



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

Pol Morillas

Andreu Orte

Esther Pano

Bárbara Pons

Carles Rivera

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

Diputación 262 2ª 08007
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

| EL LIBRO DEL MES |

EL LENGUAJE DE LAS CIUDADES.

Juan Echániz.

Resumen del libro de **Deyan Sudjic.**

| OTRAS IDEAS DE INTERÉS |

LA VÍA ISLANDESA DE PREVENCIÓN DEL ALCOHOLISMO
Y EL TABAQUISMO ENTRE LOS ADOLESCENTES.

Reseña de **Sara Llobera** sobre «Adolescent Substance Use, Parental Monitoring and Leisure-Time Activities: 12-year Outcomes of Primary Prevention in Iceland».

EL PODER DE LOS DATOS PARA LAS POLÍTICAS URBANAS.

Reseña de **Elena Costas** sobre «Big Data and Big Cities: The Promises and Limitations of Improved Measures of uUrban Life».

¿CONCURSAR O NEGOCIAR? EVIDENCIA EMPÍRICA PARA
LOS CONTRATOS DEL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO.

Reseña de **Jordi Rosell** sobre «Urban Bus Contractual Regimes in Small –and Medium– Sized Municipalities: Competitive Tendering or Negotiation?»

PRESENTE Y FUTURO DE LA COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL
EN EUROPA.

Reseña de **Lluís Medir** sobre *Inter-municipal Cooperation in Europe. Institutions and Governance.*



El libro de **Deyan Sudjic** sobre *El lenguaje de las ciudades* del que les hacemos un resumen es especialmente interesante ya que estamos en un momento de revisión de la agenda urbana. Por un lado, tenemos el crecimiento de la concentración de la población mundial en aglomeraciones urbanas, con la aparición de las megalópolis; por otro, los problemas crecientes de éstas para dar respuesta a las exigencias de bienestar y calidad de vida a las personas que voluntaria o forzadamente se han establecido en la ciudad. Al mismo tiempo, las ciudades compiten por atraer inversiones y talento, ya que la economía mundial, cada vez más escorada hacia los servicios y las finanzas, ha hecho de ellas su baluarte y motor, lo que origina distorsiones en algunas de las funciones clásicas de las ciudades, a saber: suministrar viviendas o infraestructuras de transporte, por ejemplo. En este contexto **Sudjic** pone su mirada en aquellas cualidades que hacen que una aglomeración más o menos grande pueda ser considerada ciudad. Para ello, repasa diferentes aspectos, experiencias y realidades poniendo el énfasis en aquello que desde su punto de vista genera vida urbana y en lo que hace que una ciudad triunfe o entre en declive. Su amplia experiencia y formación nos da una visión que incorpora muchos enfoques más allá de la crítica a los arquitectos y urbanistas. A pesar de que sus ejemplos son mayoritariamente del mundo anglosajón, creemos que contiene reflexiones útiles para los alcaldes y gestores locales, además de ser un libro ameno.

Traemos a este número uno de los múltiples artículos que dan soporte a la experiencia islandesa en la prevención de alcoholismo y otras adicciones en los adolescentes. Investigaciones como las de **Alfgeir Logi Kristjansson, Jack E. James, John P. Allegrante, Inga Dora Sigfusdottir y Asgeir R. Helgason**, forman parte de un programa dirigido a reducir el consumo de alcohol, tabaco y otras drogas en los adolescentes que implica a las familias y las comunidades locales. Este programa se ha convertido en un ejemplo de política pública de éxito a nivel mundial. Diversas ciudades están intentando introducir esta metodología que, lógicamente, requiere de adaptaciones al contexto concreto de cada ciudad. Especialmente interesante es la implicación de la academia en el programa, con la medición de resultados y evaluación continua y el mantenimiento en el tiempo. En definitiva, un buen ejemplo de colaboración entre la ciencia y las políticas públicas.

La revolución de los datos está cambiando la manera de proceder en la ciencia urbana. **Edward I. Glaeser, Scott Duke Kominers, Michael Luca y Nikhil Naik** nos ilustran sobre experiencias que utilizan nuevas fuentes de información urbana para mejorar el estudio y funcionamiento de las ciudades. Lo interesante es el enfoque de cómo la digitalización y otros avances pueden implicar al ciudadano en la mejora de las políticas locales, superando la fase de ser un mero usuario para convertirse también en agente proactivo de mejora.

El artículo de **Jordi Rosell** aborda la casuística de contratación de servicios de transporte urbano en ciudades medias o pequeñas, aportando, para ciudades de Cataluña, la evidencia empírica de los resultados de las diferentes formas en los que se ha procedido al contratar el servicio.

El libro coordinado por **Filipe Teles y Pawel Swianiewicz** sobre la cooperación intermunicipal en Europa nos ha interesado porque analiza cómo están funcionando los diferentes mecanismos e



instituciones de gobierno local en Europa en relación con la necesidad de cooperación inter y supramunicipal. Los gobiernos locales y sobre todo los municipios tienen retos cambiantes y progresivos en la prestación de servicios. La movilidad obligada, la fiscalidad, la población flotante, la complejidad y aumento de determinados servicios públicos, etc; son algunos de los factores que obligan a los municipios a cooperar con otras instituciones locales. En Europa se dan diferentes modelos: en algunos casos se ha optado por favorecer esta cooperación, como es el caso de Francia; en otros se ha optado por un mapa municipal más reducido, pensando que menos municipios pero con más medios y mayor escala de intervención requerirán de menor cooperación. Lo curioso es que incluso en este caso siempre hay algún servicio o competencia local que requiere de cooperación intermunicipal. La investigación es una buena base para analizar el caso español, donde los últimos cambios legislativos no han actuado de manera clara sobre el mapa municipal y al mismo tiempo han puesto trabas a la cooperación municipal (mancomunidades y consorcios), limitando el enfoque a intentar que los ayuntamientos presten menos servicios (¿alguien se cree que eso evitará la demanda de los mismos?), por lo que es necesario preguntarse: ¿cuál es la estrategia?

Espero que todo ello sea de su interés.

Juan Echániz

EL LENGUAJE DE LAS CIUDADES

El autor

Deyan Sudjic, nacido en Londres en 1952, de padres yugoslavos, es arquitecto, periodista y escritor. Ha sido crítico de arquitectura para el diario británico *The Observer*, fundador de la revista *Blueprint* y director de la prestigiosa revista de arquitectura *Domus*. También ha sido decano de la Facultad de Arte, Diseño y Arquitectura de Kingston. Desde 2006 es director del Museo del Diseño de Londres.

Sus preocupaciones sobre la formación de las ciudades, el papel de los arquitectos y de la arquitectura en el éxito de éstas y las relaciones de la arquitectura con el poder le han llevado a publicar diversos libros, entre los que también encontramos una biografía de Norman Foster. Especialmente destacables son *The 100 Mile City* (Harcourt, 1993), *The Language of Things: Understanding the World of Desirable Objects* (W.W. Norton, 2009) y *B is for Bauhaus* (Particular Books, 2014).

El libro

En *El lenguaje de las ciudades*, Sudjic se interroga sobre la idea de ciudad y sobre aquellos aspectos que hacen que tenga éxito o aceleren su decadencia. En un contexto histórico de progresiva concentración de la población mundial en las ciudades, el autor bucea más allá de las definiciones estadísticas de los organismos internacionales sobre las aglomeraciones, busca qué es exactamente una ciudad y cuál es su esencia y su realidad básica para que podamos hablar de algo que sea algo más que la suma edificios de diferentes usos. Sus preguntas y reflexiones son especialmente oportunas, ya que si la mayoría de los habitantes de la tierra van a ser «ciudadanos», es decir van a vivir en lo que genéricamente llamamos ciudades, cabe preguntarse por el futuro de las aglomeraciones urbanas y sobre si están preparadas para mantener su esencia en el contexto de los cambios que se están produciendo en la manera de vivir y producir. Según su opinión, la digitalización y la inteligencia artificial lideradas por grandes (pero pocas) corporaciones (Apple, Facebook, Amazon, Google, etc.), que tienen sus cuarteles generales en ciudades o barrios que no responden al arquetipo clásico de ciudad, constituyen una grave amenaza para las ciudades si éstas no se renuevan, aunque siempre manteniendo algunas de las características que les han permitido generar identidades fuertes entre sus habitantes.

¿Qué es una ciudad?

A pesar de la denominación común, parece evidente que no es lo mismo una ciudad de 100 000 habitantes que Tokio (40 millones). «Si cualquier cosa puede definirse como ciudad, entonces la definición corre el riesgo de no significar nada», Sudjic intenta aproximarse a aquellos aspectos cualitativos que le interesan de la ciudad. En primer lugar tenemos a las personas, que a partir de las relaciones y roles que establecen en cada una de las ciudades les confieren una identidad y un carácter distintivo. En segundo lugar, a parte de las personas, sin las cuales es imposible el hecho ciudadano, están los diferentes orígenes de las ciudades (industrial, comercial, militar o religioso), y eso tiene consecuencias en su desarrollo, aunque es verdad que las ciudades que por una u otra razón han tenido influencia en la historia de la civilización han pasado por muchas y diversas fases. En tercer lugar, las condiciones naturales (clima, topografía y otros) pueden condicionar la vida en ellas. En todo caso, se trata de condicionantes de ninguna manera

genéricos, ya que el resultado es que cada ciudad es diferente aunque tenga los mismos condicionantes. Por ejemplo, París y Londres han crecido alrededor de un río y son ciudades muy distintas.

La manera en que la gente se une para trabajar, el modo de gobierno o cuestiones tan «técnicas» como el sistema de transportes o de alcantarillado influyen decisivamente en la configuración de la **morfología de la ciudad**. Pero la **idea de ciudad** es más escurridiza. El autor lanza varias aproximaciones personales. La ciudad «es una máquina de creación de riqueza, que, como mínimo, hace que los pobres no sean tan pobres como eran antes». El autor propone que «una autentica ciudad ofrece a sus ciudadanos la libertad de ser lo que quieren ser», lo que parece que actualiza el dicho medieval «el aire de la ciudad hace libre», que aludía a una relativa situación de libertad en las ciudades en contraposición al poder que ejercía el señor feudal sobre los habitantes del campo.

Urbanidad y ciudadanía (tal como lo entiende **Saskia Sassen**, a la que cita) serían otros conceptos subyacentes a la ciudad. Por ejemplo, las ciudades han liderado la lucha por los derechos civiles: el reconocimiento de la homosexualidad o la lucha contra la intolerancia. Las ciudades que han sido tolerantes han florecido más que otras (caso de Ámsterdam al aceptar e integrar en el siglo XVII a todas las minorías perseguidas del momento). Pero esta idea de ciudad abierta no es la única para triunfar, ya que si conocemos la historia veremos que muchas tienen orígenes autocráticos y, sin embargo, son admiradas y han desarrollado vida urbana de calidad.

El autor explica que estamos anclados en una definición de ciudad creada por el mundo rico, pero que las nuevas ciudades que se han creado estas últimas décadas (sobre todo en Asia y en África) se escapan de las definiciones al uso. Una parte mayoritaria del nuevo hecho urbano responde a patrones que no pueden calificarse como propios de ciudad (barrios de autoconstrucción sin urbanismo, asentamientos ilegales, campamentos de refugiados, etc.) y, claramente, no tienen ni los recursos materiales que reconocemos en las ciudades «clásicas» ni las cualidades de urbanidad y ciudadanía de algunas ciudades que han contribuido de manera especial a hacer más libre a la especie humana.

En este nuevo tipo de ciudades, propuestas muy concretas pueden representar avances «ciudadanos» muy importantes (como poner agua corriente o electricidad en un asentamiento, por ejemplo) y, en cambio, el autor llama la atención sobre la fragilidad de las ciudades «tradicionales» que pueden perder fácilmente sus atributos como ciudad a partir de la banalización de estos (turismo, imagen, consumo, gentrificación, etc.) por un lado, y por la caída de los servicios básicos (seguridad, alta mortalidad infantil, déficit fiscal, cierre de empresas o mal gobierno), por otro, que en primer lugar impactan en las clases más pobres pero que en definitiva dejan a la ciudad sin futuro.

Si las amenazas están claras, los factores de éxito no lo son tanto. Un aumento desproporcionado de la población dificulta la tarea, sobre todo si se produce en un espacio corto de tiempo. La ciudad tiene que ofrecer a sus ciudadanos seguridad tanto física como jurídica (esto nos hace pensar en lo que puede pasar en Barcelona, ciudad hasta el momento de éxito, como consecuencia de la inseguridad jurídica que se ha instalado en Cataluña) y libertad de elección. Cita el libro de **Jane Jacobs**, *La Economía de las ciudades* (1969), donde de una manera premonitrice ya advertía de la necesaria diversidad de usos y de objetivos como factor de éxito de una ciudad, así como de la importancia de la continua innovación que permite a las ciudades fuertes reinventarse continuamente y ser banderas de la modernidad.

Una condición necesaria según el autor es la existencia de un **gobierno democrático** de la ciudad, aunque esto siempre es imperfecto y mejorable. En todo caso, Dubai, con

la mayoría de ciudadanos que solo trabajan allí y tienen menos derechos que sus habitantes y con una proporción de mujeres de 1 a 3, difícilmente puede ser una ciudad con futuro. En el otro extremo, tenemos los límites legales y financieros al poder de los alcaldes en Nueva York o Londres. Muchas grandes ciudades durante muchos años no han tenido un gobierno democrático (Londres o París, por ejemplo) y han conseguido por diferentes motivos ser atractivas para la vida urbana. Caso opuesto, Hong Kong y Singapur son ciudades estado que han creado un modelo de renovación permanente.

El autor se plantea cuál es la escala mínima, en el siglo XXI, para que una ciudad pueda triunfar en un momento que toda la innovación pasa por las ciudades. La innovación y la nueva revolución digital se han concentrado en unas pocas. Tenemos el caso de Cupertino (donde está la sede de Apple), que sólo tiene 60 000 habitantes. Podríamos compararlo con el papel de Siena en Europa en el *quattrocento*, pero en el fondo no estaríamos enfocando bien el problema, ya que se trata, aunque se autodenomina como ciudad, de un barrio de San Francisco, cuya área metropolitana tiene 7 millones de habitantes y la innovación que allí emerge no se entiende sin la proximidad de la Universidad de Stanford.

Otro aspecto que analiza Sudjic es la influencia de la planificación o la ausencia de la misma en las ciudades, bien como fenómenos naturales o como artefactos hechos por el hombre. Cita a **Christopher Alexander**, autor del libro *La ciudad no es un árbol*, según el cual la estructura de las ciudades artificiales se asemejaría a un árbol, estructura demasiado sencilla para permitir la complejidad de las interacciones ciudadanas. En los años sesenta del siglo pasado los «patrones» de este teórico del urbanismo supusieron una alternativa al desprestigio de la planificación (como nos cuenta **Peter Hall** en su libro *Grandes desastres de la planificación*). Este desprestigio está en la base del activismo urbano de los sesenta cuyo mayor exponente es **Jane Jacobs**, que afirmaba que la ciudad no es una obra de arte y nunca está completa, por lo que no puede ser objeto de una sola visión. En estas idas y venidas sobre la necesidad de la planificación y del tipo de la misma, el autor cita los ejemplos de París (François Mitterrand y su visión de París a partir de grandes actuaciones) o Barcelona o Bilbao. En Barcelona destaca que el trabajo coordinado (y que dio respuesta a una tarea acumulada durante muchos años de decadencia) de diferentes profesionales de la planificación y la arquitectura con los políticos sirvió positivamente para convertir a la ciudad en un referente (aunque según él hubo fenómenos de gentrificación en el Barrio Chino y en el Poblenou, lo cual es muy matizable). Esto último parece abonar la idea de la necesidad de una auténtica planificación democrática, en contraposición a la autocrática, ilustrada o impuesta desde una sola visión, interés o ideología.

Igualmente se mantiene escéptico sobre la idea de ciudad dispersa. Más allá de las consecuencias medioambientales de determinados modelos de urbanización (barrios extensos y poco densos), la ciudad ha de ser compacta o ha de tener porciones significativas de su territorio que respondan al modelo de concentración para favorecer la diversidad de usos y mezcla de clases y orígenes.

El autor se pregunta por las transformaciones urbanas espectaculares que se han sucedido durante las últimas décadas y si éstas no son más que una expresión del «mercado» o en otros casos del «Estado», pero en ningún caso responden a los anhelos de una sociedad auténticamente democrática. Los críticos dicen que las grandes planificaciones o las basadas en edificios o barrios «estrella» no tienen sustancia y que se debe trabajar desde abajo, pero sólo con este trabajo de abajo arriba (mucho participación y todo lo que conlleva) no se puede, a veces, afrontar problemas estructurales graves. Lo cual parece que nos lleva a una conjunción de planificación y participación y un enfoque menos

liberal y más comunitario: «Las ciudades que tienen éxito son aquellas que están enraizadas en un clima cultural tan creativo que llena los museos además de construirlos».

Cómo hacer una ciudad

El libro repasa el origen del **nombre de las ciudades**: éste nos da información sobre sus orígenes, vicisitudes y la influencia de la ideología en el carácter de la misma. También se detiene en una parte substantiva de la ciudad como son sus monumentos, que ayudan a conformar o cambiar las identidades muchas veces controvertidas por un grupo social u otro. Así, explica ejemplos como los de Estambul, Moscú o Berlín, donde la ideología dominante se ha apropiado en cada momento de los monumentos en una tendencia que se observa en todas las ciudades con mayor o menor intensidad.

Para hacer una ciudad se necesitan **gente y recursos**. Desde el punto de vista autocrático no hay problema: se trasladan funcionarios (Brasilia o Ankara), pero eso no siempre garantiza el resultado de una ciudad compleja y diversa. En cuanto a los recursos, sobre todo los básicos, como el agua, son imprescindibles para el florecimiento de una ciudad. Aun así, el autor advierte del peligro que tienen algunas ciudades que son capitales de países, que vendrían a ser como niños consentidos, ya que tienden a drenar recursos necesarios para el desarrollo de todos los territorios y de las otras ciudades del país. También advierte del peligro de «balcanización» de determinadas ciudades que, por diferentes razones de intolerancia, pierden la cohesión y acaban troceadas en diferentes identidades, lo cual redundaría en una decadencia general (Beirut o Belfast, por no hablar de Sarajevo).

Por otro lado y en otra visión, también se da el caso de ciudades con identidades tozudas, es decir de identidades diferenciadas y marcadas a pesar de que el territorio en el que se desarrollan funciona como una gran metrópolis (es el caso de Rotterdam y Ámsterdam, y otras más pequeñas que forman una entidad territorial mayor, como el Ranstad holandés).

Aunque haya ciudades sin calles (Los Angeles o Brasilia) y a pesar de las teorías que postularon **Le Corbusier** y los **CIAM**¹, que rehuyeron de su trazado tradicional, el autor apunta que «las calles sostienen la capacidad de la gente de la ciudad de moverse por esa ciudad de la forma y el momento en que elijan». De esa manera, permiten orientarse sin preguntar e identificarse. Son, de este modo, un logro democrático (por eso en Beijing, hasta hace no mucho, no estaban identificadas). La calle proporciona el espacio para que se desarrolle la vida ciudadana. Las calles son los medios por los que las ciudades crecen y florecen, pero también pueden ser su cáncer... Muchos peligros las acechan: la proliferación del centro comercial en la periferia, la desaparición del comercio de proximidad, el cambio en las costumbres en el consumo, etc. En los casos de éxito las calles tienen la capacidad de convertirse en «marcas» (Wall Street de las finanzas, Savile Row de la sastretería, Via della Spiga de la moda, etc.). También es interesante atender a los nombres de las calles (políticos, literatos, etc.), lo que nos lleva al tema de la identidad y la monumentalización cambiante. Por el contrario, las carreteras que, en general, no tienen esta capacidad de fijar la identidad, normalmente se numeran (aunque hay excepciones, como la famosa ruta 66, también llamada «la calle Mayor de América»).

Esta capacidad de las calles y de sus nombres para crear identidad y cohesión está amenazada con la revolución digital. ¿De qué nos sirve el nombre si Google Maps nos lleva a ella?

1 Congrès International d'Architecture Moderne (1933).

La posibilidad del anonimato es una de las características de la ciudad que la diferencia del pueblo. Al mismo tiempo permite que, si uno lo desea, se sienta participe de la comunidad o de algunos aspectos de ésta, rechazando otros. La concentración de información privada en manos de pocas empresas apunta directamente a este anonimato. En este sentido, no es descartable que en las grandes ciudades en el futuro no haya desconocidos, ni posibilidad de vivir discretamente, y quizás nos encontremos con el control que ejerce la comunidad en los pueblos.

Entre los muchos efectos de la revolución digital en las calles y en la ciudad está la gentrificación producida por el uso de plataformas (como AIRBNB) que transforman de manera rápida y con la participación de sus habitantes porciones enteras de los centros urbanos.

Cómo cambiar una ciudad

En este capítulo el autor relata sobre todo las transformaciones habidas en Londres (Canary Wharf, Battersea, Vauhall y otras actuaciones recientes), ya que las ha vivido muy de cerca por haber participado en diversos organismos de la capital inglesa. Demuestra una visión crítica para con las empresas, los políticos y los arquitectos que han impulsado una manera de hacer (terciarización, edificios en altura, arquitectos estrella, etc.) que ha conllevado que la mayoría de propiedades de Londres sean inalcanzables para la mayoría de sus residentes. Esto supone una amenaza para su futuro como ciudad, ya que impide fijar a la población más joven y con talento que son los que, en gran medida, le han dado el impulso actual.

Se pregunta si las cosas se podrían haber hecho de otra manera y compara el caso de Londres, que considera que se ha contagiado del modelo de Shanghái, con el modelo de París, aunque éste tampoco le merece futuro ya que a pesar de responder a un fenómeno más planificado (en contraposición al pragmatismo del desarrollo londinense) tiene los mismos problemas de tematización del centro urbano y de expulsión de residentes.

El gobierno de la ciudad

Repasando varias situaciones extremas (las ciudades diseñadas y construidas por Disney o las «nuevas ciudades» tipo Brasilia), Sudjic llega a la conclusión que para que una ciudad tenga éxito, y para que sus habitantes puedan dar lo mejor de sí, se necesitan, sin duda, un sistema educativo que funcione para todos, formas de albergar a la gente, servicios de salud y de transporte y algún tipo de planificación que ordene todo eso e impida que la no resolución de servicios básicos entorpezca el bienestar general.

Recuperando la idea del «buen gobierno que se enorgullece del lugar que gobierna» pone como referencia histórica del mismo a Siena y a las pinturas murales en las que Lorenzetti² hizo una alegoría sobre el buen y mal gobierno. Estas pinturas servían para que los gobernantes de la ciudad tuvieran una referencia de lo que la ciudad esperaba de ellos. Considera que los mensajes contenidos en el mural son de mucha actualidad y que algunas ciudades de hoy gobernadas por regímenes corruptos deberían aprender de ellas.

En el caso inglés, la política de los diferentes gobiernos tampoco ha ayudado a preparar a las ciudades para su mejora. En este sentido, se muestra muy crítico con la retirada de competencias y recursos a las autoridades locales inglesas llevada a cabo por **Marga-**

2 *La alegoría del buen y mal gobierno* (1338-39), Ambrogio Lorenzetti, Palazzo Publico de Siena.

ret Thatcher, y continuada por los laboristas. Considera que Londres, se ha convertido, a partir de la no planificación, y en parte por la falta de un auténtico gobierno democrático en los años decisivos (Margaret Thatcher liquidó el Great London Council en 1986 que existía desde 1965; los laboristas lo recuperaron en 2000 creando un ente similar, pero con menos competencias, la Great Council Authority) en «el resultado de incontables voluntades individuales, de expectativas políticas y de cambios económicos de capital desde Asia, el golfo Pérsico y Rusia a Londres» y considera que los ciudadanos disfrutaban de un gobierno democrático de baja calidad. Sudjic hace un canto a la mejora cualitativa de la democracia local y de una planificación menos ilustrada como receta para el éxito de la ciudad.

La idea de ciudad

La idea de lo que debiera ser la ciudad ha ido cambiando en el tiempo en función de la realidad existente. Por ejemplo, la obsesión de los urbanistas y arquitectos modernos de principios del siglo xx fue combatir las epidemias que asolaban la ciudad industrial poniendo el objetivo en la salubridad, lo que marcó una determinada línea de hacer urbanismo que tuvo mucho impacto en la reconstrucción europea de después de la segunda guerra mundial.

El autor se detiene en los casos de dos «no ciudades» para explorar porque han tenido éxito. Sigue los pasos de **Reyner Banham** para Los Angeles o de **Robert Venturi** y **Denise Scott Brown** para Las Vegas, dada la atracción de gente por las actividades que allí se realizan, pues a pesar de la estructura y características heterodoxas respecto a las ciudades tradicionales de estos enclaves, hierven de actividad y se renuevan continuamente. Otro ejemplo extremo es Lagos (la mayor aglomeración de África con aproximadamente 10 millones de habitantes), en cuya remodelación está trabajando **Rem Koolhaas**, que tiende a ser un suburbio extendido y caótico pero rebosante de vida, en el que este arquitecto ve muchas características que la hacen aspirar a ser una ciudad de éxito. Para acabar se centra en Silicon Valley centro de la revolución digital que está cambiando el mundo pero donde sólo podemos hablar de ciudad refiriéndonos al centro de San Francisco.

Las multitudes y sus descontentos

«La multitud es un signo esencial de vida urbana», la vida en la ciudad tiene muchas amenazas (el crimen, la enfermedad o el miedo a un atentado), pero la presencia de gente en las calles y en las plazas siempre es más positiva que negativa, según Sudjic. Un espacio público lleno de actividad indica que gana el optimismo sobre los peligros, la ciudad está en buena forma. Por ello considera que cuando esta multitud toma una ciudad de forma deliberada, por ejemplo para una protesta, conviene no ignorarla, independientemente de nuestra posición ya sea la expresión de la energía democrática como de una amenaza ciega.

Asimismo hay que atender a los riesgos de una nueva multitud que toma las ciudades, los turistas, que producen distorsiones estructurales. Considera que el turismo tiene que ser gestionado si las ciudades no quieren convertirse en parques temáticos.

La ciudad es una realidad compleja. El autor entiende que se debe contemplar como un ser vivo, que puede morir si se le trata mal, pero florecer si se dan las condiciones adecuadas, si se renueva constantemente. La medida de su éxito será el mantenimiento de su esencia.

Critica general

El libro es ameno y el autor aplica su experiencia y el conocimiento de diversas ciudades para, a partir de múltiples ejemplos, enseñar al lector lo que hay detrás de la experiencia de vivir o visitar una ciudad. De esta manera *El lenguaje de las ciudades* constituye una manera de entender algunas de las cosas que están ocurriendo en el desarrollo del fenómeno urbano y su impacto en nuestra vida y que, modificando o no la imagen de nuestras ciudades, las están cambiando. Particularmente sugerente es cómo señala los retos que tiene las ciudades en su adaptación a un cambio de paradigma, la revolución digital y todo lo que conlleva. El autor no puede escapar a su educación anglosajona y por ello se siente más a gusto repasando a autores como **Reyner Banham** o **Jane Jacobs** o el matrimonio **Robert Venturi** y **Denise Scott Brown**, mientras que olvida a otros autores que también han investigado el hecho urbano. Esto hace que el libro se decante más por los problemas de las ciudades inglesas y americanas, incluso las nuevas ciudades asiáticas, sin entrar en las ciudades continentales o las mediterráneas.

* * *

Resumen de **Juan Echániz Sans**, arquitecto y gestor local. Ha sido coordinador del Programa de Mejora del Paisaje Urbano de Barcelona, coordinador general de la Diputación de Barcelona y gerente municipal de L'Hospitalet de Llobregat.

LA VÍA ISLANDESA DE PREVENCIÓN DEL ALCOHOLISMO Y EL TABAQUISMO ENTRE LOS ADOLESCENTES

- **Publicación:** «Adolescent Substance Use, Parental Monitoring, and Leisure-Time Activities: 12-year Outcomes of Primary prevention in Iceland», *Preventive medicine*, 51 (2010), 168-171, mayo 2010.
- **Autores:** **Alfgeir Logi Kristjansson** (Reykjavik University y Karolinska Institute), **Jack E. James** (National University of Ireland), **John P. Allegrante** (Columbia University), **Inga Dora Sigfusdottir** (Reykjavik University) y **Asgeir R. Helgason** (Reykjavik University y Karolinska Institute).
- **Síntesis:** Sara Llobera.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Este estudio analiza la relación entre la disminución del consumo de tabaco y alcohol en adolescentes islandeses en el periodo 1997-2009 y la implementación de iniciativas comunitarias de prevención. Los resultados muestran una mayor reducción de este consumo en los municipios donde se había intervenido, sugiriendo que el control parental y la participación en deportes organizados devienen factores protectores.

En la década de 1990, el consumo de tabaco y alcohol en adolescentes de 15 y 16 años presentaba un aumento respecto a los años anteriores en la mayoría de los países europeos. Así lo publicaba en el 1995 el *European School Survey Project on Alcohol and other Drugs* (ESPAD), un estudio comparativo sobre el consumo de sustancias entre los jóvenes europeos. Demostraba, además, que los islandeses –junto con sus vecinos nórdicos– eran los que más alcohol consumían.

En este contexto un grupo de científicos islandeses del Icelandic Centre for Social Research and Analysis (ICSRA), así como algunos líderes políticos, vieron la necesidad de aunar esfuerzos e intervenir para revertir dicha tendencia. Así, empezaron a colaborar con el objetivo de comprender los factores sociales que influían en el consumo de sustancias entre los jóvenes y las posibles estrategias preventivas.

A través de la literatura escrita sobre prevención de adicciones y del propio trabajo del ICSRA, que realiza las encuestas anuales *Youth in Iceland*, se diseñó una estrategia ascendente (*bottom-up*) basada en la comunidad para disuadir dicho consumo. Se reunieron todas las partes interesadas –investigadores, legisladores, profesionales y miembros de la comunidad educativa, incluidos padres, personal escolar, entrenadores deportivos y trabajadores juveniles– para crear una red de apoyo, de monitorización y de oportunidades para el desarrollo de la juventud.

En primer lugar, analizaron los datos nacionales provenientes de las encuestas con el fin de identificar el alcance del problema y trazar las líneas generales que seguir. Posteriormente, se trasladó la discusión a nivel local con los distintos participantes y se diseñaron iniciativas adaptadas a las necesidades de cada barrio, pueblo o región. Finalmente, se hizo una reflexión global, que incluía la revisión de las actividades locales a partir de los resultados de la nueva ronda de encuestas.

Entre las muchas iniciativas que se implementaron, destacan las campañas de prevención del consumo en los medios de comunicación, el aumento de la mayoría de edad legal y la prohibición de toda publicidad relacionada con el tabaco y el alcohol. Asimismo, se incrementó la fi-

nanciación estatal de los clubs deportivos, musicales, artísticos, de danza y de otras actividades organizadas. También se fomentaron comportamientos que reforzaran los vínculos con los padres y los centros de enseñanza, y se promovieron proyectos que permitiesen a los padres pasar más tiempo con sus hijos y conocer el entorno social del que participaban los mismos. Por último, en la escuela se utilizó la influencia positiva entre iguales para desalentar el tabaquismo fuera de las aulas.

En el 2010, el consumo de alcohol y tabaco en adolescentes islandeses se había reducido. Se realizó entonces un estudio para determinar si la disminución experimentada en el periodo 1997-2009 podía atribuirse a los esfuerzos nacionales de prevención y hasta qué punto la participación de la comunidad en el programa del ICSRA había contribuido a este declive.

Para llevarlo a cabo, se compararon las tendencias en el consumo de drogas entre el grupo de «municipios de intervención», que adoptaron iniciativas de prevención desarrolladas por el ICSRA y que se centraban en el control parental y en la participación en actividades de tiempo libre; y los «control», que no participaron en las iniciativas pero estuvieron expuestos a los esfuerzos de prevención a nivel nacional (campañas en los medios de comunicación, medidas legales, etc.).

Los resultados del estudio mostraron que el consumo de tabaco y de alcohol disminuyó en los doce años de estudio tanto en el grupo de municipios intervenidos como en el de control, aunque de manera más acentuada en el primero. Además, aumentaron los factores protectores como el control parental y la participación en deportes organizados. Asimismo, la prevalencia en los factores de riesgo como la asistencia a fiestas sin supervisión adulta, disminuyó significativamente.

En el 2015, el ESPAD volvió a publicar los datos correspondientes a los años 1995-2015, donde se evidenciaba que Islandia seguía presentando una reducción de consumo en los jóvenes. Así, bajó del 32 % al 6 % el consumo de tabaco con frecuencia (en los últimos 30 días), y del 56 % al 9 % el del alcohol. En este mismo informe, los datos referentes a España eran más alarmantes: el 22 % de los jóvenes consumía tabaco; el 65 %, alcohol; y un 21 % se había emborrachado en el último mes.

En definitiva, Islandia ha conseguido lo que supone un reto para el resto de países en materia de prevención de adicciones en adolescentes, gracias a la coordinación entre los diferentes actores y la adaptación de las necesidades nacionales a la realidad de cada municipio.

España, que se sitúa en la cumbre de los países europeos con más consumo de drogas, tanto legales como ilegales, podría adoptar el modelo islandés adecuándolo a sus particularidades para afrontar este problema de salud pública que no está, ni por asomo, resuelto.

EL PODER DE LOS DATOS PARA LAS POLÍTICAS URBANAS

- **Publicación:** «Big Data and Big Cities: The Promises and Limitations of Improved Measures of Urban Life», *Economic Inquiry*, Julio 2016.
- **Autores:** **Edward I. Glaeser** (Harvard Kennedy School), **Scott Duke Kominers** (Harvard University), **Michael Luca** (Harvard University) y **Nikhil Naik** (Massachusetts Institute of Technology).
- **Síntesis:** **Elena Costas**, investigadora postdoctoral en Economía de la Universidad de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Desde hace unos años el concepto de big data se ha ido haciendo cada día más familiar, y en el caso de las ciudades esto no ha sido una excepción. Actualmente podemos obtener una gran cantidad de datos sobre un municipio por unos canales y a una escala que hace una década eran impensables. Tradicionalmente, la investigación de las áreas urbanas se basaba en datos estadísticos agregados o encuestas de muestras representativas. Sin embargo, a día de hoy son muchas más las preguntas que podemos responder a través de la digitalización de cuentas, la expansión de las redes y la computarización de la sociedad.

El economista de Harvard Edward Glaeser y otros coautores analizan en el estudio cómo la revolución del *big data* va a cambiar el estudio de la ciencia urbana. Las ciudades se convierten de este modo en lugares que ofrecen datos en directo, como nunca antes había ocurrido. La combinación de este hecho con algoritmos predictivos –conjunto prescrito de instrucciones o reglas bien definidas para hacer predicciones acerca del futuro o acontecimientos no conocidos– nos puede permitir extrapolar variables de la población que antes no se podían medir.

En su estudio, los autores describen nuevas fuentes de información urbana e ilustran cómo las mismas pueden usarse para mejorar el estudio y funcionamiento de las ciudades. En primer lugar, se analiza la propia capacidad de medida de distintas variables, que puede tener un valor en sí mismo. Para ello se considera el caso de la ciudad de **Nueva York**, y cómo la aplicación de Street View de Google Maps pudo ser utilizada para medir las características físicas de los barrios y predecir su renta. Para ello es necesario utilizar un modelo de visión computacional, que se entrena para predecir la renta media a partir de las imágenes de las calles. Una vez el modelo ha aprendido cómo hacerlo puede aplicarse a cualquier ciudad, y los datos de renta se pueden vincular a los precios –y las proyecciones de cambio– del mercado inmobiliario.

Esta metodología tiene un gran potencial en políticas de bienestar, pues puede mapear la riqueza y la pobreza en áreas no medidas de nuestras ciudades. También plantea importantes beneficios para aquellas áreas en las que la falta de medidas representa una barrera a la investigación. Es necesario, por tanto, continuar recopilando datos para la definición y la medida de las políticas públicas locales. El estudio considera también cómo los métodos de encuestas de valoración contingente pueden jugar un rol importante en la evaluación de las inversiones públicas en los espacios urbanos. Esta metodología, utilizada principalmente en estudios de medioambiente, ofrece grandes oportunidades a la definición de políticas urbanas. La clave está en hacer servir elementos psicológicos para guiar a los encuestados a reportar valoraciones que puedan ser útiles para la Administración. El estudio hace uso de tres ejemplos para demostrarlo: un nuevo parque en la isla Northerly de **Chicago**, el establecimiento de un distrito reservado en Bedford, **Brooklyn**, y la imposición de limitaciones de altura en los edificios del Rose Kennedy Greenway de **Boston**. Por

ejemplo, se observa que se pueden obtener resultados más valiosos pidiendo a los usuarios que comparen una inversión en parques o una inversión en la calidad de las carreteras, en vez de enmarcarlo en «¿cómo de valioso es el parque XX para usted?», con métricas económicas.

Sin embargo, el *big data* es especialmente valioso para las ciudades si se puede usar directamente para mejorar la toma de decisiones públicas. El análisis de Glaeser y coautores analiza cómo Yelp, la página web especializada en puntuaciones de servicios, puede aumentar algunos servicios de la ciudad como las inspecciones. Estos datos ofrecen la capacidad de utilizar a la sociedad civil para aumentar las funciones de los gobiernos al reducir los costes de contribuir a los servicios gubernamentales. Este tipo de aplicaciones electrónicas son una herramienta que los ciudadanos pueden utilizar para dar su opinión a sus administraciones locales, de forma rápida y poco costosa.

El *big data* permite mejorar la gestión de las ciudades, pues ayuda a definir políticas basadas en la evidencia, a hacer operaciones en función de la información real de los ciudadanos y también a ajustar regulaciones o a mejorar la asignación de los recursos escasos. Por último, permite incluso predecir necesidades futuras. Para gran parte de las intervenciones urbanas el simple hecho de ser capaces de predecir resultados o características es un avance en sí mismo. Por lo tanto, el *big data* puede ayudar en gran medida a las ciudades y mejorar la investigación urbana, teniendo en cuenta siempre que las mejoras en las nuevas tecnologías tienen que ir de la mano de mejoras del capital humano que las sepan gestionar.

¿CONCURSAR O NEGOCIAR? EVIDENCIA EMPÍRICA PARA LOS CONTRATOS DEL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO

- **Publicación:** «Urban Bus Contractual Regimes in Small and Medium-Sized Municipalities: Competitive Tendering or Negotiation?» *Transport Policy*, 60, 54-62, 2017.
- **Autores:** **Jordi Rosell** (universidad de Barcelona).
- **Síntesis:** **Jordi Rosell**, doctor en Economía por la Universidad de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: El artículo es relevante, ya que los municipios pueden elegir el concurso o la negociación para contratar el servicio de autobús urbano. Hay una corriente internacional que aboga por suprimir concursos competitivos costosos para ambas partes si el resultado va a acabar siendo el mismo adjudicatario, especialmente en municipios pequeños y medianos.

El pasado 8 de noviembre se publicó la nueva Ley de Contratos del Sector Público. Esta nueva Ley deja fuera de su ámbito algún que otro servicio público, como es el caso del transporte de viajeros por carretera (el autobús, entre otros). Así, el transporte de viajeros viene regulado por el Reglamento Europeo 1370/2007. Éste establece el concurso competitivo como el principal mecanismo para asignar concesiones de servicios públicos de transporte, concretamente para el servicio de autobús urbano. Sin embargo, reconoce dos excepciones que permiten no acudir al concurso competitivo, sino asignar directamente el contrato. Una es si el operador es de propiedad municipal. La otra es para operadores no municipales siempre y cuando se cumpla alguno de los siguientes límites a la hora de asignar el contrato directamente:

–Si el valor del contrato es menor a un millón de euros anual o se recorren menos de 300 000 kilómetros anuales.

–Si la empresa a la que se le asigna es una empresa pequeña, con menos de 23 vehículos; estos límites son incrementados a contratos de hasta dos millones de euros y recorridos anuales inferiores a los 600 000 kilómetros.

Con estas excepciones, la Unión Europea es consciente de las dificultades para encontrar proveedor en municipios pequeños y medianos.

La literatura académica que analiza los costes en el sector de los autobuses urbanos e interurbanos es concluyente en la siguiente línea argumental: en el momento que los monopolios son abiertos a la competencia, se producen ahorros de costes. Normalmente se da un proceso de sustitución de un monopolista público por uno privado, encontrándose grandes ahorros de costes ligados a la privatización. Sin embargo, una vez se ha dado ese primer proceso, cuando se vuelve a contratar de modo competitivo, los ahorros de costes prácticamente desaparecen. En el caso del servicio de transporte de viajeros urbanos, las empresas que se presentan a los concursos tienen poco margen para bajar costes. Así, llegamos a una situación en que, aunque haya suficiente competencia por el contrato, los ahorros de costes desaparecerán. Además, se da otro caso: que hacer un concurso tiene mayores costes tanto para el municipio como para el prestador de servicios, si lo comparamos con una negociación.

Para el artículo analizado, los contratos pueden ser asignados por concursos competitivos o negociados. Dentro de los concursos negociados, encontramos un contrato en desuso, como es el negociar directamente con cualquier proveedor de transporte urbano, o bien establecer una negociación con el proveedor del servicio interurbano. Esto implica llegar a un acuerdo con el proveedor que tiene una parada de una línea interurbana para que preste el servicio urbano. Entre las ventajas de este sistema, se encuentra que el Ayuntamiento y proveedor ya se conocen previamente, así como el conocimiento previo del área por parte del proveedor del servicio. En el caso de los contratos negociados, el Ayuntamiento siempre tiene la opción de someter el contrato a concurso competitivo, teniendo un efecto disciplinario sobre los posibles proveedores.

Se utilizan un total 312 observaciones para 62 municipios catalanes entre los años 2007 y 2015. Más de la mitad de estos municipios tienen menos de 20 000 habitantes, el 40 % son municipios medios entre los 20 000 y 100 000 habitantes y unos pocos superan el umbral de los 100 000 habitantes. Los municipios pequeños se encuentran siempre por debajo del umbral del Reglamento 1370/2007, mientras que la mayoría de los municipios medios también se encuentran bajo ese umbral. Las variables de interés son el tamaño del municipio, el mecanismo de contratación o si es de propiedad privada o no.

El primer resultado destacable es que el tipo de contrato, concurso o negociado (con cualquier operador o con el operador interurbano), no influye en el nivel de eficiencia de las empresas en la prestación del servicio. El segundo resultado es que los municipios pequeños presentan una ineficiencia del 6 % superior al resto, pero ésta no es imputable al tipo de contrato. La ineficiencia sería debida a las economías de densidad sin explotar en estos municipios; el coste medio por kilómetro disminuiría si se recorriesen más kilómetros. Y un último resultado es que no se encuentran diferencias entre empresas privadas, mixtas o cooperativas.

El trabajo confirma la buena dirección del Reglamento Europeo 1370/2007 y la nueva Ley de Contratos del Sector Público, que permite negociar directamente para pequeños y medianos municipios con ayuntamientos, evitando tener que hacer un concurso competitivo por obligación legislativa, tan sólo cuando una mala provisión del servicio así lo requiera o bien para dar credibilidad ante posibles capturas del regulador municipal por el prestador de servicios.

PRESENTE Y FUTURO DE LA COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL EN EUROPA

- **Publicación:** *Inter-Municipal Cooperation in Europe. Institutions and Governance*, Palgrave Macmillan, 2017
- **Autores:** **Filipe Teles** (Universidad de Aveiro) y **Pawel Swianiewicz** (Universidad de Varsovia) son los editores.
- **Síntesis:** **Lluís Medir Tejado**, profesor lector en Ciencia Política en la Universitat de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Este libro es una aportación relevante porque analiza los elementos nucleares de lo que se entiende como cooperación intermunicipal en Europa, de manera transversal y comparada. Los estudios se focalizan, especialmente, en los aspectos democráticos (legitimidad y rendición de cuentas) y de funcionamiento práctico de los acuerdos voluntarios entre municipios (actores, políticas e intereses presentes). En este sentido, se considera que la cooperación es un reto fundamental para nuestros sistemas institucionales, específicamente para los locales. El elevado y complejo sistema de servicios de los gobiernos locales requiere cada vez más de elementos que permitan responder a problemas públicos, redes de actores e intereses que, muchas veces, desbordan los límites y fronteras de un solo gobierno local.

Se trata de una obra colectiva, coordinada por Teles y Swianiewicz, que analiza en profundidad el fenómeno de la cooperación intermunicipal en Europa. El libro se divide en tres grandes apartados: seis capítulos introductorios y de análisis general del fenómeno, ocho capítulos sobre el funcionamiento y rendimiento de la cooperación intermunicipal en distintos países europeos y, finalmente, seis capítulos de estudios de caso concretos y conclusiones generales.

El fenómeno de la cooperación está directamente relacionado con el debate de las reformas territoriales y funcionales de los gobiernos locales. En este sentido, la cooperación intermunicipal se puede concebir como un mecanismo *soft* y voluntario de adaptación institucional a realidades nuevas, sin necesidad de establecer cambios constitucionales o de hondo calado político como fusiones, escalación de funciones o gobiernos multinivel. Se piensa, pues, la cooperación, como un instrumento que permite a los municipios mantener prácticamente intacta su autonomía política y, a la vez, conseguir rendimientos de escala en la prestación de servicios públicos. Así, la cooperación intermunicipal es una forma de corregir los problemas de dimensión de los gobiernos locales, funcionando como sustitutivo de reformas más agresivas.

Entre las ventajas de la cooperación se cuentan sin duda el trabajo entre diferentes actores públicos, la necesidad de llegar a acuerdos y la prestación colectiva de servicios. El libro basa parte de sus capítulos en la explotación de una encuesta realizada a los gestores y representantes de las instituciones cooperativas. De ella se extraen ideas interesantes en los distintos capítulos que conforman la obra. En general, se observa que se tiende a primar la voluntad de los municipios en la gestión de los servicios mancomunados y que las políticas de austeridad han incrementado los instrumentos de cooperación. Sin embargo, España es de los pocos países en que el estado central ha limitado o dificultado la creación y consolidación de instituciones cooperativas.

El capítulo dedicado a España constata las dificultades de la cooperación intermunicipal, especialmente en los municipios más pequeños, y las limitaciones derivadas del marco legal y las polí-

ticas de austeridad. Se constata también que, en términos de cooperación, es mucho más habitual encontrar consorcios que mancomunidades o cualquier otra fórmula posible. El motivo probablemente sea la capacidad de los consorcios de incluir actores supralocales con capacidad de financiación de los servicios gestionados (comarcas, comunidades autónomas...) a diferencia de otras figuras, donde la financiación del servicio es un problema eminentemente local. Además, en el caso español, la cooperación no parece configurarse como un elemento de lucha contra el minifundismo local, puesto que ésta se desarrolla fundamentalmente a través de la cooperación multinivel con comarcas o provincias y no de la agrupación horizontal voluntaria de municipios; y además la cooperación se usa fundamentalmente por municipios muy poblados.

En general, el libro muestra el crecimiento del fenómeno en Europa y, específicamente, el incremento presupuestario que han generado los acuerdos de cooperación entre municipios. Junto con este incremento, también se plasman formas de cooperación muy diversas en Europa: algunas muy flexibles y abundantes –Holanda o Suiza, por ejemplo–, y otras más limitadas institucional y económicamente –España o Eslovenia–. Precisamente estas limitaciones provocan que los municipios más pequeños no tengan la capacidad para cooperar (ni técnica, ni organizativa, ni políticamente), limitando la capacidad de la cooperación de postularse como alternativa a la fusión o eliminación de municipios.

En cuanto a los principales ámbitos de políticas públicas que son objeto de cooperación en Europa los principales son la gestión de los residuos, el abastecimiento de agua y otros relacionados. En segundo lugar, y en función del país estudiado, incluso aparecen algunos servicios sociales y servicios de emergencia.

Las principales conclusiones sobre el estudio de los actores y la legitimidad refuerzan la idea de que los alcaldes son los principales impulsores y gestores de las instituciones cooperativas. Además, conforme aumenta el tamaño de la institución, también lo hace el diseño institucional, generando instituciones con presupuestos elevados y personal propio. Sin embargo, en la vertiente de la legitimidad, se constatan muchas dificultades, puesto que la legitimidad de las instituciones cooperativas es, habitualmente, derivada de la municipal y la participación ciudadana es indirecta. Este aspecto dificulta la transparencia en la gestión y el rendimiento de cuentas, de forma que siguen siendo los municipios los responsables, a ojos de los ciudadanos, de los servicios mancomunados.