



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

EJEMPLAR PROMOCIONAL



Observatorio Local. Ideas Globales para el Gobierno Local es una publicación especialmente dirigida al mundo local de **Observatorio de las Ideas S.L.**

COORDINADOR:

Juan Echániz

Arquitecto, ha sido Coordinador General de la Diputación de Barcelona y Gerente Municipal de L'Hospitalet de Llobregat

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN:

Josep Antoni Báguena

Jordi Baltà

Lluís Camprubí

Elena Costas

Joan Frigols

Eduard Güell

Benjamín Augusto López

Lluís Medir

Luis Martín Martínez

Pol Morillas

Andreu Orte

Esther Pano Puey

Carles Rivera

David Rojas-Rueda

Jordi Rosell

Paula Salinas

Elisa Stinus Bru de Sala

Mariona Tomàs

Francesc Trillas

Ferran Vallespinós

EDITA

Observatorio de las Ideas S.L.

CONSEJERO DELEGADO

Daniel Fernández

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

Isaías Táboas

CIF B65855868

Diagonal 519-521 2º 08029
Barcelona Tel. 93 494 97 20
www.observatoriodli.com
ISSN: 2339-9562
D. Legal B.10113-2014



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

| OTRAS IDEAS DE INTERÉS |

LA APUESTA POR EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL COMUNITARIO EN LAS CIUDADES DE EE UU.

Oriol Estela

DESPLAZARSE CAMINANDO O EN BICICLETA MEJORA LA SALUD DE LAS CIUDADES.

David Rojas-Rueda

LOS PROPIETARIOS DE VIVIENDA VOTAN MÁS QUE LOS QUE VIVEN DE ALQUILER

Mariona Tomàs

SOBRE LA GESTIÓN DEL AGUA: EL VERDADERO DEBATE ES GARANTIZAR QUE SEA EFICIENTE, EN BENEFICIO DE LOS CONSUMIDORES

Ferran Vallespinós

EL IMPACTO ELECTORAL DE LA CORRUPCIÓN PARA UN PARTIDO ES MAYOR SI ÉSTE LA RECONOCE

Lluís Medir

| EL LIBRO DEL MES |

DEMONTANDO EL PARADIGMA DE LA *SMART CITY*: ¿QUÉ HAY BAJO EL DISCURSO DE LA OPTIMIZACIÓN Y LA EFICIENCIA?

Resumen de **Adam Greenfield**. Reseña de **Benjamín Augusto López**



Tradicionalmente, muchas políticas de desarrollo local han puesto más énfasis en la captación de recursos externos que en el aprovechamiento de las capacidades endógenas. Las consecuencias de la crisis en las sociedades occidentales han cuestionado este enfoque, y por ello es interesante atender a las experiencias relatadas por **Marjorie Kelly** y **Sarah Mckinley**, del *think thank Democracy Collaborative*. Lo que podríamos traducir por «Desarrollo Económico Local Comunitario» se basa en la activación de la sociedad económica y en una estrategia más social y ecológica de la economía. En ese objetivo las instituciones locales han de adaptar sus políticas públicas de promoción económica, lo que sin duda constituye un reto.

En la agenda urbana actual las políticas públicas basadas en las evidencias científicas en el campo de la salud están tomando mucha fuerza. Los trabajos que relacionan determinadas características del entorno urbano (como más espacios verdes, o modos de transporte menos contaminantes, por no hablar de los que estudian el impacto de la contaminación, por ejemplo) con la mejora de la salud de los ciudadanos han llegado a una fase de madurez y constituyen una buena base para instrumentar políticas urbanas renovadas. El estudio de **David Rojas-Rueda, Audrey de Nazelle, Zorana J. Andersen, Charlotte Braun-Fahrländer, Jan Bruha, Hana Bruhova-Foltynova, Helene Desqueyroux, Corinne Praznocy, Martina S. Ragetti, Marko Tainio** y **Mark Nieuwenhuijsen** mide los beneficios para la ciudad y para sus ciudadanos de dos modos de transporte: caminar e ir en bicicleta. Cada uno de ellos tiene sus especificidades e implicaciones pero, en definitiva, apostar por ellos en detrimento de otros modos de transporte reduce la mortalidad y mejora la salud, motivos suficientes para que aquellas ciudades que quieran ser más habitables, saludables y resilientes los promocionen.

Es interesante la publicación de **J. M. Sellers, D. Kübler, M. Walter-Rogg** y **R. A. Walks** sobre el comportamiento político de los ciudadanos que viven en las áreas metropolitanas. Muchas intuiciones o hipótesis de trabajo previas quedan confirmadas con este amplio estudio; entre otras, que el hecho de que un ciudadano sea propietario de su vivienda comporta una mayor participación electoral.

Manuel Schiffler ha estudiado analíticamente diferentes procesos de privatización del servicio de aguas. Bajo esta definición se esconde en la mayoría de los casos la gestión privada (o mixta) de un servicio público. En nuestro país existe, en este momento, un discurso político y social con repercusión en los medios sobre la bondad de recuperar la gestión pública allí donde (vía concesión u otro sistema) la llevan empresas privadas. El trabajo es interesante porque las conclusiones ponen en relación el éxito desde el punto de vista de la mejora del servicio, a las condiciones en que aquella se realizó, así como otros aspectos de gobernanza y proceso (planificación, organización, etc.). En definitiva, un buen servicio al ciudadano dependerá más de una buena definición de la estrategia respecto al recurso y servicio por parte de ayuntamiento y de la excelencia en la gestión del operador (tanto si es público como privado).

La corrupción política, en este caso la de los representantes locales, preocupa a los ciudadanos, al menos eso es lo que se deriva de las encuestas. Pero ¿por qué no hay un comporta-



miento electoral más «coherente» con esta preocupación que penalice claramente los casos de corrupción? **Jordi Muñoz, Eva Anduiza y Aina Gallego** se preguntan sobre los mecanismos de comportamiento electoral y construyen una tesis interesante basada en tres correctores que ayudan a disipar una parte de la penalización electoral a candidatos involucrados en temas de corrupción.

Por último, les presentamos un resumen del interesante libro de **Adam Greenfield** *Against The Smart City* («Contra la ciudad inteligente»). El paradigma de la *Smart City*, al que se han sumado de una manera u otra la mayoría de las ciudades que compiten en la escala global, necesitaba de una obra crítica que diseccionasen lo que el conjunto de tecnologías y procesos que incluye el concepto puede aportar a la gestión de la ciudad en un primer nivel, pero sobre todo su incapacidad para aportar elementos substanciales a las políticas urbanas sobre todo en las ciudades preexistentes.

Un conjunto de nuevas ideas sin duda interesantes para reflexionar sobre la política local y la nueva agenda urbana.

Juan Echániz

LA APUESTA POR EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL COMUNITARIO EN LAS CIUDADES DE EE UU

- **Publicación:** *Cities Building Community Wealth*, Democracy Collaborative, noviembre de 2015; disponible en: <http://democracycollaborative.org/content/cities-building-community-wealth-0>
- **Autor:** Marjorie Kelly y Sarah McKinley.
- **Síntesis:** Oriol Estela, jefe de la Oficina Técnica de Estrategias para el Desarrollo Económico de la Diputación de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: La publicación pone de manifiesto la aparición de diversas prácticas vinculadas al desarrollo económico local comunitario en ciudades de Estados Unidos, que sientan las bases teóricas respecto a los elementos del cambio necesarios para superar la visión tradicional del desarrollo económico local, definiendo así las estrategias adecuadas para construir un mayor bienestar comunitario.

La perspectiva comunitaria gana terreno en la práctica del desarrollo económico local en las economías occidentales, en gran parte como resultado de la incapacidad de ofrecer respuestas convincentes a la crisis económica desde los modelos tradicionales. El resurgir de la economía social o la emergencia de la economía solidaria, junto con un mayor interés por conocer y comprender el funcionamiento de los circuitos de renta en las economías locales, forman parte, entre otros fenómenos, de este enfoque en auge.

En los países anglosajones la administración local empieza a incorporarse al entramado de entidades del tercer sector, que habitualmente ha sido la que ha llevado el peso de esta dimensión del desarrollo económico. El nombramiento en Boston de John Barros, hijo de inmigrantes de Cabo Verde y activista vecindario desde los 17 años, como responsable de Desarrollo Económico es una muestra de los nuevos aires de cambio.

En esta línea, Democracy Collaborative, un *think tank* estadounidense que trabaja para sentar las bases de un nuevo modelo económico más enraizado en el territorio y las comunidades, ha publicado *Cities Building Community Wealth* («Ciudades que generan riqueza para la comunidad»), donde se ofrece un marco conceptual en el que se identifican los factores clave que caracterizan el desarrollo comunitario frente al modelo de desarrollo económico local tradicional:

- **Lugar:** El desarrollo comunitario activa recursos locales de todo tipo, siempre infrautilizados, con el objetivo de conseguir el máximo beneficio para los residentes, frente al enfoque tradicional, que busca atraer empresas utilizando grandes incentivos que recaen sobre los impuestos locales.
- **Titularidad:** Se promueve la propiedad local ampliamente compartida como base de una economía local próspera y resiliente. El enfoque tradicional apoya la propiedad elitista y «ausente».
- **Multiplicadores:** El desarrollo comunitario fomenta estrategias de compra local para que el dinero se mantenga circulando localmente en lugar de que vaya filtrándose hacia el exterior.
- **Colaboración:** El desarrollo comunitario crea colaboraciones entre todo tipo de entidades de la sociedad civil –organizaciones sin ánimo de lucro, voluntariado, instituciones, empresas locales y ciudadanía en general–, no sólo con los llamados interlocutores sociales y económicos.

- **Inclusión:** Se orienta a la creación de empleos inclusivos y con salarios decentes que ayuden a familias de toda condición a gozar de seguridad económica. En el enfoque tradicional se prima el número de puestos de trabajo creados, independientemente del salario o de quiénes permanecen excluidos.
- **Fuerza de trabajo:** El desarrollo comunitario vincula formación con empleo y se focaliza en los puestos de trabajo para quienes afrontan barreras laborales, en lugar de promover programas de formación estandarizados con escasa relación con las necesidades reales de las empresas.
- **Sistema:** El desarrollo comunitario ofrece instituciones y ecosistemas dedicados a crear una nueva concepción de actividad político-económico; a cambiar mentalidades y prácticas para conseguir que la comunidad posea más riqueza, más control sobre ella y salga más beneficiada.

Asimismo, sustentándose en numerosos ejemplos de prácticas recopiladas a lo largo y ancho del país, se proponen seis estrategias para impulsar el desarrollo comunitario:

1. **Estrategias de compra local**, tanto para las administraciones públicas, como para grandes instituciones públicas y privadas (hospitales, universidades, etc.).
2. **Estrategias de financiación**, mediante la agrupación de actores locales que apoyen la capitalización de recursos en las comunidades, generando así nuevos instrumentos financieros para las actividades productivas.
3. **Estrategias de desarrollo y retención de empresas**, estableciendo condiciones que favorezcan la creación de cooperativas y la incorporación de los empleados a la propiedad de las empresas, o utilizar instrumentos como incubadoras o aceleradoras para generar mayor capacidad empresarial entre los más desfavorecidos.
4. **Estrategias de suelo e inmobiliarias**, impulsando nuevas figuras comunitarias de propiedad y cesión de uso de suelo y viviendas, o bancos de tierras dedicados a comprar solares baldíos y propiedades embargadas por deudas fiscales para proporcionarles un uso comunitario productivo.
5. **Estrategias de resiliencia ecológica**, centradas en la promoción de la energía renovable y de los sistemas alimentarios locales.
6. **Estrategias de desarrollo laboral**, consistentes en vincular el desarrollo laboral de las personas, especialmente de aquellas que afrontan barreras para el empleo, con los empleadores y sus necesidades específicas.

En definitiva, este documento abre una amplia variedad de nuevas vías para impulsar el desarrollo económico local también en nuestro país donde, aunque algunas de estas prácticas ya existen, otras son incipientes; sin olvidar que, además, una parte puede tener un difícil encaje legal o incluso cultural. Estamos, sin embargo, más que necesitados de nuevas ideas para revitalizar la actividad económica y el empleo en nuestras ciudades.

DESPLAZARSE CAMINANDO O EN BICICLETA MEJORA LA SALUD DE LAS CIUDADES

- **Publicación:** «Health Impacts of Active Transportation in Europe», PLoS ONE, 11(3):e 014 9990, 2016.
- **Autores:** David Rojas-Rueda, Audrey de Nazelle, Zorana J. Andersen, Charlotte Braun-Fahrlander, Jan Bruha, Hana Bruhova-Foltynova, Helene Desqueyroux, Corinne Praznocy, Martina S. Ragetti, Marko Tainio y Mark Nieuwenhuijsen.
- **Síntesis:** David Rojas-Rueda, investigador de ISGlobal/Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: El estudio presenta los impactos estimados en salud de dos escenarios en transporte activo, caminar y desplazarse en bicicleta, en seis ciudades europeas: Barcelona, Basilea, Copenhague, París, Praga y Varsovia. El artículo cuantifica el número de muertes que podrían ser evitadas en caso de usar el transporte activo, teniendo en cuenta tanto los beneficios de la actividad física, como los riesgos de la exposición a la contaminación del aire y los accidentes de tráfico. Se concluye que, independientemente de las características de cada una de las seis ciudades, los beneficios de las políticas que promueven el transporte activo son mayores que los riesgos, y resalta la importancia de la colaboración entre sanitarios, especialistas en transporte y urbanistas.

El transporte activo, definido como caminar o desplazarse en bicicleta, ha sido considerado como una forma de promover la salud, pues, entre otras cosas, incrementa la actividad física y reduce la contaminación del aire o el ruido en las ciudades. Este estudio se centra en la comparación y la cuantificación de los impactos en salud de ambos escenarios de transporte activo aplicados en seis ciudades Europeas: Barcelona, Basilea, Copenhague, París, Praga y Varsovia, ciudades que cuentan con diferentes niveles de dicho transporte activo, infraestructuras, políticas de transporte y seguridad vial. Los escenarios de transporte están basados en dos ciudades de referencia: Copenhague, por la bicicleta (pues en esta ciudad el 35 % de los viajes se realizan en bicicleta), y París, ciudad referencia en viajes a pie (se calcula que el 50% de los viajes son así). La elección de estos dos escenarios hace alusión a escenarios realistas o existentes que cualquier ciudad en el mundo puede alcanzar con políticas de promoción del transporte activo.

El estudio presenta un modelo de evaluación de impactos en salud que estima la cantidad de muertes que podrían ser evitadas si las seis ciudades alcanzarán los niveles de viajes, caminando o en bicicleta, de las dos ciudades de referencia (París y Copenhague). Trata de ser así un ejercicio para identificar cuál sería la magnitud –en términos de muertos al año– y la dirección –si se produjera mayor riesgo o beneficio para la salud– de promover el transporte activo en estas seis ciudades. Aunque existen estudios previos sobre el impacto en la salud del transporte activo, la mayoría de ellos se ha centrado hasta ahora en intervenciones locales, lo que dificulta la comparación entre ciudades. Sin embargo, el texto que nos ocupa presenta dos escenarios aplicados ya a las seis ciudades, lo que permite comparar cuáles son las características propias de las ciudades que pueden aumentar o disminuir los beneficios para la salud a consecuencia de la promoción del transporte activo.

Los hallazgos del estudio fueron múltiples, pero los más relevantes se describen a continuación:

1) en las seis ciudades se estimó que la aplicación de políticas de transporte activo (caminar y viajar en bicicleta) producirían mayores beneficios que riesgos para la salud;

2) los beneficios para la salud se dieron principalmente por el incremento en la actividad física en los viajeros que decidieron realizar un cambio hacia modos de transporte activo;

3) las ciudades que más se beneficiaron de un incremento en el uso de transporte activo fueron Praga y Varsovia. Esto se explica principalmente porque estas dos ciudades son las que tenían anteriormente un porcentaje menor de viajeros caminando y en bicicleta;

4) en las ciudades con mayor número de accidentes mortales entre los peatones, como es el caso de Praga y Varsovia, aunque se estimaron beneficios de la promoción de los viajes caminando, éstos no son mayores que en otras ciudades. En otras palabras, las políticas que sólo promocionan el transporte activo sin que mejoren la seguridad vial u otros factores relacionados con la infraestructura, no producirán necesariamente una mejora significativa en la salud de la población.

El estudio concluye destacando la necesaria colaboración entre sectores si se quiere lograr el beneficio deseado; esto es, una mayor colaboración entre urbanistas, especialistas en transporte (movilidad) y especialistas de la salud. De hecho, hace mención expresa a que esta estrecha colaboración es la que puede producir un impulso en las políticas que promocionan y sustentan el transporte activo en las ciudades. Y, en especial, que estas políticas no sólo producirán un beneficio directo en los niveles de la actividad física de la población, sino también una mejora en la calidad de vida en las ciudades mediante un incremento en la calidad del aire, una reducción del ruido y la congestión, la mejora en la conectividad, accesibilidad, interacción y cohesión social, y un mejor uso del suelo (entendido como una mayor mezcla de usos), que incrementará así la cantidad de áreas verdes en la ciudad, lo que también reducirá el calor extremo y la contaminación. Los autores resaltan que las políticas de transporte activo deben ser consideradas sin duda como canales para mejorar el ambiente urbano en su totalidad.

LOS PROPIETARIOS DE VIVIENDA VOTAN MÁS QUE LOS QUE VIVEN DE ALQUILER

- **Publicación:** *The Political Ecology of the Metropolis. Metropolitan Sources of Electoral Behaviour in Eleven Countries*, Colchester, ECPR Press, 2013.
- **Autores:** **J. M. Sellers** (Universidad de Southern California); **D. Kübler** (Universidad de Zúrich y codirector del International Metropolitan Observatory Project), **M. Walter-Rogg** (Universidad de Regensburg) y **R. A. Walks** (Universidad de Toronto).
- **Síntesis:** **Mariona Tomàs Fornés**, profesora de Ciencia Política en la Universidad de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Este libro analiza el comportamiento electoral en las aglomeraciones urbanas de 11 países del mundo. Los autores examinan las especificidades de las actitudes políticas en las áreas urbanas y, a través de los distintos casos, confirman la tesis de una metropolitanización de la política.

Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, el crecimiento de la población en aglomeraciones urbanas ha sido progresivo. Simultáneamente, la movilidad de la población en las áreas urbanas va en aumento, tanto por cambio de residencia como por desplazamientos cotidianos por motivos de trabajo, estudio y ocio. El objetivo de esta obra es analizar los impactos de la metropolitanización en el comportamiento electoral: participación, ideología y voto a determinados partidos. ¿Hasta qué punto el entorno urbano o suburbano influye en el comportamiento electoral? ¿Vivir en la ciudad central del área metropolitana o en los suburbios es un factor determinante en el comportamiento electoral? En el libro se utiliza una metodología común para analizar y comparar las variables asociadas al comportamiento político en aglomeraciones urbanas de 11 países: Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Francia, Suiza, Alemania, España, Suecia, Polonia, República Checa e Israel. A continuación exponemos algunas de las conclusiones principales de la obra.

El estudio comparativo confirma la influencia de vivir en un entorno metropolitano en el momento de votar, de apoyar determinadas ideologías o decantar el voto hacia una u otra opción. A pesar de las diferencias entre los países analizados, y de la dificultad de aislar los factores del entorno de otros factores individuales, los autores subrayan algunas tendencias destacadas.

En primer lugar, la tasa de participación electoral depende en gran medida de la estructura del área metropolitana (tamaño y concentración de la población). Así, en todos los países se produce una relación negativa entre tamaño y densidad de la población y la tasa de participación en elecciones locales o nacionales (en 8 de los 11 países, en los dos tipos de elecciones).

En segundo lugar, en todas las democracias europeas y norteamericanas, el hecho de ser propietario de una vivienda aumenta la participación electoral en las elecciones locales o nacionales, independientemente de la composición demográfica del área urbana.

En tercer lugar, en cuatro países, las comunidades más homogéneas en su estructura socioeconómica tienden a votar más. Otras variables, como la movilidad, tienen un efecto diverso según los países. Por ejemplo, en Estados Unidos y Suecia la mayor proporción de población *móvil* (*commuters*) tiene un impacto negativo en las elecciones locales, mientras que este efecto se amplía a las elecciones nacionales en Francia y España. En cambio, en las nacionales tiene un efecto positivo en Alemania.

Otro aspecto analizado es el voto a partidos de ideología distinta, en este caso, el *cleavage* izquierda-derecha. Los autores concluyen que, en el conjunto de países analizados, independientemente del resultado electoral, los centros urbanos y los suburbios pobres y con minorías étnicas dan mayor apoyo a los partidos percibidos como de izquierdas. Asimismo, en todos los países, los habitantes de suburbios poco densos y ricos votan a partidos situados a la derecha del espectro político. Los suburbios de clase media se sitúan entre los dos extremos: sus habitantes tienden a votar en mayor proporción a partidos de la derecha que los habitantes de los municipios más densos, pero en cambio votan más a la izquierda que en los municipios más ricos y menos densos.

En el caso de España, el análisis de Clemente Navarro apunta algunas características singulares. Según el autor, el proceso de suburbanización ha influido positivamente en la participación electoral. Aunque la movilidad desincentiva la participación, las características del entorno suburbano estarían favoreciendo una mayor participación electoral. En otras palabras, en España, un habitante de un suburbio es más propenso a votar que un habitante de una ciudad más grande y más densa, especialmente si el suburbio es socialmente homogéneo, poco denso, con poca conexión con el centro y, hasta cierto punto, de clase media o alta. En cambio, según Navarro, los habitantes de municipios de mayor tamaño, con mucha heterogeneidad social y más integrados en las redes de movilidad metropolitanas tienden a votar menos, tanto en elecciones locales como nacionales.

En definitiva, este libro aborda una cuestión poco analizada hasta la fecha, pero de gran relevancia. Teniendo en cuenta que las áreas metropolitanas cambian constantemente, tanto en su población como en sus límites territoriales, conocer los efectos de la metropolitanización en el comportamiento electoral es esencial para comprender mejor la política en las sociedades contemporáneas. Desde el punto de vista de las políticas locales, esta investigación puede dar pistas para aquellos gobiernos que quieran fomentar, por ejemplo, la participación en general y la electoral en particular.

SOBRE LA GESTIÓN DEL AGUA: EL VERDADERO DEBATE ES GARANTIZAR QUE SEA EFICIENTE, EN BENEFICIO DE LOS CONSUMIDORES

- **Publicación:** *Water, Politics and Money: A reality check on privatization*, Springer International Publishing, 2015. Disponible en el siguiente enlace: <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=EytACQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR7&dq=water+privatization+documentary&ots=iVySvwBv10&sig=3UoMVuNK8YKpSqF2uOGkWMLIR0o#v=onepage&q=water%20privatization%20documentary&f=false>
- **Autor:** **Manuel Schiffler**, economista, ha trabajado en gestión de recursos hidráulicos y en compañías de servicios de abastecimiento. Actualmente investiga proyectos de agua en países en desarrollo para German Development Bank KfW.
- **Síntesis:** **Ferran Vallespinós**, investigador científico del CSIC.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Este libro es una visión actualizada y analítica de las causas y el impacto de la privatización del agua en un total de 12 países de América, África, Europa y Asia, entre los que se incluyen tanto países emergentes como en desarrollo. Plantea objetivamente quiénes sostienen que el impacto es siempre negativo y quiénes están convencidos de que la gestión privada mejora en todo caso la eficiencia y la calidad del servicio.

Existe una corriente de opinión favorable a la gestión pública del agua. Este hecho convive en muchos casos con una gestión indirecta del suministro de agua potable, es decir, con la participación de empresas privadas en la gestión del ciclo del agua, manteniéndose, en la mayoría de los casos, la propiedad pública del recurso. En este contexto, los procesos de privatización –en general, gestión indirecta o colaboración público-privada– del suministro municipal plantean una serie de preguntas: ¿Se incrementará el coste para los consumidores? ¿Se producirán cortes de suministro a quienes no puedan atender el pago de los recibos? ¿Empeorará la calidad del agua? ¿Se deteriorarán las infraestructuras por falta de mantenimiento?

En la década de los noventa se produjo una marea de privatizaciones del servicio del agua; se inició en Inglaterra en 1989 y, rápidamente, se extendió por todo el mundo, basada en la idea de que el sector privado podría ser más eficiente, estar más orientado hacia el consumidor y tener más facilidades para la financiación que el sector público. Este libro analiza lo que sucede cuando una empresa privada se hace cargo del servicio público del agua. Es frecuente partir de una situación de sobrecostes (por exceso de personal o pérdidas de recurso), además de una falta de presión de los consumidores, que no esperan que el agua del grifo sea de calidad a condición de que el precio sea bajo.

Dicho esto, el autor analiza el papel decisivo del Banco Mundial y del FMI en este proceso y valora su importancia numérica: 909 millones de habitantes (23 millones en España), un 13 % de la población en 62 países, utiliza agua domiciliar servida por compañías particulares, cantidad que se ha doblado en una década; y 250 millones son servidos por dos grandes compañías, francesas (Veolia y Suez). En general, en los países en desarrollo la gestión del agua es pública y ello conlleva una problemática asociada específica, como por ejemplo que el servicio no es continuo. Se estima que las necesidades de inversión en el sistema son de 300 000 millones de

dólares anuales, que en el futuro deberán, además, resolver las incertidumbres provocadas por el cambio climático.

Los modelos de privatización también son variados, incluyendo la colaboración público-privada. Algunos de ellos sólo incluyen las plantas de potabilización y se desentienden del conjunto del servicio; este sistema es cada día más frecuente, especialmente en nuevas construcciones. En cuanto a las fuentes de financiación, pueden proceder de deuda y aplicación de beneficios (países desarrollados), deuda y ayudas (países en desarrollo) o cooperación internacional (en los países más pobres). El estudio propone un cuestionario para valorar si la privatización mejora o empeora la situación de partida. El análisis de los 12 casos pone de manifiesto que las situaciones son distintas y que no siempre la privatización supone un incremento de coste para los consumidores; también hay ejemplos de éxito con resultados espectaculares de la gestión privada (Phnom Penh, por ejemplo). Así mismo, se consideran algunos casos de remunicipalización con elevados costes asociados al adelantamiento del fin del contrato (Bordeaux, en Francia, por ejemplo); y se plantea la pregunta de por qué en unos casos la privatización fracasa mientras que en otros es un éxito, en el sentido de que incrementa el acceso de la población al agua, el sistema se hace más eficiente y se mejora la calidad, incluso en los países más pobres del mundo.

Como conclusión podemos destacar que los resultados de la privatización responden fundamentalmente a las condiciones en las que ésta se realiza. Es natural que cuando una empresa privada se hace cargo de un sistema de suministro de agua los consumidores sientan miedo y preocupación, pues lo relacionan enseguida con el precio y calidad del servicio. No obstante, el autor demuestra objetivamente que el administrador del sistema es sólo la mitad de la historia. Son la cultura corporativa de las empresas de servicios públicos y la cultura política del entorno en el que operan las que determinan el éxito de la misma. Debe analizarse cada caso particular, con sus puntos fuertes y débiles, antes de decidir cuál es el mejor modelo para el suministro de agua.

Para los municipios españoles que se planteen modificar la gestión del servicio, aspectos como la realidad de las restricciones presupuestarias, la necesidad de internalizar todos los costes de la gestión del agua en la tarifa (directivas europeas), la actualización de la infraestructura, la mejora de la calidad del recurso, así como la protección de las familias que no pueden atender al pago de los recibos, serán algunos de los elementos que los ayuntamientos deberán tener en cuenta a la hora de decidir qué tipo de gestión aplica al servicio de suministro domiciliario.

EL IMPACTO ELECTORAL DE LA CORRUPCIÓN PARA UN PARTIDO ES MAYOR SI ÉSTE LA RECONOCE

- **Publicación:** «Why do voters forgive corrupt mayors? Implicit exchange, credibility of information and clean alternatives», *Local Government Studies*, 1 de marzo de 2016.
- **Autores:** **Jordi Muñoz** (Universitat de Barcelona), **Eva Anduiza** (Universitat Autònoma de Barcelona) y **Aina Gallego** (Instituto Barcelona de Estudios Internacionales).
- **Síntesis:** **Lluís Medir Mellado**, profesor lector en Ciencia Política en la Universitat de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Este artículo viene a complementar, desde el punto de vista de los ciudadanos, las recientes aproximaciones a la relación existente entre resultados electorales y corrupción política a nivel local. Recientemente ya se han reseñado dos aportaciones fundamentales sobre esta materia en el Observatorio Local (n.º 7): Elena Costas analizaba en ellos los limitados efectos en España de los escándalos de corrupción sobre el porcentaje de voto en la elección de los alcaldes. Pues bien, este artículo de Muñoz, Anduiza y Gallego se basa en los mecanismos concretos que llevan a los votantes a ser más permisivos con los alcaldes presuntamente corruptos.

En general, el artículo se interroga sobre los micromecanismos individuales que pueden explicar las limitadas consecuencias electorales de los escándalos de corrupción en España. En democracias fuertes y consolidadas como la española, donde la libertad de información y opinión, junto con la estabilidad institucional, están garantizadas, no deja de ser paradójica la débil respuesta de los electores ante los presuntos casos de corrupción a nivel local. Los autores plantean que la identificación o cercanía de los votantes hacia un determinado partido político funciona como «amortiguador» del castigo electoral a la corrupción, y que dicha «amortiguación» funciona a su vez a través de tres mecanismos teóricos posibles: el intercambio explícito, el descrédito de la información y la falta de alternativas creíbles.

El primero de los mecanismos consistiría en argumentar que los votantes tienden a no castigar tan severamente a aquellos alcaldes que presentan buena gestión en su actividad política. Los autores llaman *Implicit Exchange* a este mecanismo según el cual los votantes tienden a no penalizar a los políticos que consiguen, por ejemplo, un sostenido crecimiento económico local o una distribución de la riqueza eficiente. Su primera hipótesis establece que el apoyo a políticos sospechosos de corrupción es más fuerte cuando hay crecimiento económico generalizado y bienestar local.

El segundo de los mecanismos lo denominan *Credibility of Information*, según el cual la reacción a los casos de corrupción está condicionada por la credibilidad y la fuente informativa. La idea que subyace al término es que los ciudadanos tenderán a no creer las acusaciones de corrupción si las noticias provienen de rivales políticos. La segunda hipótesis establece que la corrupción afecta más al voto si el propio partido la reconoce y, por el contrario, afecta menos si el partido del alcalde rebate los argumentos de corrupción.

Finalmente, estudian un mecanismo que etiquetan como *Lack of clean alternatives* según el cual si los votantes perciben que los distintos candidatos son similares en términos de corrupción política, no existe razón para penalizar a su alternativa preferida. Así, la tercera hipótesis implica que los votantes votarán a «su» candidato, presuntamente corrupto, cuando los demás aparezcan también como potencialmente corruptos.

La principal aportación del artículo sin duda es la metodología seleccionada para testar los tres micromecanismos aludidos. Los autores plantean un experimento donde los entrevistados tienen asignada aleatoriamente una de las distintas hipotéticas presentaciones en relación con la situación política de su candidato a alcalde, para posteriormente pedirles la probabilidad de votar a ese candidato en una escala de 0 (nada) a 10 (toda probabilidad). Así, es de esperar que las diferencias observadas entre los grupos tan sólo sean debidas a la información de que se les ha provisto. Se generan hasta seis escenarios distintos, dos para cada uno de los micromecanismos, donde se generan estímulos contrarios para cada par de alternativas.

Los resultados muestran que, a pesar de que las probabilidades de voto son muy bajas en todos los casos, hay dos micromecanismos que sí parecen generar diferencias: el del *Implicit Exchange* y el de la credibilidad de la información. En ambos casos, la existencia de crecimiento económico e información sesgada o partidista sobre la corrupción implican probabilidades de voto significativamente distintas y superiores para los alcaldes presuntamente corruptos. Sin embargo, no se observan diferencias para sustentar la hipótesis de falta de alternativas políticas como inhibidor del castigo electoral de los alcaldes presuntamente corruptos.

A pesar de la novedad y originalidad de los resultados, y el avance científico que significan, los mismos autores reconocen que son difícilmente generalizables a la población más allá del grupo experimental. Algunas desviaciones de la muestra experimental, que sobrerrepresenta a los sectores con más formación y más jóvenes, así como las limitaciones derivadas de la identificación partidista de los individuos y los problemas de «deseabilidad» social de las respuestas (difícilmente las personas admiten que podrían votar a un alcalde presuntamente corrupto), son límites que sólo se pueden superar con más investigaciones al respecto.

DEMONTANDO EL PARADIGMA DE *SMART CITY*: ¿QUÉ HAY BAJO EL DISCURSO DE LA OPTIMIZACIÓN Y LA EFICIENCIA?

Against the Smart City. The city is here for you to use («Contra la ciudad inteligente. La ciudad está aquí para que la uses»), Adam Greenfield, Kindle Edition, Nueva York, 2013.

Por **Adam Greenfield**

Contexto de partida

A menudo se presenta a la *Smart City* como un modelo ideal de transformación de la vida urbana que, a través de la implementación de capacidades tecnológicas, está destinada a mejorar nuestra calidad de vida como ciudadanos. Una visión que, en el contexto europeo, tiende a idealizarse todavía más a medida que se adereza con ingentes cantidades de fondos comunitarios para su puesta en marcha. Sin embargo, es necesario detenerse y reflexionar sobre el origen del término, quién lo ha desarrollado durante la pasada década y quién es el principal promotor de su implementación. También, qué significaría una *Smart City* en el plano abstracto o qué sistemas se han diseñado de igual forma para su gestión.

Adam Greenfield realiza un análisis de todas estas cuestiones a través de un ensayo crítico en el que hace referencia a aspectos como el *marketing* de venta de la ciudad por las compañías desarrolladoras, al discurso de los responsables de dichas compañías e incluso al desarrollo real de los principales proyectos singulares que hasta hoy se han llevado a cabo.

En definitiva, demuestra cómo el relato que constituye la visión y los valores de cada proyecto es tan importante a la hora de comprenderlo como el alto nivel de innovación tecnológica implantado en cada uno de ellos.

¿Qué es la *Smart City*?

El libro comienza con una interesante enumeración de las capacidades técnicas introducidas en el entorno urbano a lo largo de la pasada década, que van desde los dispositivos personales que nos permiten estar siempre en red hasta los sensores y sistemas de visualización de datos en tiempo real, y cómo el encuentro con todo este nuevo acervo tecnológico ha comenzado a alterar los pilares de la vida urbana tal y como la conocíamos. La tecnología digital ha introducido cambios en la economía y en las políticas públicas locales, y también va a condicionar la composición material del ambiente urbano. Todo ello influirá de manera notable en la estructura y el contenido de nuestra *psique* como ciudadanos.

Pero Greenfield va más allá de la explicación de la influencia de la informatización de nuestro ambiente urbano para explicar cuál es la narrativa que construye el relato de la ciudad inteligente al margen del uso de las tecnologías de información y comunicación (TIC) y quién lo está llevando a cabo. Para ello introduce en su análisis dos líneas de pensamiento, que él define como «*canonical Smart Cities*» y los sistemas que se instalan en realidades preexistentes.

Las *Smart Cities* «canónicas»

Entre lo que Greenfield define como «*canonical Smart Cities*», o ciudades inteligentes ideales, sitúa a las ciudades construidas desde cero: New Songdo en Corea del Sur, Masdar

City en los Emiratos Árabes o Plan ITValley en Paredes, Portugal. Son ciudades diseñadas y construidas con sistemas de procesamiento de datos incrustados en los objetos y las superficies, cuyas interacciones comprenden todo el desarrollo de la vida cotidiana.

Songdo es uno de los casos más citados y se comercializa como si de un automóvil de lujo se tratara, esto es, desde la exclusividad de la última y más novedosa experiencia de estilo de vida que uno pudiera vivir, comprendiendo capacidades como el control de acceso biométrico a las viviendas o la entrega de suministros totalmente automatizada. Masdar City, por su parte, fue diseñada por Foster & Partners, y promovida por el gobierno de Abu Dhabi como una suerte de oasis tecnológicamente conectado. Finalmente, el tercer caso, PlanIT Valley, cuenta con un Urban Operating System que al menos, en la teoría, gestiona las interacciones de cada espacio conectado, vehículo, dispositivo e –incluso– prendas de vestir en la ciudad. Esquemmatizando, el *leitmotiv* de cada una de estas *Smart Cities* canónica respondería a:

- Songdo City: experiencia urbana en distrito de negocios.
- Masdar City: innovación basada en la arquitectura sostenible.
- PlanIT Valley: lo último en la gestión computerizada de un ambiente urbano.

La *Smart City* en ciudades preexistentes

Sin embargo, el autor ve en el término *Smart City* algo más: la unidad más amplia y de mayores consecuencias para adaptar las TIC en red de lugares preexistentes. El fin de la recolección de datos, la adaptación de técnicas de análisis avanzado y de lo que él denomina «escrutinio computacional» es desplegar cada proceso visible en la ciudad y, en último caso, permitir la optimización de los flujos de materia, energía e información en pro de la mejora de la calidad de vida.

Es decir, aquí se situarían los productos de las grandes compañías que, además de haber contribuido tanto intelectual como prácticamente al desarrollo del término, tratan de vender e implementarlo en realidades preexistentes. De nuevo, toma como referencia para su análisis ejemplos reales de las principales compañías, su principal producto ligado a las *Smart Cities* y la definición inicial que hacen de ella. Serían las siguientes:

- **IMB** (Nueva York), con su Intelligence Operation Center, según el autor sería quien más se ha esforzado en trasladar su visión de ciudad inteligente al público general. Esta empresa define la ciudad inteligente como «aquella ciudad que analiza y sincroniza esfuerzos entre distintos actores urbanos, dando al líder información con la que pueden anticiparse a los problemas y gestionar el crecimiento de forma sostenible para todos».
- **Cisco** (San José, California), con su sistema Smart + Connected Communities Label, sobre la que destaca que en su definición de ciudad inteligente es la única que hace referencia explícita a una infraestructura abierta y compartida; se trataría de «la integración de los servicios públicos y privados, entregados a través de una infraestructura de red común, a individuos, gobiernos y empresas».
- **Siemens** (Múnich), con su Siemens City Cockpit, de la que destaca que, a pesar de su tradicional actividad ligada a las infraestructuras municipales de carácter físico, tiene una de las definiciones de ciudad inteligente más ambiciosas para el futuro: «en breves décadas las ciudades tendrán innumerables sistemas informáticos autónomos que, a través de un funcionamiento inteligente, tendrán un conocimiento de hábitos de consumo de energía de los usuarios para proporcionar un servicio óptimo».

En un segundo nivel, cita también a otras empresas como Samsung, Intel, Philips o Hitachi que, si bien ofrecen una visión integrada de *Smart City* tan completa como las anteriores, asumen ese discurso a través de diferentes sistemas técnicos y sus soluciones.

El autor asume que cada vez nos veremos más envueltos en la atmósfera que los geógrafos **Rob Kitchin** y **Martin Dodge** llaman de «código/espacio», donde el devenir de la realidad se activa por el funcionamiento de sistemas computacionales en la medida que dichos lugares son incapaces de funcionar según lo previsto, mientras que los sistemas deben actuar por defecto.

Así que, tomando como base este enfoque preliminar de ciudades construidas desde cero bajo el paraguas *smart* y sistemas de implementación, Greenfield comienza su análisis preguntándose ¿qué tipo de lugar es una *Smart City*? El autor da respuestas a través de diversos puntos de análisis, que evolucionan desde lo más básico a lo más complejo o de lo más físico a la descripción de una superestructura, no sólo técnica, sino también ideológica, sobre la que se sustentan los conceptos de la ciudad inteligente, objeto de análisis en el ensayo.

La *Smart City* construida en un espacio genérico, donde tomando como referencia la definición que el filósofo francés **Gilles Deleuze** hace del *any-space-whatever* como un lugar incondicionado, en grado cero, que ofrece infinitas posibilidades de interconexión, Greenfield señala que todo lugar es marcado por la historia y debate sobre si la arquitectura digital prevalece sobre el factor ambiental o físico que actuaría como mero telón de fondo. Menciona asimismo a **Rem Koolhaas**, autor de *The Generic City*, donde la ciudad es lo que queda después de que grandes sectores de la vida urbana cruzaran al ciberespacio, y por último reflexiona sobre las nuevas capas virtuales en las que se va estructurando la vida urbana.

La *Smart City* se desarrolla en un tiempo genérico. Se pregunta por qué surge antes en un lugar u otro y se apoya en lo que **Geneviève Bell** y **Paul Dourish** llaman el *proximate future*, es decir, un futuro que se asume como presente pero que en realidad se encuentra todavía al doblar la esquina. Aquí analiza la retórica de los anuncios comerciales de las empresas desarrolladoras de las *Smart Cities* canónicas y cómo se promocionan. La retórica parece instalada en una era de un futuro mejor que ya ha llegado, pero en la que, sin embargo, se soslaya cualquier complicación derivada de la historia o de la realidad preexistente; y concluye que hay que distinguir los avances de la vida cotidiana que pueden mejorar también la administración y gestión de vivir en una *Smart City* ideal, ya que el futuro próximo del que se hablaba se encuentra en constante redefinición.

La posición tecnológica de la *Smart City* también se asume como genérica. Además de tiempo y de espacio genérico, también la información sobre productos y servicios tecnológicos que están en el centro de su propuesta se asume como genérica y sin cualidades o variables que interfieran en ella y compliquen su funcionamiento. Afirma que lo que existen realmente son implementaciones específicas de componentes de proveedores específicos, laminados como proposiciones particulares y, cada uno a su vez, puede diferir mucho de los otros a lo largo de los diferentes ejes de interacción humana. Es decir, se proyecta la idea de que los componentes tecnológicos de información pueden ser ciertamente interoperables, pero que los sistemas construidos desde ellos no lo son. Greenfield contrapone esta visión ideal de la aplicación tecnológica a su interacción con la ciudad existente; es decir, el conjunto de prácticas, leyes o hábitos locales chocaría con lo que también llama «parafernalia de la *Smart City*», compuesta por elementos como los Touchless Entry Systems, CCTV Cameras, Dynamics Parking Schemes o Adaptive Recycling Bins, etc. En definitiva, sólo en una *Smart City* canónica podrían eludirse los problemas derivados de ese choque, pero no en los sistemas *smart* implementados sobre realidades preexistentes.

La *Smart City* pretende una objetividad, una unidad y un conocimiento perfecto que no son alcanzables, incluso al principio. Volviendo a las grandes compañías, el autor reconoce el esfuerzo que alguna de ellas realiza en sus planteamientos de base.

Pero a pesar de ese reconocimiento, como el que le otorga a los preceptos de IBM que glosan la objetividad de los datos, advierte que tras su análisis, se cae en un «recalcitrante positivismo ideológico» que sostiene que el mundo puede ser perfectamente reconocido, su contenido numerable y sus relaciones codificadas en un sistema técnico. Aquí encuentra los siguientes problemas:

- No se concibe un sesgo de distorsión, ni de entropía o contingencia, donde se incurra por ejemplo en errores en la medición, el mal uso o el fallo interpretativo de los datos.
- No existe un óptimo de Pareto en términos de una única solución para sistemas tan complejos y diversos como las ciudades.
- Llevarlo todo al algoritmo. De igual forma, no hay un patrón capaz de resolver problemas de toda clase y se apoya en ejemplos reales, como las matrices que interpretan el dinamismo de una ciudad con el promedio de la velocidad de sus peatones.
- La dificultad de codificar políticas públicas, aplicarlas de forma transparente y desapasionada sin influjo alguno de la vida política. Pone el ejemplo del New York City RAND Institute, con el que se pretendía optimizar la ubicación de las estaciones de bomberos de la ciudad a través de un algoritmo y que fracasó estrepitosamente por defectos metodológicos iniciales.

La Smart City se asienta en una plataforma de propiedad. Analiza los Information Technology Systems (ITS) de una *Smart City* partiendo de una doble posibilidad: por un lado, que exista una propiedad exclusiva de la parte responsable para su desarrollo y, por otro, que se desarrolle bajo los términos de una licencia de código abierto de un tipo u otro. Según su punto de vista, los Open Systems serían favorecedores de una masa crítica de desarrolladores, por lo que critica la doble moral con la que se implementan en la realidad algunos sistemas. Por ejemplo, en Living PlanIT Valley se afirma el carácter abierto de su ITS pero se monetiza a través del Urban Operating System (UOS). Es decir, las empresas tratan de conservar el control total sobre la propiedad intelectual subyacente. A través de un repaso a ciudades y empresas, dirime que los ITS se infiltran en los espacios, las experiencias y las relaciones de la vida cotidiana en la *Smart City*, ya que las plataformas sobre las que se sustentan están producidas de forma privada y lo que se produce es información y datos susceptibles de ser vendidos a aquellos dispuestos a pagarlos.

La Smart City está «sobreespecificada». Volviendo a los ejemplos de Songdo y PlanIT Valley y de cómo se encuentran plagadas de sensores, Greenfield cuestiona la viabilidad de esos sistemas, tanto de su mantenimiento como de su evolución tecnológica. Según su razonamiento, también corren el riesgo de quedarse obsoletos en un futuro y de no estar preparados ni física ni económicamente para su adaptación, algo que Masdar City sí tuvo en cuenta en su planificación, dejando espacios y vías específicas para la reposición de sensores. Critica, en este sentido, que, por lo general, estas ciudades siguen la pauta de lo que fue la planificación urbana anterior al paradigma y recaen en una estricta segregación de zonas urbanas, tal y como los preceptos urbanísticos modelaron en ciudades como Brasilia o Chandigarh, donde la planificación formal fue superada ulteriormente por procesos sociales informales. En resumen, cuestiona cómo en un contexto de «hiperconectividad» e «hiperubicuidad» se vuelva a incidir en una excesiva segregación funcional que constituye una lacra en sí misma para la adaptabilidad de la ciudad a futuros cambios sociales, económicos, demográficos o, paradójicamente, tecnológicos.

La Smart City se basa en una noción desacreditada de fluidez. Retomando la definición de *Smart City* de Cisco, especifica «*seamless*» (sin costura) en el contexto del usuario que no percibe interrupción en el flujo de una experiencia mediada técnicamente a pesar de que puede ser producida por sistemas muy heterogéneos entre sí. Encuentra un peligro en que, cuando fallan los sistemas que ocultan dicha complejidad, aquellos que no

perciben o no comprenden la red quedan completamente incapacitados para actuar dentro de ella.

La Smart City se basa en un modelo inadecuado de optimización. Tanto Living PlanIT como IBM a través del Rio de Janeiro Intelligent Operations Center aluden al concepto de optimización como llave en su concepción de la gestión de la ciudad inteligente. Greenfield critica que se trata de un traslado burdo del lenguaje de negocios al de la realidad urbana, que redundaría en la idea de que la computación puede valer por sí misma para gestionar ciudades. En otras palabras, se toma a las ciudades como máquinas que funcionan con flujos de trabajo que pueden ser optimizados. Afirma que, dejando a un lado este ámbito específico, los ingenieros reconocen la complejidad evaluativa de los sistemas urbanos y que la ciudad tiene un orden diferente a una corporación, por lo que la eficiencia no debe ser la única métrica con que evaluar los procesos urbanos.

La Smart City se implementa en beneficio exclusivo de los administradores. Apoyándose en el lugar en el que los manuales de Cisco o la consultora Gartner dejan a los habitantes de la ciudad, se vislumbra una concepción de la Smart City como aquella en la que residen un conjunto de tecnologías a una escala que sólo puede ser adquirida y desplegada por agentes estatales, e incluso requiere ser financiada a través de la emisión de bonos. La vida cotidiana de los ciudadanos está ausente, excepto como grandes generadores de datos; a lo sumo, como consumidores. El objetivo en este caso parece dotar a los administradores municipales de instrumentos para modular la conducta de la ciudad y sus habitantes. Entiende que se ha pervertido de alguna manera la visión inicial de proyectos como el famoso CYBERSYN del Chile de Allende entre 1970 y 1973 que, siendo un sistema de control de datos en tiempo real, su concepción era mucho mayor: un sistema de apoyo a la toma de decisiones, al soporte final que recaía en «el pueblo». Sin embargo, en los casos analizados, la ciudad inteligente no sólo pone delante prerrogativas a los administradores, sino que excluye la inclusión de cualquier otro actor.

La Smart City es difícil de imaginar de facto, fuera de una economía neoliberal. Greenfield afirma esto a través de ilustrativas afirmaciones de líderes locales deseosos de que las *Smart Cities* canónicas se instalaran en su territorio, para lo que estarían dispuestos a todo tipo de prebendas dirigidas a las compañías impulsoras de los proyectos. Aclara, eso sí, lo que entiende como la filosofía de la nueva política económica neoliberal: privatización de los servicios esenciales, asumiendo que así se mitiga el derroche y se gana en eficiencia; desregulación de la actividad privada; la asunción que el comercio global sin aranceles es la mejor vía para alcanzar la meta de la prosperidad y la reducción de impuestos asumiendo un mercado mínimo. Todos estos preceptos se encuentran en la retórica que define las *Smart Cities* analizadas, que se presentan más como una utopía de negocios global que como la plasmación de un marco ideal de convivencia ciudadana.

La Smart City presenta potencialidades perturbadoramente consistentes con el ejercicio del autoritarismo. Critica duramente la interacción entre las empresas y ambientes políticos en donde se instalan las ciudades canónicas proclives a la no intromisión en los asuntos públicos. Así, afirma que Songdo antepone el libre comercio a cualquier otro postulado y, de igual forma, duda de las condiciones laborales en que Masdar City fue construida y del escaso desarrollo cívico más allá del técnico que se puede demostrar en PlanIT Valley. Es decir, existe una delgada línea entre la observación y control de los procesos urbanos y la no deseable observación y control de la conducta ciudadana, que la falta de esfera pública específica en el desarrollo de estos lugares hace fácil traspasar.

La Smart City tiene poco que aportar a las ciudades. Vemos cómo la crítica se endurece y se apoya en que las experiencias analizadas están diseñadas para ser habitadas más por un segmento de mercado que para acoger la diversidad inherente a la vida urbana.

Es decir, el discurso prevalente trata a las ciudades como un terreno abstracto para la redistribución de técnicas desarrolladas en otros contextos, sin tener en cuenta todo lo que constituiría el ámbito informal de las relaciones humanas.

La *Smart City* replica los errores de las desacreditadas técnicas de planificación urbana de mediados del siglo xx. Volviendo sobre la idea apuntada anteriormente, critica la visión de *masterplan* y se ciñe a la ciudad construida sobre un plano nuevo y abstracto. Afirma que las descripciones de la serena y magistral dirección maestra de la ciudad como «máquina para habitar» de Cisco, Siemens o IBM, evocan de alguna manera a Le Corbusier, sin tener en cuenta los progresos metodológicos en la ciencia urbana de las últimas décadas del siglo xx y reflejan su animadversión por las ciudades preexistentes.

El mismo conjunto de potencial técnico que da lugar a la ciudad inteligente puede orientarse hacia fines más responsables. Greenfield finalmente recapitula y abre la puerta a la esperanza de que en una nueva era sociotécnica –que él identifica con la presentación del iPhone en junio de 2007–, la *Smart City* amplíe su retórica hacia un horizonte mucho más amplio, un horizonte en el que se aproveche la capacidad de recogida de datos para afrontar cuestiones de equidad de la distribución de recursos, o para dar respuesta a los ciudadanos a través de procesos adaptativos flexibles.

A modo de conclusión, podríamos decir que la intervención tecnológica, según el autor, debe derivar en el surgimiento de inteligencias, supuestos y subjetividades de mercado componente urbano, es decir, en el aprovechamiento de capacidades para, por ejemplo, apoyar el autogobierno, ahondar en la solidaridad y la acción colectiva, defender derechos y, en definitiva, experimentar una concepción alternativa de la influencia de la tecnología en la vida cotidiana que catalice el carácter tolerante, abierto y luchador que transmiten las grandes ciudades.

* * *

Adam Greenfield: urbanista, escritor y fundador de *Urbanscale*, es uno de los pensadores más importantes del mundo sobre la interacción entre la tecnología de la información en red y el ambiente urbano. Fue jefe de la dirección de diseño para el servicio y la interfaz de usuario de Nokia y trabajó como arquitecto de la información de la consultora de Internet Razorfish en Tokio. Es autor de libros como *Everyware: La edad de la aurora de la computación ubicua* (2006) o *Computación urbana y sus descontentos* (2007, con Mark Shepard)

Reseña de **Benjamín Augusto López Rodríguez**, consultor de ciudades e investigador del grupo de investigación social y políticas públicas (ISOPOLIS) de la Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad de Santiago de Compostela.

