compromiso nacional con el capital humano, ha sabido diseñar una estrategia de captación de talento extranjero, lo que, según se ha dicho ya, se potencia exponencialmente en la gran ciudad, por su calidad de vida y por las oportunidades económicas que su propio hábitat retroalimenta.

El autor dedica una gran atención a llamar la atención sobre los riesgos medioambientales que se pueden producir por el crecimiento de China y la India en estos años. Alerta de que si las emisiones de carbono de la India y China alcanzaran los niveles per cápita de EE UU, el consumo mundial de carbono aumentaría un 134%, en el supuesto de permanecer la población estacionaria. Los mayores beneficios medioambientales que resultarán de fomentar la construcción de gran densidad en EE UU, deberían influir en que chinos e indios construyan hacia arriba y no hacia fuera. China puede pasar de 60 millones de vehículos en el 2009 a 500 millones en el 2020. Glaeser dice que el mundo sería más seguro medioambientalmente si China e India apostaran por la densidad, con buenos transportes públicos y la construcción de residencias de gran altura. Nos informa que hoy Shanghái o Pekín, con sus 20 y 17 millones de habitantes, son ciudades que tienen una densidad de aproximadamente una décima parte de Nueva York y menos de la mitad de Los Ángeles.

Por último, se toca en el libro, que el desarrollo de megaciudades o megalópolis, basadas en el consumo, el shopping, en los placeres de la vida, al margen de su situación geográfica o de su belleza (la «ciudad boutique» de París), han ido perfilando sus proyectos basados en el desarrollo previo de algún sector. Las finanzas internacionales fueron el motor de la eclosión internacional de Londres o Nueva York (en la actualidad los servicios financieros son el 40% de las nóminas de Manhattan). Esta fortaleza acelera el carácter cosmopolita y multirracial de estas ciudades y su consiguiente evolución en sociedades de servicios y de consumo generalizado.

Hoy Londres es la *caput mundi*, según su alcalde, Boris Johnson. En la ciudad se hablan 304 idiomas y el 36% de la población ha nacido en el extranjero. El peso de Londres es innegable no solo en las finanzas sino en las artes, los museos, el teatro, los conciertos, la innovación, la variedad de restaurantes, etc. Londres es la ciudad preferida de los hombres más ricos del mundo, que según las encuestas la prefieren por su actividad económica, la seguridad, su estabilidad social, el nivel educativo, lo abierto de su economía, su nivel educativo y por su influencia global por encima de Nueva York, Hong-Kong, París o Singapur. Los ingresos de sus habitantes son el doble que en el resto del país. Es raro que una compañía internacional no tenga sede en Londres.

Glaeser se aventura a predecir que la vida en los barrios residenciales, como ocurrió con la era de la ciudad industrial, se verá en el futuro como un grave error.

Fecha de creación

19/06/2012

Autor

Arturo Moreno Garcerán