



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

**SUPLEMENTO ESPECIAL
OBSERVATORIO LOCAL N.º 50**

**FUTURO DE LAS CIUDADES:
¿QUÉ HAY DE NUEVO?**

EDITOR: JUAN ECHÁNIZ

Juan Echániz Sans es arquitecto (ETSAB), diplomado en Función Gerencial de las Administraciones Públicas, (ESADE), y Máster en Arquitectura del Paisaje (UPC). Ha desarrollado su trabajo como directivo público en la administración local (Ayuntamiento de Barcelona, Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat y Diputación de Barcelona). Actualmente es Comisionado de Proyectos Estratégicos en la Diputación de Barcelona.



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

COORDINACIÓN EDITORIAL

Elena Costas, doctora en Economía y fundadora de KSNET

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN:

Josep Antoni Báguena
Jordi Baltà
Lluís Camprubí
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
Joan-Josep Vallbé
Ferran Vallespinós

EDITA

Observatorio de las Ideas S. L.

PRESIDENTE

Daniel Fernández

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

Isaías Taboas

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

| INTRODUCCIÓN |

FUTURO DE LAS CIUDADES: ¿QUÉ HAY DE NUEVO?

| IDEAS DE INTERÉS |

EL NUEVO MUNICIPALISMO: DERECHO A LA CIUDAD Y COMUNES URBANOS

Reseña «Gobernanza y políticas de desarrollo urbano: teoría y práctica».

| NUEVOS LIBROS |

¿LA SOLUCIÓN DE LA CIUDAD ES EL BARRIO?

La revolución de la proximidad. De la «ciudad mundo» a la «ciudad de los quince minutos», de **Carlos Moreno**.

PERSPECTIVA DE GÉNERO PARA UNA CIUDAD MÁS INCLUSIVA

Mujeres, casas y ciudades, de **Zaida Muxí**.

LAS ÁREAS METROPOLITANAS ESPAÑOLAS NO TIENEN QUIEN LAS GOBIERNE

Metrópolis sin gobierno. La anomalía española en Europa, de **Mariona Tomàs**.

| LIBROS YA DESTACADOS EN OBSERVATORIO LOCAL |

LA REVOLUCIÓN DIGITAL AL SERVICIO DE LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES

The Responsive City, de **Stephen Goldsmith** y **Susan Crawford**.

LA CIENCIA ECOLÓGICA APLICADA A LAS CIUDADES

Urban Ecology. Science of Cities, de **Richard T. T. Forman**.

DESMONTANDO 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, de **Adam Greenfield**.

CIUDADES VIVAS, SEGURAS, SOSTENIBLES Y SALUDABLES PARA LAS PERSONAS

Cities for People, de **Jan Gehl**.



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

LA NUEVA CRISIS URBANA. ¿ENFOQUE LOCAL PARA UN PROBLEMA GLOBAL?

The New Urban Crisis, de **Richard Florida**.

EL NUEVO LOCALISMO: CÓMO PUEDEN PROSPERAR LAS CIUDADES EN LA ERA DEL POPULISMO

The New Localism. How Cities Can Thrive in The Age of Populism, de **Bruce Katz y Jeremy Novak**.

EL TRIUNFO DE LAS CIUDADES

El triunfo de las ciudades, de **Edward Glaeser**.

LA CIUDAD CÍVICA EN UN MUNDO NÓMADA

The Civic City in a Nomadic World, de **Charles Landry**.

CONSTRUIR Y HABITAR

Construir y habitar. Ética para la ciudad, de **Richard Sennett**.

UN MUNDO DE CIUDADES-NACIÓN Y ALCALDES

The Nation City. Why Mayors Are Now Running The World, de **Rahm Emanuel**.

EN DEFENSA DE UN URBANISMO AL SERVICIO DE LA INTERACCIÓN SOCIAL

Soft City: Building Density for Everyday Life, de **David Slim**.

CIVILIZACIÓN Y METRÓPOLIS

Metrópolis. Una historia de la ciudad, el mayor invento de la humanidad, de **Ben Wilson**.

DISEÑAR EL DESORDEN

Diseñar el desorden, o cómo hacer de nuestras ciudades espacios de interacción y creatividad social, de **Richard Sennett y Pablo Sendra**.

FUTURO DE LAS CIUDADES: ¿QUÉ HAY DE NUEVO?

Crecimiento de la población urbana

Las ciudades y sus problemas han pasado a un primer plano de la Economía y de la Ciencia Política. Pero ¿por qué? En las áreas urbanas habita el 56 % de la población mundial (aunque sólo ocupan el 2 % de la superficie mundial), y en ellas se produce el 80 % de la riqueza. Por el contrario, consumen el 70 % de la energía y generan el 75 % de las emisiones de CO₂.

En España, se calcula que la población urbana representa el 83 % de la población. También la mayoría de los países occidentales son eminentemente urbanos, y China, que hasta hace poco tiempo era básicamente rural, ya tiene al 50 % de sus habitantes residiendo en ciudades. Las previsiones de diferentes organismos (véase, por ejemplo, ONU¹) señalan que la tendencia a la «urbanización» de la población mundial es imparable. Como consecuencia, se plantean retos muy importantes para las ciudades y el planeta en gestión urbana, sostenibilidad y cohesión social.

El aumento exponencial de la urbanización del planeta ha sido considerado «una nueva revolución» por Carlos Moreno.² Pero no es un fenómeno actual, ya que se inició con fuerza en el siglo anterior. Ya en 1965, Kevin Lynch³ planteó lo que parecía una distopía: qué pasaría si las áreas urbanas ocupasen todo el planeta, qué consecuencias tendría para la vida y sobre todo qué pasaría con el aire puro y otros recursos asociados a una vida natural. En ese entonces, de hecho, Lynch ya proponía acciones para «ruralizar» la ciudad.

Es obvio que en el mundo existen casuísticas de concentración urbana diferentes. No es lo mismo el crecimiento de las urbes africanas, por ejemplo, donde los retos son dotar a los nuevos asentamientos de las condiciones mínimas de lo que sería en realidad la condición de ciudad, que el caso, en el otro extremo, de las ciudades maduras europeas, sometidas a retos diferentes (gentrificación, desigualdad, etc.). Este dossier está pensado para los responsables de los gobiernos locales españoles, por lo que la elección de las reseñas tiene en cuenta, mayoritariamente, esas reflexiones que se centran en la problemática de las ciudades occidentales.

La ciudad, las aglomeraciones urbanas y la llamada «nueva cultura del territorio»

Antes de entrar en las ideas y los nuevos paradigmas que se han planteado para el futuro de la ciudad, conviene detenerse en el mismo concepto de ciudad. Más allá de sus diferentes conceptualizaciones en la historia, existe un problema de ámbito territorial, ya que las actuales ciudades han ampliado sus perímetros: metrópoli, megalópolis, ciudades globales, etc. Los geógrafos y los planificadores han ido estableciendo diferentes nomenclaturas y clasificaciones para analizar el fenómeno de la urbanización mundial.

Para nuestro país, es útil el *Atlas Nacional de España* confeccionado por el Instituto Geográfico Nacional (IGN), en su apartado «Sistema Urbano y Áreas Metropolitanas»,⁴

1 Disponible en <https://www.un.org/es/global-issues/population>.

2 Carlos Moreno, *La revolución de la proximidad*, Alianza Editorial, Madrid, 2023. Hay reseña en este suplemento.

3 Kevin Lynch, *La ciudad como medio ambiente*, Scientific American, 1964

4 Disponible en http://atlasnacional.ign.es/wane/Sistema_urbano_y_%C3%A1reas_metropolitanas.

para saber de qué hablamos cuando lo hacemos de ciudades y áreas metropolitanas en España. Lo más relevante es que el sistema urbano español es, hoy, un sistema metropolitano.

Con relación a las delimitaciones y características de las ciudades, de los sistemas urbanos y los metropolitanos, hay dos problemas que debemos destacar.

El primero es el de la escala de intervención en la nueva realidad urbana. Los planes clásicos o las divisiones administrativas establecidas (normalmente municipales) no son del todo adecuados para la gestión del territorio y de los servicios que necesitan las nuevas ciudades. En este sentido, es interesante el estudio coordinado por Mariona Tomàs¹ sobre las realidades metropolitanas españolas y la falta de configuración institucional de las mismas, si se exceptúa el Área Metropolitana de Barcelona. Esta falta de institucionalización constituye una autentica anomalía en el panorama europeo, donde existen diferentes iniciativas para abordar los problemas planteados por la no correspondencia entre instituciones locales y ámbito de resolución de los diferentes problemas que plantean los continuos urbanos.

También es interesante conocer las dinámicas recientes de las áreas metropolitanas españolas para acertar en el diagnóstico de los problemas y para afrontar, en cada caso, los retos de cada urbe. Esto lo ha estudiado Antonio López Gay,² quien señala que las regiones metropolitanas españolas han entrado en una nueva etapa con un patrón de movilidad residencial más variado y complejo que el inicial de «concentración» (1960-1980) y el posterior de dispersión y «suburbanización» (1980-2007). Esta nueva «etapa de madurez» está vinculada al descenso de la creación de nuevos hogares, cuyos patrones territoriales de movilidad residencial son más complejos, en parte por la evolución demográfica y también por la inmigración. La manera en que se gestionen estos flujos puede perpetuar o acrecentar las segregaciones sociales y territoriales existentes.

El segundo aspecto colateral y que cada vez cobra más importancia es el de la relación campo-ciudad, y, sobre todo, cómo ha evolucionado dicha relación en estas últimas décadas, cuando el proceso de urbanización y la cultura urbana ha llegado hasta el último rincón de nuestro país. El campo ha entrado de lleno en la cultura urbana (costumbres y consumo), lo que ha alterado la forma de vivir de los habitantes de las zonas rurales.

De alguna manera, se han integrado los espacios rurales y los urbanos, mientras que, al mismo tiempo, los sistemas urbanos se han vuelto interdependientes a nivel mundial. En Europa, la distinción entre campo y ciudad cada vez es menos clara. Todo ello tiene profundas consecuencias sobre la una sociedad urbana que, de manera mayoritaria, tiene una idea idealizada de una sociedad agraria que, prácticamente, no responde a la realidad. «Europa ha evolucionado hasta convertirse en un paisaje urbano en dispersión por todo su territorio», nos dice Hans Ibelings,³ dando lugar al *sprawl*, una combinación de urbanización extensiva y de baja densidad. La división ordenada entre ciudad, suburbio y campo es cada vez menos significativa, y los planificadores y urbanistas han de actualizar sus planteamientos como ya lo están haciendo en EE UU

1 Mariona Tomàs (ed.), *Metrópolis sin gobierno, la anomalía española en Europa*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023. Hay reseña en este suplemento.

2 Antonio López Gay, «El advenimiento de las regiones metropolitanas maduras en España: retos demográficos y socioeconómicos en un nuevo contexto urbano», en *Panorama Social*, n.º 23, 2016. Disponible en <https://portalrecerca.uab.cat/en/publications/el-advenimiento-de-las-regiones-metropolitanas-maduras-en-espa%C3%B1a->.

3 Hans Ibelings, «Paisaje borroso, el tira y afloja de la dispersión», en *Barcelona Metròpolis*, n.º 130, abril de 2024. Disponible en <https://www.barcelona.cat/metropolis/es/contenidos/paisaje-borroso-el-tira-y-afloja-de-la-dispersion>.

(donde la mayoría de la población vive en urbanizaciones de baja densidad). Urbanistas como Margaret Crawford¹ proponen una relectura del suburbio americano para su rediseño en clave urbana.

En España, este crecimiento disperso y poco denso se produjo, sobre todo, durante el *boom* inmobiliario anterior a la crisis de 2007. Lo ha retratado magníficamente, desde una perspectiva periodística, Jorge Dioni López,² que explora las consecuencias sociales, económicas y políticas de esta forma de urbanismo.

Desde el punto de vista de este dossier, esta relación campo-ciudad nos interesa para destacar la necesidad de contemplar las dinámicas territoriales (y la necesidad de gobernarlas) con una visión mucho más amplia que la del urbanismo tradicional.

Para ello, algunos expertos han propuesto una «nueva cultura del territorio» basada en un enfoque holístico en la planificación territorial, teniendo en cuenta, más allá de la producción de viviendas y otras necesidades de suelos especializados, el conjunto territorial desde una perspectiva ecológica, social y económica. Todo siempre con el objetivo la sostenibilidad. De cómo hemos llegado a este enfoque y cómo llevarlo a la práctica lo explica muy bien Carlos Verdaguer Viana-Cárdenas.³

Desarrollo urbano sostenible

Esta nueva cultura tiene mucho que ver con el enfoque del «desarrollo urbano sostenible», el enfoque predominante de política territorial a nivel teórico en Europa. En la UE, la discusión sobre un desarrollo equilibrado de las ciudades y territorios se remonta a la creación de la Comunidad Económica Europea en 1957, que tempranamente diseñó la Política Regional Comunitaria (después de Cohesión). En los años setenta, con la entrada de nuevos socios (Inglaterra, Irlanda y Dinamarca), se creó uno de los principales instrumentos de esta política: el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), para, entre otros fines, ayudar a las ciudades en la reconversión derivada de la desindustrialización. A partir de ese momento, las ciudades empiezan a estar en el centro del debate sobre el equilibrio territorial europeo.

El enfoque medioambientalista en el desarrollo urbano europeo se produce, en parte, por una cuestión instrumental, ya que las instituciones europeas no tienen competencias en desarrollo urbano o urbanismo, pero sí en materia ambiental. El Acta Única Europea (1986) legitima a la Comunidad Europea para que, basándose en las evidencias científicas, señale a las ciudades como los principales focos de problemas medioambientales (informe Cheshire). Asimismo, el Libro Verde sobre el medioambiente urbano (1990) plantea un abordaje integrado de los problemas urbanos y considera a las ciudades como espacios estratégicos donde luchar contra los problemas económicos, sociales y ambientales de Europa.

Documentos como «Europa 2000. Perspectivas de desarrollo del territorio de la Comunidad» (La Haya, 1991) han ayudado a crear un estado de opinión favorable a la necesidad de una política urbana europea. La Carta de las Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad (Carta d'Aalborg, 1994), consecuencia de la Cumbre de Río (1992), dio

1 Margaret Crawford, «El futuro será suburbano», en *Barcelona Metròpolis*, n.º 130, abril de 2024. Disponible en <https://www.barcelona.cat/metropolis/es/contenidos/el-futuro-sera-suburbano>.

2 Jorge Dioni López, *La España de las piscinas*, Ed. Arpa, 2021.

3 Carlos Verdaguer Viana-Cárdenas, «El campo y la Ciudad, áreas de reencuentro, hacia una Nueva Cultura del Territorio», en *Hábitat y Sociedad*, n.º 6, 2013. Disponible en <https://revistascientificas.us.es/index.php/HyS/article/view/4295>.

un espaldarazo al desarrollo urbano equilibrado y sostenible. Este concepto quedó recogido también en el Tratado de Ámsterdam (1997) y desembocó en el documento de la Comisión «Hacia una política urbana para la Unión Europea» (1997), verdadera referencia sobre el tema en los siguientes veinte años. En 2016, se aprobó la «Agenda Urbana de la Unión Europea» (pacto de Ámsterdam), cuya principal innovación fue poner el énfasis en las políticas integradas; es decir, superar la lógica tradicional de las políticas sectoriales e integrar la visión de la política nacional respecto del desarrollo urbano.

Para el caso de España, con una muy alta descentralización, seguramente los actores principales para el desarrollo urbano sostenible debieran de ser los gobiernos autonómicos. La oportunidad puede ser el «Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030: Hacia una estrategia española de Desarrollo Sostenible», aprobado por el Gobierno el 29 de junio de 2018. Este plan es la respuesta nacional a la Agenda 2030 acordada por ONU en 2015, e incluye una Nueva Agenda Urbana para España, integrando los esfuerzos de todas las administraciones y actores en línea con el enfoque europeo.

Más recientemente, y a raíz de la respuesta de la UE para salir de la situación social y económica provocada por la COVID-19, Europa ha creado la iniciativa Next Generation EU. Además de una importante financiación, incluye un enfoque del desarrollo que tiene por objetivo la resiliencia y la sostenibilidad.

Como vemos, con este conjunto de iniciativas (y otras que no se citan), la Unión Europea ha ido reforzando un enfoque desde la sostenibilidad para el desarrollo urbano y, consecuentemente, los instrumentos de cooperación que se han establecido beben de este enfoque (FEDER, URBACT, etc.).

A nivel mundial, la ONU ha establecido los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Cumbre de Río de Janeiro, 2012), entre los cuales está el número 11: Ciudades y comunidades sostenibles. Se insiste aquí en la necesidad de mejorar la planificación y gestión urbanas para que las ciudades del mundo sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

La agenda institucional relativa al desarrollo urbano, tanto en Europa como en todo el mundo, ha evolucionado durante las últimas décadas hacia la necesidad de que la planificación urbana aborde el conjunto de problemas de las ciudades de una manera integrada, contemplando un sinfín de políticas públicas, y siempre con un enfoque de sostenibilidad mundial. Y es algo fundamental que deben conocer los alcaldes, ya que va a ser un enfoque central para la disponibilidad de recursos técnicos y económicos. De hecho, en la presentación de Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI), por parte de las ciudades es condición necesaria acceder a la financiación europea, por ejemplo, el FEDER, del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (POCS) en su eje temático Desarrollo Urbano Sostenible Integrado. La planificación urbana y territorial será sostenible o no será.

COVID-19 y futuro de la ciudad

Siendo muy reciente aún, no podemos olvidar que la pandemia generó un debate sobre los problemas y el futuro de la ciudad. Y, al menos aparentemente, la COVID-19 también generó algunos cambios de residencia desde las áreas metropolitanas a las zonas rurales. Para la realidad española, recientes estudios analizan si son fenómenos coyunturales o forman parte de una tendencia minoritaria desde hace unos años. La conclusión es que no se trata de un fenómeno masivo. Aunque el teletrabajo represente una oportunidad para los municipios rurales, no parece suficiente para revertir las dinámicas po-

blacionales de la llamada «España vacía».¹ Aun así, sí parece que aumenta la tendencia de trasladarse de la aglomeración urbana a los espacios que se asocian con una vida rural, aunque la mayoría de las veces son ámbitos suburbanos. Estas migraciones representan todavía un porcentaje pequeño, alrededor del 10 %, conforme lo muestra el estudio del Institut Metròpoli² para el caso de Cataluña.

Pero, en pleno fragor de la pandemia, ya hubo quien cantaba el final de la ciudad densa y anunciaba los nuevos peligros de una vuelta a la dispersión urbana.³ Parece que la ciudad sobrevivirá, como lo ha hecho después de otros grandes desastres provocados por las infecciones y plagas, y que la COVID-19 sólo ha sido un acelerador de las tendencias que ya existían: teletrabajo, adaptaciones de las ciudades al cambio climático, nueva movilidad, etc.⁴

Pero, en cierta medida, la ciudad o un determinado tipo de aglomeración urbana tiene mala fama, como dice Oriol Nel·lo, y la COVID ha puesto en primer plano alguno de sus problemas y/o retos y ha potenciado una cierta idealización del «campo», sobre todo entre la juventud. Nadie duda de las oportunidades que se encuentran en las ciudades (además del sentimiento de libertad intrínseco a su concepto), pero la falta de seguridad y cohesión social, así como el creciente individualismo ciudadano comprometen su existencia venidera. Por ello, el futuro de las ciudades se juega en aspectos que tienen que ver con recuperar la identidad y la comunidad, construir entornos seguros, repensar las tipologías del nuevo crecimiento urbano, etc.

En esta línea, es interesante la opinión de Edward Glaeser.⁵ Para este autor, las ciudades no son el problema al que se enfrenta la humanidad, sino la solución. Critica la dispersión y la segregación del modelo territorial americano y considera que la densidad es la solución, pero aboga por centrar las políticas urbanas en la gente y no en los edificios. También critica determinados planteamientos medioambientales y se pregunta si hay algo más verde que el asfalto... En general, hace una defensa de la ciudad como receptáculo del carácter social de la especie humana que facilita la colaboración y la cooperación.

La pandemia ha puesto también en la agenda la importancia de la salud pública en las ciudades. No se trata de un tema nuevo, ya que el urbanismo moderno nace del proceso de higienización de las metrópolis (siglos XIX y XX), pero la proliferación de estudios sobre la incidencia del medioambiente urbano en la salud de los ciudadanos y las evidencias científicas que aportan está provocando que la salud pública cobre más relevancia. Se pone en valor la necesidad de unas mínimas dotaciones en espacios verdes y de una ciudad que permita hacer ejercicio físico tanto por ocio como en los desplazamientos obligados.

1 Miguel Gonzalez Leonardo, Antonio Lopez Gay, Joaquín Recaño Valverde y Francisco Rowe, «Canvis de Residència en temps de COVID-19: una mica d'oxigen pel món rural», en *Perspectives demogràfiques*, del Centre d'Estudis Demogràfics, n.º 26, 2022. Disponible en https://ced.cat/PD/PerspectivesDemografiques_026_CAT.pdf.

2 Disponible en <https://www.institutmetropoli.cat/ca/estudi/rural-urba-migracions-entorn-residencial-estructures-oportunitat/>.

3 Joel Kotkin, «The Coming Age of Dispersion», Quillete, 2020. Reseñado en Observatorio Local n.º 35, enero-marzo de 2021. Disponible en <https://quillette.com/2020/03/25/the-coming-age-of-dispersion/>.

4 Cristiana Ciaraldi, «How COVID-19 is Reshaping Our Cities?», en WBCSD, 2020. Reseñado en Observatorio Local n.º 35, enero-marzo de 2021. Disponible en <https://www.wbcd.org/Overview/News-Insights/WBCSD-insights/How-COVID-19-is-reshaping-our-cities>. Norman Foster, «The Pandemic Will Accelerate the Evolution of Our Cities», en *The Guardian*, 2020. Reseñado en Observatorio Local n.º 35, enero-marzo de 2021. Disponible en <https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/sep/24/pandemic-accelerate-evolution-cities-covid-19-norman-foster>.

5 Edward Glaeser, *El triunfo de las ciudades*, Ed. Taurus, Barcelona, 2018, reseñado en Observatorio Local n.º 28, abril-junio de 2019.

Actores de la emergencia de las ciudades

Si queremos evitar y/o paliar impactos negativos en el futuro de nuestro planeta, el hecho de que cada vez más población busque su futuro en las ciudades plantea nuevas necesidades de gobernanza urbana. Asimismo, si la batalla de la sostenibilidad del planeta se libra principalmente en las aglomeraciones urbanas, es necesario reestudiar los enfoques e instrumentos que se han venido utilizando para encauzar su crecimientos y desarrollo.

Por lo que se refiere a los actores y a la gobernanza, nos preguntamos, en primer lugar: ¿quiénes son los actores que impulsan la transformación urbana?

Los urbanistas y expertos en planificación urbana tienden a olvidar que un plan necesita, entre otras cosas, liderazgo social. La historia nos recuerda que muchas grandes ideas (formuladas por expertos en su campo) no han prosperado hasta que las personas adecuadas, con representatividad y respaldo social, las han asumido y puesto en marcha. Es obvio que el contexto institucional y el régimen político condiciona estos liderazgos. El plan de Ildefonso Cerdà para el ensanche de la Barcelona de mediados del XIX, a lo mejor, y paradójicamente, hoy no hubiera sido posible. En un régimen democrático hay que tener en cuenta que estos liderazgos unipersonales o las imposiciones de un Estado centralizado no son viables, sino que son necesarios la participación de los poderes locales y de la ciudadanía.

En España, los gobiernos locales, con sus alcaldes y sus equipos, son, en primera instancia, los responsables de «crear las condiciones para que las cosas pasen» en la ciudad, así como para que este «tránsito» se produzca de determinada manera. La planificación territorial y urbana debiera ser «la expresión de la voluntad colectiva de lo que se quiere para el desarrollo», en palabras de Oriol Nel-lo.

Los gobiernos locales en Europa han evolucionado mucho los últimos cincuenta años. La llamada «politización» de la acción local ha sucedido a una visión «gerencializadora» –esto es, los gobiernos locales debían perseguir la eficiencia en la gestión de políticas no necesariamente diseñadas o decididas en su ámbito de competencia–, que coexistía con la tesis de la «nacionalización» (centralización de decisiones territoriales relevantes por parte de los estados).

Desde este punto de vista, la «politización» del gobierno local implica, como mínimo, la existencia de políticas propias y requiere de legitimidad democrática (representantes políticos elegidos de manera directa). En Europa ha producido una evolución en el rol de los alcaldes, lo que ha llevado a una cierta «presidencialización» del cargo.¹

A pesar de la emergencia de la figura del alcalde como líder, los alcaldes se encuentran con dificultades para gobernar los procesos de modificación urbana, dada la complejidad de las nuevas temáticas y lo intrincado de los actores e instituciones participantes. Una parte importante de su actividad se destina a configurar una agenda propia para aumentar el atractivo de la ciudad y fomentar el crecimiento económico y el empleo. Para ello, necesitan desplegar acciones de cooperación y de estrategia y establecer redes con otras ciudades y organismos, tareas que se manifiestan indispensables en sus agendas. Y todo ello se debe tener en cuenta a la hora de impulsar la transformación urbana.

La emergencia de los gobiernos locales y la importancia de las ciudades como actores políticos han producido una serie de reflexiones y propuestas que abogan por un mayor protagonismo de las ciudades y sus representantes en la gobernanza mundial. En esta

1 Hubert Heinelt, Annick Magnier, Marcello Cabria y Herwig Reynaert (eds.), *Political Leaders and Changing Local Democracy. The European Mayor*, Palgrave Macmillan, 2018. Reseñado en Observatorio Local n.º 24, abril-junio de 2018.

línea tenemos a Rahm Emanuel,¹ exalcalde de Chicago, que defiende el declive de los Estados-nación y que las ciudades son el verdadero modelo político del futuro; también a Benjamin R. Barber,² que aboga por crear un parlamento mundial de alcaldes como punto de partida para llevar la democracia a una escala planetaria. Ya nos advirtió tempranamente el arquitecto Richard Rogers³ sobre la gran capacidad de las ciudades para provocar cambios en el sistema de consumo y producción, y, en definitiva, en el funcionamiento del planeta. Planteaba la necesidad de usar esa capacidad para, con la colaboración entre ciudades, generar un mundo más seguro y resiliente.

Entonces, si éstos son los actores, ¿qué podemos decir de los instrumentos? El fortalecimiento político de los gobiernos locales en España, junto con las razones intrínsecas a la evolución de la disciplina del planeamiento urbano y el urbanismo, nos obligan a reconsiderar el abanico de instrumentos de que disponen las ciudades a la hora de afrontar la renovación urbana.

En nuestras actuales sociedades democráticas y liberales, la planificación y la regulación «tecnocrática» tienen muchos límites. Y no sólo porque al final las cosas pasan, sino también porque el mercado y la ciudadanía, con sus comportamientos, lo deciden. La participación y el consenso entre diferentes grupos e intereses, todos legítimos, es absolutamente necesaria. Asimismo, casi nadie pone en duda, al menos en nuestro entorno europeo, la importancia de las políticas públicas, y más concretamente, a nivel urbano, de la necesidad de la planificación de la ciudad. Pero la manera de enfocarlo merece una revisión. La planificación territorial y urbanística es necesaria, pero no suficiente.

La emergencia de lo político en la esfera local no invalida el planteamiento urbanístico «clásico», de carácter eminentemente técnico, pero sí lo sitúa en sus justos términos, con sus limitaciones. Es necesario estudiar otras acciones complementarias que conjuguen mejor con el carácter actual del gobierno local. Así, muchas ciudades se han dotado estas últimas décadas de planes estratégicos, incorporando a agentes privados a la reflexión sobre las acciones que deben poner en marcha para su desarrollo económico y social. Estos planes han sido estudiados, entre otros, por Josep Maria Pascual Esteve,⁴ y han tenido su momento en España hasta el comienzo de la crisis y continúan conteniendo elementos que los hacen muy válidos para la orientación de los planes territoriales y urbanísticos. Los procesos que se desarrollan alrededor de estos planes implican la participación de diferentes actores, visión estratégica, el diagnóstico de capacidades, etc. Un plan estratégico intenta definir escenarios y estrategias para la mejora de la ciudad. El liderazgo de esta reflexión y eventualmente de la estrategia definida corresponde en gran parte a la sociedad (organizada por sectores representativos económicos, sociales, culturales, asociativos...). Estos procesos de planificación estratégica permiten introducir desde un buen principio la colaboración público-privada, que es otra de las cuestiones que reiteradamente aparecerá en la agenda de gestión urbana.

Por otro lado, el ejercicio de la planificación urbana y territorial debe atender, también, a la importancia creciente de la participación, a la comunicación y a la gestión de la transformación urbana. No hacerlo puede invalidar cualquier estrategia de desarrollo urbano.

1 Emanuel Rahm, *The Nation City: Why Mayors Are Now Running the World*, Knopf, 2020. Reseñado en Observatorio Local n.º 36, abril-junio de 2021.

2 Benjamin R. Barber, *If Mayors ruled the World. Dysfunctional Nations. Rising Cities*, Yale University Press, 2013.

3 Richard Rogers, *Ciutats per a un planeta petit*, Diputació de Barcelona, 2000.

4 Josep Maria Pascual Esteve, *La estrategia de las ciudades: Los planes estratégicos como instrumento, métodos, técnicas y buenas prácticas*, Diputació de Barcelona, 1999; y *La estrategia territorial como inicio de la gobernanza democrática. Los planes estratégicos de segunda generación*, Diputació de Barcelona, 2007.

No cabe duda de que el rol de los ciudadanos en la configuración de la ciudad ha cambiado; en realidad ha evolucionado de ser representados por partidos o grupos de interés a una implicación, en muchos casos, más directa. Por eso se habla de una «nueva gobernanza», que implica, entre cosas, un gobierno cooperativo y transparente. Del papel central del ciudadano en el futuro de la ciudad también hablan algunos nuevos paradigmas, como el de *Responsive City*¹ o el de la *Smart City* y sus ciudadanos inteligentes.

Por lo que se refiere al planeamiento urbanístico clásico, también está sufriendo una evolución. A un enfoque «desarrollista», centrado en la clasificación de suelos y atribución de usos e intensidades edificatorias, lo ha seguido otro «sostenible» basado en el avance de las teorías medioambientales, salvaguarda de la biodiversidad (ciudades biofílicas) y focalización en la lucha contra el cambio climático. Cabe estudiar qué consecuencias tiene este enfoque en la práctica urbanística.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad del planeta, el énfasis de las políticas medioambientales ha pasado de la protección de los espacios naturales o poco humanizados (aún sigue siendo necesario) a la implicación de las ciudades de manera proactiva en el cambio climático, con la reducción de emisiones como objetivo principal.

También hemos visto cómo se han incorporado en la planificación territorial y urbana nuevas ciencias, como la ecología, que suponen enfoques complementarios a las ciencias sociales y económicas en las que se basa primordialmente la urbanística. En este sentido, es interesante la aportación de Richard T. T. Forman,² que ha acercado la ecología a la planificación de las ciudades.

Además, la pandemia de la COVID-19 ha puesto en evidencia la vulnerabilidad de las áreas urbanas, y en especial de las ciudades compactas, pues ha sacado a la luz aspectos relacionados con la morfología y las infraestructuras de la ciudad que, en muchos casos, continúan estando mal resueltos (infravivienda, falta de zonas verdes, etc.). Al mismo tiempo que las ciudades y los sistemas urbanos crecen por su capacidad de atracción para el progreso social, observamos sus debilidades sociales y económicas y su vulnerabilidad en cuanto a la emergencia climática.

Conjuntamente a esta visión más holística del territorio, en clave ecosistémica, y a los nuevos protagonistas ciudadanos, hay una emergencia del feminismo y de la incorporación de la perspectiva de género a la planificación y gestión urbana. No es un enfoque nuevo, ya que Jane Jacobs,³ ya en 1961, nos mostró esa mirada que intenta incluir no sólo la perspectiva de las mujeres, sino la de aquellos colectivos a los que no se tenía en cuenta en una ciudad pensada para el tráfico de los automóviles. Pero la idea ha tomado consistencia en estas últimas décadas por la incorporación de las mujeres a la política y a los puestos de dirección y técnicos relacionados con el desarrollo urbano, así como por sus aportaciones técnicas y académicas. Por eso mismo, Zaida Muxí⁴ propone una revisión de todas aquellas mujeres que han hecho importantes aportaciones a la gestión de la vivienda y la ciudad en *Mujeres, casas y ciudades*.

También es interesante ver cómo el desarrollo de la tecnología ha producido una amplia literatura que propone, con diferentes enfoques y variantes, la llamada *Smart City* o ciudad inteligente. En el límite, se trata de una visión ciertamente utópica y sectorial

1 Stephen Golsmith y Susan Crawford, *The Responsive City*, Jossey-Bass, 2014. Reseñado en Observatorio Local n.º 8, julio-agosto de 2015.

2 Richard T. T. Forman, *Urban Ecology. Science of Cities*, Cambridge University Press, 2015. Reseñado en Observatorio Local n.º 12, marzo-abril de 2016.

3 Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Capitán Swing, 2011. Primera edición en inglés en 1961.

4 Zaida Muxí, *Mujeres, casas y ciudades*, Dpr-Barcelona, Barcelona, 2018. Libro reseñado en este dossier.

(impulsada por empresas tecnológicas) de cómo la tecnología puede gobernar las ciudades. Más allá de lo tecnológico, sobre todo de lo digital y la IA, en la gestión urbana, sin duda con mucho recorrido, el planteamiento de la ciudad inteligente sólo puede entenderse bajo un concepto neoliberal de la ciudad y puede contener elementos perturbadores desde el punto de vista de la democracia y los derechos de los ciudadanos. Uno de los expertos que se ha dedicado a criticar este nuevo paradigma es Adam Greensfield.¹

Nuevas temáticas urbanas, nuevos paradigmas

De todo lo comentado, podemos establecer tres grandes grupos de perspectivas para la nueva visión de la ciudad. Un primer grupo tiene que ver con la idea de la ciudad desde otras disciplinas diferentes a las que tradicionalmente han abordado la planificación y gestión (urbanismo, ingeniería, etc.); sobre todo, desde las ciencias sociales. Un segundo grupo pone a la gente, al ciudadano, en el centro del desarrollo o mejora urbana. Y un tercer grupo aborda el futuro desde una aproximación medioambiental, que ahora se enfoca hacia la lucha contra la crisis climática, la transición energética o la re-naturalización urbana. De la suma de estos tres enfoques participan muchos de los nuevos «gurús» de la ciudad y su futuro.

El nuevo concepto de la movilidad, las nuevas formas de economía y producción, la ciudad entendida como un organismo que tiene su propio metabolismo, la resiliencia de los sistemas urbanos, la importancia de los ecosistemas y la relación de la ciudad con su entorno natural, la necesidad de una ciudad más equitativa y con más justicia social, la competición/colaboración entre ciudades, etc. son algunas de las nuevas temas que se suman a los anteriores o más tradicionales del siglo xx: producción de vivienda, transporte público, equipamientos, etc.; y fuerzan la revisión de los instrumentos de planeamiento clásicos (plan director/plan normativo/proyecto) y obligan a los planificadores a añadir una «visión» al desarrollo urbano (plan de ciudad). Esta visión es parte de la estrategia que toda ciudad que se precie ha de tener para competir por la captación de inversiones y nuevas actividades, o simplemente para dotar de credibilidad a su apuesta de regeneración y adaptarse a las nuevas circunstancias económicas y sociales. El *City Marketing*² o *marketing* de ciudades es la expresión de esta dinámica con que las ciudades buscan en el exterior lo que, al parecer, no encuentran en su interior, o simplemente generan espacios de competitividad para modernizar su economía y atraer a visitantes e inversiones. Hay que pensar, además, que esta herramienta también puede ser útil para repensar la ciudad de manera creativa.³

Complementariamente, las ciudades necesitan aprovechar al máximo sus potencialidades, la de sus gentes y las de sus organizaciones económicas, sociales o culturales. Tener un plan ya no supone aprobar, solamente, un instrumento de planeamiento –que, por supuesto sigue siendo necesario–, sino disponer del máximo consenso sobre el modelo de ciudad. En este contexto se produce una nueva mirada a los recursos internos, a las Anchor Institutions,⁴ las «instituciones ancla», aquellas sobre las que, por su relevancia, se puede rediseñar el futuro de la ciudad.

Si en las últimas décadas y en el campo de la gobernanza ha habido un cambio substancial en el rol de los actores políticos, en el de los instrumentos tradicionales de desa-

1 Adam Greensfield, *Against the Smart City*, 2013. Reseñado en Observatorio Local n.º 13, mayo-junio de 2016.

2 Phillip Koller *et al.*, *Marketing Places*, Free Press, 2002.

3 Toni Puig, *Marca Ciudad. Cómo rediseñarla para asegurar un futuro espléndido para todos*, Paidós, 2009.

4 «Anchor Institutions». Striking a (Local) Grand Bargain: How cities and anchor institutions can work together to drive growth and prosperity», en *The National Resource Network*, 2015. Disponible en: <https://wagner.nyu.edu/files/faculty/publications/strikingbargain.pdf>.

rrollo urbano (planeamiento general, proyectos singulares, etc.) también se han producido cambios importantes.

El urbanismo moderno nace en el siglo XIX en gran parte para dar respuesta a los problemas de higiene, salud pública y seguridad que la Revolución Industrial estaba provocando en las ciudades. Con el urbanismo higienista, se proyectaron diversas utopías y modelos residenciales ideales que intentaban canalizar las ansias de calidad de vida de la nueva clase trabajadora que se desplazaba del campo a la ciudad industrial.

Durante el siglo XX y durante varias décadas, superada la fase álgida del liberalismo económico y dotadas las ciudades europeas de unos mínimos servicios urbanos, la prioridad fue cómo encauzar el crecimiento de la ciudad y la producción de viviendas. En líneas generales, se hicieron propuestas desde el conocimiento experto, una especie de nuevo despotismo ilustrado, sobre todo por el funcionalismo de la Carta de Atenas y los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) y sus recetas «funcionales» para la puesta al día de las ciudades europeas después de la destrucción provocada por la Segunda Guerra Mundial. En paralelo, apareció (a partir de los años 20) el automóvil en la ciudad y la progresiva preocupación de los planificadores para dar respuesta sectorial a su movilidad, hecho que produjo una desestructuración de la ciudad tradicional.

A partir de la década de los 60 del siglo pasado, se proponen visiones alternativas de la ciudad, como la de Jane Jacobs (*Muerte y vida de las grandes ciudades*, 1961) o Henri Lefebvre (*Derecho a la ciudad*, 1968), que empiezan a replantear la planificación urbana. Son autores hoy reivindicados por su mirada diferente, basada en enfoques de otras disciplinas y sensibilidades a las que habían copado el desarrollo urbano hasta ese momento. Jacobs introdujo la visión micro del ecosistema urbano, y Lefebvre generó un *corpus* social del que viven no pocas de las propuestas urbanas actuales (nuevo municipalismo y comunes urbanos). Los nuevos movimientos urbanos de carácter comunitario vuelven a ellos para abogar por los «derechos urbanos». Pero, a pesar de estas importantes aportaciones, hemos de esperar a la década de los 90 para que aparezca la visión medioambiental, que pondrá en crisis el planeamiento de carácter funcionalista.

En el siglo XX se pensaba en el planeamiento urbanístico como la manera de canalizar y/o potenciar el crecimiento. A finales del siglo, esta idea comienza a verse cuestionada y surgen voces para que el planeamiento evolucione y permita un desarrollo más sostenible y humano. Se cuestiona el «desarrollismo» y se evidencia que un mayor crecimiento económico no es sinónimo siempre de desarrollo. Los adjetivos que acompañan al concepto de desarrollo empiezan a ser importantes.

Como ya hemos comentado, las visiones alternativas al desarrollo urbano vinieron de disciplinas «externas», pero en el campo de la metodología urbanística, a partir de los años sesenta del siglo pasado, hay diferentes corrientes que, también con diferentes enfoques políticos, intentan superar el planeamiento tecnocrático y funcionalista. Por ejemplo, el Advocacy Planning, de Paul Davidoff y Linda Stone, en 1960, o el Collaborative Planning proponen diversas maneras de integrar a la comunidad en el ejercicio de la planificación. Son enfoques que han tenido influencia en la manera de plantear los programas de desarrollo urbano europeos (URBAN y otros) y pretendido un enfoque más integrado del desarrollo urbano. Esta integración se puede entender, como explican León-Casero y Ruiz-Varona,¹ en «una cuádruple cooperación o participación entre: 1) administraciones públicas territoriales: Unión Europea (UE), Estados, comu-

1 Jorge León-Casero y Ana Ruiz-Varona, «Estrategias de desarrollo urbano sostenible: inclusión social y regeneración urbana en consenso obligado. Zaragoza como caso de estudio», en *Ciudades*, 111-134, 2017. Disponible en <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades/article/view/778/756>.

nidades autónomas y municipios (integración administrativa vertical); 2) órganos administrativos sectoriales: vivienda, urbanismo, servicios sociales autonómicos y municipales, medioambiente o educación, cultura y turismo (integración administrativa horizontal); 3) agentes público-privados implicados: asociaciones civiles, fundaciones, organizaciones no gubernamentales, sociedades mercantiles públicas o privadas, entidades financieras, centros de investigación y desarrollos, etc. (consolidación de gobernanzas); y 4) individuos destinatarios de las políticas públicas (participación ciudadana)». Así entendido, supera la clásica acepción de la integración de políticas públicas como una técnica de trabajo transversal de un gobierno concreto y supone un reto especialmente interesante para el desarrollo urbano. Además, estas nuevas visiones incorporan el «desarrollo comunitario»,¹ una implicación mayor de las personas y las comunidades en el diseño del barrio, los equipamientos o la ciudad.

Fruto de esta evolución de la manera de contemplar la planificación y el desarrollo urbano (y en paralelo a los avances en el conocimiento social y científico), se producen nuevos paradigmas para la ciudad y tienen que ver con determinados aspectos de la «vida social» de los ciudadanos. La «ciudad glocal» explota la dicotomía local y global. Si bien la emergencia de lo local con relación al futuro del planeta y a la capacidad de crear bienestar está en el activo de las ciudades, la interconexión de éstas con los demás territorios también las hace vulnerables, y por ello deberán impulsar la cooperación a nivel internacional para conseguir los objetivos conjuntamente. Esto ha propiciado diferentes redes temáticas y un aumento de la colaboración entre ciudades (CGLU, Metrópolis, C40, Edcities, WeGO, etc.).

De la *Smart City*, ya hemos comentado que, desde una infinita creencia en la capacidad de la tecnología, intenta repensar la ciudad y su funcionamiento. Sin poner en duda la necesidad de incorporación tecnológica a la gestión urbana, podemos decir que actualmente el concepto ha ido evolucionando hasta incorporar otras visiones que se han desarrollado en paralelo. La *Smart City* actual sería un compendio de sostenibilidad, participación de la comunidad y mejora de las políticas públicas de bienestar, siempre a través de la incorporación de las mejoras tecnológicas (avance digital y aplicación de la inteligencia artificial). Un paradigma relacionado con el de la *Smart City* es el de la llamada «ciudad responsiva».² Sus defensores aportan evidencias de cómo el Big Data, el avance digital y la involucración directa de la comunidad en la toma de decisiones puede crear ciudades más ágiles, competitivas y económicamente resilientes.

Del enfoque ecológico podemos destacar la propuesta de *Biophilic City*,³ que propone introducir la naturaleza en nuestras ciudades para mejorar la biodiversidad, el bienestar y la salud.

Otro paradigma que ha dado mucho que hablar es el de la «ciudad creativa». En 2005 se hizo famoso Richard Florida con la publicación de su libro,⁴ en el que proponía que las ciudades debían atraer talento como manera de refundarse. La «clase creativa», profesionales del conocimiento, tecnólogos, artistas y creadores en general, serían un objeto de deseo para la ciudad, que sin duda debía apostar por el conocimiento para su supervivencia. Todas las grandes ciudades mundiales (y algunas no tan grandes) orientaron una parte de su estrategia económica hacia este objetivo. En 2017, Florida reconoció en un nuevo libro que, a pesar de que la estrategia había dado otra vida a las ciudades, esta-

1 Marjorie Kelly y Sarah McKinley, «Cities Building Community Wealth», en *Democracy Collaborative*, 2015. Disponible en: <http://democracycollaborative.org/content/cities-building-community-wealth-0>.

2 Stephen Goldsmith y Susan Crawford, *op. cit.*

3 Timothy Beatley, *Biophilic Cities. Integrating Nature into Urban Design and Planning*, 2010.

4 Richard Florida, *The Rise of the Creative Class*, Harper Collins, 2005.

ba generando nuevas desigualdades y problemas de cohesión que ponían en riesgo el futuro. Así, en *The new Urban Crisis*¹ refleja los nuevos problemas detectados y matiza alguna de sus propuestas.

Otro nuevo paradigma, que bebe en parte de Richard Florida, es el del *New Localism*, de Bruce Katz y Jeremy Nowak.² Estos autores plantean que si las ciudades actúan en red (hacia dentro, conectando iniciativas ciudadanas, universidades y empresas, y hacia fuera, colaborando entre ellas) pueden ser más eficaces que los gobiernos a la hora de resolver los problemas de los ciudadanos. Así, no serían un nivel más de gobierno, sino redes de actores y ecosistemas que coproducirían la economía y corresolverían los problemas.

Otra visión interesante es la de Richard Sennet,³ quien pone énfasis en la ciudad vivida –lo que denomina la *cit  *– en contraste con la ciudad construida o la *ville*. Su repaso de la historia del hombre y de las ciudades lo lleva a proponer una   tica para un urbanismo centrado en los intereses y necesidades de las personas y no centrarse sólo en la ciudad construida. Posteriormente, en otra publicación,⁴ Sennet constata que el urbanismo no puede controlar la incertidumbre inherente a la ciudad. Las ciudades, al ser espacios de creación, intercambio y constante movimiento, son «fluidas», de difícil planificación. Propone a los urbanistas que piensen en cómo ingeniar el desorden y planificar la incertidumbre.

En este sentido, y más allá de la importancia que tiene contemplar todas las políticas públicas en su conjunto de cara a la mejora de las ciudades (y no sólo en cuanto a las infraestructuras materiales), hay que destacar que las nuevas teorías de la ciudad ponen al ciudadano en el centro de su reflexión. Hay un nuevo rol de los ciudadanos/vecinos que desborda la tradicional acción de las élites. El reto de las políticas locales es crear ciudadanos preocupados por el futuro de la ciudad y el planeta, ciudadanos activos y resilientes. Una manera de aproximarse a este objetivo, de involucrar a la comunidad en el desarrollo urbano, es recuperar la ciudad para la gente. Jan Gehl,⁵ inspirador de la mejora de Copenhague, propone fórmulas de recuperación del espacio público que permitan recuperar aquella relación de los ciudadanos con su ciudad que el automóvil ha pervertido. En el fondo, poner al ciudadano en el centro de la acción es consecuencia de la democratización de los gobiernos locales y del apoderamiento de sus líderes. La buena gobernanza actual persigue mejorar la calidad de la ciudadanía. Ya lo decía Alexis de Tocqueville en el siglo XIX: «Sin poder ni independencia, las ciudades pueden albergar buenos súbditos, pero no pueden tener ciudadanos activos».

También, como ya hemos comentado, es reseñable, entre todas las nuevas visiones urbanas, la importancia del medioambiente, la relación con la naturaleza o, más recientemente, la acción para corregir los impactos de la actividad humana en el planeta (cambio climático). La renaturalización de las ciudades es, en sí misma, una contradicción con la idea de la ciudad densa y urbanizada, y llevada a sus límites es una idea absurda. Pero se ha de entender como la necesidad de una relación más armónica e integrada de

1 Richard Florida, *The New Urban Crisis*, Basic Books, 2017. Reseñado en Observatorio Local n.   24, abril-junio de 2018.

2 Bruce Katz y Jeremy Nowak, *The New Localism. How Cities Can Thrive in the Age of Populism*, The Brookings Institution Press, 2017. Reseñado en Observatorio Local n.   26, octubre-diciembre de 2018.

3 Richard Sennet, *Construir y habitar,   tica para la ciudad*, Anagrama, 2018. Reseñado en Observatorio Local n.   35, enero-marzo de 2021.

4 Richard Senne y Pablo Sendra, *Diseñar el desorden. Experimentos y disrupciones en la ciudad*, Alianza Editorial, 2021. Reseñado en Observatorio Local n.   43, enero-marzo de 2023.

5 Jan Gehl, *Ciudades para la gente*, Ed. Infinito, 2014. Reseñado en Observatorio Local n.   18, marzo-abril de 2017.

lo rural y lo urbano, de un diseño de la ciudad que permita la conservación de la biodiversidad y más capacidad de resiliencia. Como todo, esta propuesta tiene externalidades positivas y negativas. Entre las primeras, tenemos toda la evidencia de la mejora de la salud gracias a ambientes urbanos menos contaminados. Multitud de estudios recientes lo avalan.¹ Entre las externalidades negativas, está la gentrificación producida, en este caso por la mejora o introducción de zonas verdes en determinados barrios o distritos que producen una transformación social y económica que desplaza a los habitantes tradicionales.²

Carlos Moreno³ lo resume en su «ciudad de los quince minutos». Desde una perspectiva multidisciplinar, reivindica la complejidad de la ciudad actual, en cambio permanente y nunca acabada. Aconseja ser modesto en el abordaje de sus problemas. El foco lo pone en el derecho de los ciudadanos a los servicios de calidad de vida (trabajo, compras, sanidad, educación, vivienda, ocio...), y para ello propone volver al concepto de barrio, lo que implica una reconsideración de la planificación y de la movilidad. La ciudad deberá ser multipolar o desconcentrada en diferentes centros, y en ellos se deberá reinventar los espacios públicos para generar más encuentros y relación social. También defiende los «bienes comunes urbanos» como una manera de luchar contra la mercantilización de los servicios en las ciudades.

Participación, procesos y comunicación: una nueva relación del ciudadano con la política urbana

Los cambios sobrevenidos en nuestra sociedad han sido especialmente intensos en las ciudades. La nueva manera de vivir y sobre todo la llamada «sociedad de la información», que mediante la digitalización y otros avances tecnológicos han transformado la manera de relacionarse los ciudadanos, están creando una relación diferente de éstos con la política, la gestión pública y la ciudad. De un ciudadano «objeto» de la acción pública se ha evolucionado hacia el ciudadano en el centro de la acción, ya que quiere tener un protagonismo mayor en la definición de las alternativas en el desarrollo urbano. Esta tendencia dista de ser homogénea, y tampoco es lineal, pero la pérdida de protagonismo de los interlocutores clásicos (partidos, sindicatos, asociaciones de vecinos, etc.) genera la necesidad de ensayar nuevas maneras de abordar la planificación urbana, sobre todo en aquellos temas de regeneración que son de «suma cero» (no hay aumento de edificabilidad o más equipamientos o dotaciones).

En ese contexto, la participación como objetivo de las políticas urbanas se ha convertido en un elemento vertebrador de determinados discursos políticos urbanos. Algunos han querido ver en esa práctica la esencia de la ciudad democrática, cuando ésta es, por supuesto, algo más complejo... (aunque sea muy necesario que las políticas locales se preocupen de generar las condiciones para que los ciudadanos se impliquen en el futuro de su ciudad).

Independientemente de la importancia que desde el punto de vista político se le dé a la participación, es indudable que en la definición de la ciudad y su desarrollo la participa-

1 Evelise Pereira Barboza *et al.*, «Green Space and Mortality in European Cities: A Health Impact Assessment Study», en *The Lancet Planetary Health*, vol. 5, cap. 10, octubre de 2021. Disponible en <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2542519621002291?via%3Dihub>.

2 Isabelle Anguelovski, James Connolly, Laia Masip y Hamil Pearsall, «Assessing Green Gentrification in Historically Disenfranchised Neighbourhoods: A Longitudinal and Spatial Analysis of Barcelona», en *Urban Geography*, 1-34, 2017. Reseñado en *Observatorio Local* n.º 24, abril-junio de 2018.

3 Carlos Moreno, *La revolución de la proximidad*, Alianza Editorial, 2023. Hay reseña en este dossier.

ción ha de estar presente. Otra cuestión es qué tipo de participación es necesaria y más conveniente para evitar la captación del interés general por grupos minoritarios muy motivados para la participación.

Íntimamente ligada a lo anterior está la cuestión de la transparencia en la acción pública y el establecimiento de políticas de comunicación en el ejercicio de la planificación y en los procesos de regeneración urbana. Transparencia y comunicación son elementos legitimadores de la nueva planificación urbana. La gestión es compleja; debe ser participativa, multiescalar, cooperativa y combinar la estrategia con el establecimiento de direcciones y normas. También tenemos el requerimiento democrático de «rendición de cuentas», así como la evaluación como sistema de medición de resultados, que sirve para aprender de los errores y externalidades no previstos y poder comenzar de nuevo una vez hemos aprendido de ellos.

Viejos y nuevos problemas

Hay que destacar dos temas recurrentes y relacionados que se dan en las ciudades españolas: vivienda y segregación urbana.

Las políticas de vivienda de las últimas décadas y la crisis inmobiliaria e hipotecaria de 2008 han generado una tormenta perfecta ante las nuevas demandas: alquiler, inmigración, aumento exponencial de la vivienda vacacional en las ciudades, etc. El problema siempre ha estado ahí, pero, muchas veces, los gestores públicos han dedicado más energías al relanzamiento económico y cultural de sus ciudades que a la producción residencial. Y tampoco ayuda la distribución competencial entre las diferentes administraciones. En todo caso, la vivienda, y en especial la llamada vivienda asequible, se ha colocado en un puesto preferencial en la agenda actual.

Durante la década final del siglo pasado y hasta que se acabó la burbuja inmobiliaria, muchos ayuntamientos confiaron la producción de viviendas a los promotores privados. La forma de proceder ha sido explicada por Jorge Dioni en *La España de las piscinas*:¹ nuevos sectores urbanos, muchas veces desgajados y desconectados de la ciudad, con poca densidad y sin estructura «urbana» han sido la mayoría de las veces la única oportunidad para los nuevos hogares. Este crecimiento suburbial ha producido un envejecimiento de los centros urbanos y la ocupación de los mismos para uso turístico. Además, ha planteado problemas con el uso intensivo del automóvil (ya que esas zonas no suelen estar demasiado bien comunicadas con transporte público) y por la costosa prestación de servicios públicos.

Por otro lado, los centros urbanos tienden a alojar actividades terciarias, y, en algunos sectores, a degradarse por la falta de «variedad» en las rentas de sus moradores. Ciudades con pocos niños y con espacios públicos degradados no son una buena señal para el futuro.

Así las cosas, las peculiaridades de las políticas de vivienda también han vuelto a poner en el foco las áreas vulnerables y segregadas. La segregación residencial en España siempre ha existido, pero las recientes políticas urbanísticas y de vivienda no han ayudado, salvo excepciones, a reducirla. Se considera que la segregación residencial disgrega la forma urbana y degrada el concepto de ciudad. Además, en los casos extremos, es decir, en aquellos barrios más vulnerables y con rentas más bajas, hay que intervenir, ya que de no hacerlo puede aparecer problemas sociales de toda índole. Por ello es interesante la

1 Jorge Dioni López, *op. cit.*

publicación *Efecto Barrio*,¹ que aboga por cartografiar esa segregación y analizar qué políticas públicas deben de desarrollarse para reducirla, a partir del estudio de la realidad de las principales ciudades españolas durante las últimas décadas.

Juntamente con estos dos temas, señalamos la falta de visión supramunicipal de los problemas que padecen las ciudades y que difícilmente pueden resolver por sí solas. La anomalía de las aglomeraciones urbanas españolas sin gobierno que analiza Mariona Tomàs² dificulta las políticas territoriales necesarias para revertir, también, un cierto deterioro del paisaje y de las periferias urbanas, como ha expuesto Andrés Rubio en *España fea*.³

Como el lector ya sabe, la gestión urbana no es sencilla. Por ello, aquí hemos intentado mostrar algunas de las ideas más relevantes de los últimos años sobre la gestión urbana, los retos de las ciudades y cómo abordarlos. El debate sobre las aglomeraciones urbanas y sobre la ciudad está muy vivo, por lo que les invito a seguirlo. Desde Observatorio Local, estamos comprometidos en ello.

Juan Echániz Sans

Junio de 2024

1 Oriol Nel-lo (ed.), *Efecto Barrio: Segregación residencial, desigualdad social y políticas urbanas en las grandes ciudades ibéricas*, Tirant lo Blanch, 2021. Se incluye reseña en este dossier.

2 Mariona Tomàs (ed.), *Metrópolis sin gobierno, la anomalía española en Europa*, Tirant lo Blanch, 2023. Se incluye reseña en este dossier.

3 André Rubio, *España fea*, Debate, 2022.

EL NUEVO MUNICIPALISMO: DERECHO A LA CIUDAD Y COMUNES URBANOS

- **Publicación:** «Gobernanza y políticas de desarrollo urbano: teoría y práctica», *GAPP Nueva Época*, n.º 20, noviembre de 2018, págs. 14-28. Disponible en: <https://revistasonline.inap.es/index.php/GAPP/issue/view/709>
- **Autores:** **Ismael Blanco**, Pprofesor de Ciencia Política e investigador en IGOP-UAB (Universidad Autónoma de Barcelona); **Ricard Gomà**, profesor de Ciencia Política y director del Institut Metropolí (UAB), y **Joan Subirats**, catedrático de Ciencia Política e investigador en IGOP-UAB (UAB).
- **Síntesis:** **Juan Echániz Sans**, arquitecto y gestor público local.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Un nuevo municipalismo basado en consolidar el derecho a la ciudad a partir del desarrollo de los llamados «comunes urbanos» es la propuesta que las nuevas fuerzas políticas derivadas del movimiento del 15-M han hecho para la política local española en el periodo 2015-2023. Algunas de las líneas de actuación han sido: promoción de la participación y la innovación social, recuperación de la gestión directa de los servicios públicos con participación de la ciudadanía, un mayor protagonismo en la política social por parte de los ayuntamientos, etc.

Los autores de este artículo son los referentes españoles para la teoría de los «comunes urbanos». Esta teoría es la base ideológica más importante que ha sustentado la acción local de los nuevos grupos políticos situados a la izquierda de la socialdemocracia; fuerzas políticas que nacieron de los movimientos ciudadanos como respuesta crítica a la gestión de la crisis económica y social en la segunda década de este siglo (dinámica del 15-M).

El marco de referencia que plantean es que, en la «era urbana», las ciudades deben tener un papel central, ampliando el repertorio de competencias/actividades, para poder gestionar las disfunciones que se producen entre el dinamismo económico, la explosión de creatividad y la centralización de la innovación en las ciudades y los problemas sociales que dicho protagonismo genera: gentrificación, desigualdad, vulnerabilidad social de determinados colectivos, etc. Para ello, es importante, también, que las ciudades cooperen entre sí creando redes de ciudades que puedan «escalar» las soluciones y experiencias.

Este nuevo rol de las ciudades necesita una nueva gobernanza, que debe ser coherente con las nociones de proximidad (ciudades vs. Estados) y con la de «lo común» (lo colectivo frente a la jerarquía). La teoría de los comunes urbanos pone en valor el autogobierno y la autogestión, la democracia activa, la cooperación entre movimientos sociales de base, y la apropiación comunitaria de los servicios públicos como manera de superar la gestión gerencial y el «secuestro» de los servicios públicos por las empresas privadas, en aras de la llamada cooperación público-privada. Estamos, pues, delante de una nueva versión de las teorías comunitarias; en este caso, aplicadas a la gestión pública local. Los autores ponen ejemplos de iniciativas sociales y económicas surgidas de abajo arriba para demostrar que son posibles otras formas de gestión pública local.

Se citan autores que han aportado esta visión de lo común a la gestión pública (Polanyi, Ostrom, Rosanvallon, Hardt o Negri) desde diferentes enfoques, aunque, reconociendo que los objetivos

perseguidos ya han sido abordados previamente desde otras perspectivas (New Deal, regímenes de bienestar en Europa), se incide en que la intención es superarlas por considerarse éstas limitadas en su eficacia por el estatalismo y la jerarquía que implican.

Los autores repasan, así, la trayectoria del gobierno local en España desde 1979, su evolución, caracterizando cada uno de los periodos, para situar que este nuevo municipalismo comenzó en España. En este nuevo movimiento, tienen importancia organizaciones, redes, movimientos urbanos y vecinales (plataforma de afectados por la hipoteca, sindicato de inquilinos o la alianza contra la pobreza energética, entre otros). Las nuevas candidaturas lideraron en 2015 la gestión de cuatro de las cinco ciudades más grandes de España: Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza; y formaron parte del gobierno de muchas otras.

En esta fase 2015-2023, el nuevo municipalismo se ha caracterizado por intentar establecer una nueva agenda urbana a partir de una actualización del concepto del «derecho a la ciudad» y a los (bienes) comunes urbanos en tres grandes ámbitos: ecología urbana (espacios y entornos); bienestar de proximidad (personas y colectivos), y economías ciudadanas (producción y consumo).

Para llevar a cabo la implementación de esta nueva agenda política, se proponen cinco estrategias: 1) territorializar la gobernanza, es decir, acercar las políticas urbanas a la escala del barrio; 2) coproducir políticas urbanas, con la participación del tejido comunitario; 3) impulsar la acción comunitaria, esto es, empoderar a las comunidades; 4) abrir la gestión a la ciudadanía, incorporando, por ejemplo, a las comunidades en la gestión, y 5) apoyar la innovación social.

Ahora bien, ¿cómo se articulan el derecho a la ciudad y los comunes urbanos? Para los autores, éste es el gran reto. Pero, a decir verdad, no hay una estrategia suficientemente clara. Creen que la democracia del común (implementar esa agenda urbana que proponen) comportará una realización del derecho a la ciudad y la creación de un proceso, *de facto*, de cambio de época desde la esfera local.

En todo caso, con la perspectiva que nos da el tiempo –véase que la mayoría de estas fuerzas políticas ya no lideran hoy en día los ayuntamientos españoles–, la dinámica comunitaria de estas organizaciones y movimientos que están en la base de lo que los autores denominan «nuevo municipalismo» sigue subsistiendo, pero no se evidencia que puedan desarrollarse sin un liderazgo político. Por ello, será interesante analizar en el futuro la herencia de este concepto.

Algunos de los temas en que se ha puesto más énfasis desde los gobiernos locales que han desarrollado este nuevo municipalismo son la vivienda (en la que han ayudado a poner la problemática en la agenda política, pero con pocos resultados efectivos en su producción, que necesita periodos largos), la renaturalización de la ciudad, la gestión directa de los servicios públicos, la limitación del automóvil en el centro urbano o la movilidad sostenible, por ejemplo. Y cabe decir que, como conclusión, durante el periodo en que sus principales impulsores han gobernado ayuntamientos importantes, este nuevo municipalismo ha conseguido imponer una agenda y un relato, pero con un balance discreto de realización.

¿LA SOLUCIÓN DE LA CIUDAD ES EL BARRIO?

Carlos Moreno, *La revolución de la proximidad. De la «ciudad mundo» a la «ciudad de los quince minutos»*, Alianza Editorial, Madrid, 2023.

Por **Juan Echániz Sans**

El autor

Carlos Moreno tiene una trayectoria interesante. Humanista francés que ha forjado su carrera en el mundo científico y tecnológico (es matemático e informático), ha obtenido multitud de distinciones por sus proyectos de transferencia tecnológica y robótica. Cabe destacar, especialmente, su temprana dedicación a los trabajos sobre la ciudad inteligente y sostenible. Su aproximación a los problemas de la ciudad y de las nuevas megalópolis se basa en su convencimiento sobre la necesidad de unas nuevas relaciones humanas basadas en el respeto, el diálogo, el intercambio, la educación y la benevolencia. Actualmente, es mundialmente conocido por sus propuestas para la «ciudad de los 15 minutos» que ya han adoptado París y otras urbes importantes. ONU-Habitat ha hecho suya también esta recomendación como una de las estrategias para la mejora de las ciudades en clave sostenible, habitable y viable.

El libro

En *La revolución de la proximidad*, Carlos Moreno expone su visión de la ciudad actual, de los retos del mundo de hoy, y sus propuestas para una nueva relación del hombre con sus semejantes y su entorno.

Su visión de la ciudad y del fenómeno urbano es multidisciplinar y culta, aspecto este que seguramente es lo más atractivo del libro, por lo demás, ameno. Sus referencias son variadas, empezando por su maestro y amigo Edgar Morin, filósofo y sociólogo del que aplica su teoría de la complejidad a la ciudad; pero también muestra la influencia de autores literarios como Jorge Luis Borges, Arthur Rimbaud o Italo Calvino en sus visiones de la ciudad. Destaca también la mención a Lewis Mumford, Jane Jacobs o Henri Lefebvre. Por otro lado, Richard Sennett y Saskia Sassen escriben el prólogo y el epílogo, respectivamente, lo que refuerza esa mirada externa al urbanismo más ortodoxo (que a menudo plantea propuestas incompletas para solucionar los problemas actuales de las ciudades). En general, el libro, de forma agradable, muestra su profundo humanismo, su interpretación de la ciudad y su diagnóstico de los problemas que la creciente urbanización supondrá para el planeta.

En la primera parte, Moreno hace un recorrido por la historia de los asentamientos humanos para intentar extraer cuál es su esencia, en la estela de las reflexiones de Richard Sennett en *Construir y habitar*. Repasa el itinerario de las ciudades desde la Antigüedad hasta hoy en día, cuando los problemas se centran en una acelerada urbanización de la población mundial, y el autor puntualiza que el «derecho a la ciudad» que proclamaba Henri Lefebvre actualmente debe interpretarse como el «derecho a vivir en la ciudad», lo que le servirá para crear el marco en el que plantea sus propuestas.

Conjuntamente con esta idea inicial, Moreno reivindica la complejidad de la ciudad actual: «ciudad múltiple, imperfecta, incompleta y frágil». Esta complejidad hace que la

ciudad esté en cambio permanente y que nunca esté acabada, por lo que la aproximación a su gobierno y a la resolución de sus problemas debe de ser modesta, ya que la ciudad seguirá allí después de cualquier decisión, aunque transformada. La ciudad es, además, frágil, porque está sometida a todas las miradas, críticas, luchas y contradicciones.

Pero ¿de qué ciudad estamos hablando? De las «ciudades mundiales» (Peter Hall, 1966) y de las «ciudades globales» (Saskia Sassen, 1991), hemos pasado a las megalópolis y a las *Global City Regions* (Allen Scott, 2001) y a las «hiperregiones urbanas» chinas. Pero lo más importante es que el fenómeno de la urbanización creciente del planeta, más allá de sus ventajas o aspectos positivos para el desarrollo de la humanidad (ha disminuido la pobreza, por ejemplo), produce externalidades y perturbaciones sociales y ecológicas, no sólo en las propias aglomeraciones centrales, sino también en las ciudades medias e intermedias, ya que las grandes aglomeraciones aumentan su radio de influencia e irradian problemas en un territorio cada vez más extenso que progresivamente va incorporando lógicas urbanas en su funcionamiento.

El autor dedica una gran parte del libro a la exposición de los fenómenos asociados a la urbanización creciente del planeta y a los problemas ambientales, con profusión de datos y ejemplos que le permiten afirmar que la humanidad presencia una nueva revolución (equiparable a otras anteriores, como la Revolución Industrial) que se basa en el hipercrecimiento de las ciudades y en una progresiva extensión de la estructura urbana a amplios espacios rurales. Las consecuencias de esta revolución suponen un desafío ecológico y climático de grandes proporciones, amén de un riesgo económico y social por una segregación espacial sin retorno y el aumento de la movilidad obligada.

Abordar la reconducción de los efectos nocivos de la urbanización salvaguardando los beneficios es un gran reto y, al mismo tiempo, una oportunidad para que el ser humano se relacione entre sí y con la naturaleza de una manera diferente. De alguna manera, el desarrollo «del derecho a vivir en la ciudad» puede conseguir una nueva revolución, en este caso, ecológica, modificando la relación humana con los cuatro elementos básicos: agua, fuego, tierra y aire. En este contexto, destacan la necesidad de renaturalización y revegetalización de la ciudad, como propugnan, asimismo, los defensores de la ciudad biofílica.

Para Moreno, esta «nueva» relación con la ciudad puede dar lugar a un sentido de pertenencia actualizado. La puesta al día del derecho a la vida en la ciudad es una reivindicación popular desde hace tiempo y más allá de la vivienda (Lefebvre), e incluye, entre muchas otras cosas, un acceso digno a los servicios para la calidad de vida. En concreto: trabajo, compras, sanidad, educación, ocio, etc. Y, para esto, en mi opinión, el desarrollo del feminismo, de la tecnología y de la participación pueden favorecer este cambio de actitud.

Esbozado el marco de trabajo, Carlos Moreno sitúa los objetivos de las ciudades sostenibles: ser habitables, viables y equitativas. Estamos hablando, por lo tanto, de Ecología, de Economía y de Desarrollo Social. Y, en base a esto, reivindica al economista Muhammad Yunus, Premio Nobel de la Paz en 2006, y su teoría de los tres ceros: «Un mundo con carbono cero, pobreza cero y exclusión cero».

Como instrumentos de diagnóstico y para la acción propone una aproximación humanística y no sólo técnica a los problemas de la ciudad. Disponemos de tres herramientas: la ecología urbana (estudio de los seres vivos que habitan la ciudad, y de las relaciones que tienen entre sí y con el medio urbano), la mesología (estudio de la acción humana), y la etología (estudio del comportamiento humano); tres ciencias que nos tienen que permitir reflexionar sobre los retos de las ciudades y la posición del hombre respecto a ellos desde un punto de vista holístico. El objetivo es que el ciuda-

dano tome conciencia de donde vive y del mundo del que vive: su entorno, los suministros, el impacto en el planeta...

Para esta nueva articulación de las relaciones entre los seres humanos, por un lado, y el ser humano y la naturaleza, por otro, el autor pone en valor el concepto que llama «Bien Común Urbano», del respeto al otro y a la diferencia.

Y concreta esta propuesta explicando cómo llevarla a la práctica en las ciudades en las que se ha perdido la vida de barrio, mientras que los desplazamientos en coche privado o transporte público son obligatorios para satisfacer cualquier necesidad de las que, para Moreno, son básicas. Es en el capítulo «La proximidad puesta a prueba» donde el autor «aterriza» un poco en las soluciones sin que, lógicamente, pueda dar una receta o solución general, pues esto dependerá de cada ciudad, de su situación y diagnóstico. Nos advierte, así, que sus recomendaciones son más una hoja de ruta que una receta universal.

La «ciudad de los quince minutos» –les sonará a aquellos que hayan conocido la vida de barrio– es aquella en la que las necesidades básicas se pueden solventar caminando, sin grandes desplazamientos forzados. En este sentido, nada diferente a lo que se ha ido perdiendo en nuestras ciudades tradicionales como consecuencia de la dinámica del mercado comercial y de la localización de los centros de trabajo en las afueras de las ciudades, pero también de un urbanismo poco atento a la mezcla de usos y dotaciones públicas escasas o inadecuadas.

Carlos Romero bebe de Lewis Mumford y Jane Jacobs, quienes, en un contexto diferente y época anterior, refiriéndose a las ciudades americanas y al momento de la explosión del uso del automóvil, ya alertaron sobre las tendencias que afectarían, en mayor o menor grado, al resto de ciudades en el mundo. También se inspira en el movimiento del New Urbanism, los estudios sobre la Geografía del Tiempo (Torsten Hägerstrand) o en los trabajos sobre el ritmo de la ciudad de la escuela francesa de François Ascher y Luc Gwiazdzinski. Asimismo, su humanismo tecnológico debe mucho a Patrick Geddes y Élisée Reclus.

Su teoría de ciudad de los quince minutos tiene algo de todo ello, pero también la habilidad de relacionarlo todo en un objetivo: minimizar desplazamientos forzados ganando tiempo para que el ciudadano, que se moverá de forma sostenible, pueda entonces aprovechar ese tiempo en aspectos relacionados con la socialización, la comunidad o simplemente para cultivarse en lo personal. Con esto, es importante el énfasis que el autor hace del concepto de «tiempo a liberar» como consecuencia del acortamiento de los desplazamientos, que es el tiempo lineal (*cronos*) para poder disponer de tiempo para la creación (*kairós*) y de tiempo para la individualidad y la inmanencia (*aión*).

El cronourbanismo o ciudad de los quince minutos debe ser multipolar (de alguna manera, desconcentrada en diversos centros), tener por objetivo acercar los servicios a la gente, poner en valor lo local por encima de lo global, recuperar los vínculos de vecindad, generar las condiciones para compensar las imposiciones de estatus que produce la organización del trabajo, y, en concreto, limitar el espacio de los vehículos privados. La ciudad resultante será multicéntrica y tenderá a moldearse por los usos de los ciudadanos, y no por las dinámicas del mercado.

Para conseguirlo, lanza algunas ideas, como por ejemplo diversificar los usos de determinados equipamientos o infraestructuras urbanas unifuncionales, o también la reinvención de los espacios públicos para propiciar las relaciones sociales. A partir de esta idea, aboga por la «cronotopía», concepto utilizado en fisiología pero que el autor entiende en su sentido estricto: *cronos*, tiempo; *topos*, espacio o lugar. Es decir, el marco

espaciotemporal en relación con la ciudad y sus equipamientos, y su relación con la multiplicación de usos que se propone. También tiene la preocupación de que la ciudad recobrada genere identidad y sea respetada por sus habitantes. Por ello, además, propugna la «topofilia», con el objetivo de generar un contexto en que sus propuestas tengan éxito.

Según Moreno, estos tres conceptos –cronourbanismo, cronotopía y topofilia– señalan el camino para acercar la demanda del habitante a la oferta y que la hiperproximidad promueva nuevos modelos económicos y sociales que ya están, en parte, emergiendo, gracias al teletrabajo, a la digitalización y a la ubicuidad (y que también ayudarán a sustituir la movilidad obligada por una movilidad sostenible elegida).

El aspecto más concreto, más allá del uso polivalente del espacio urbano y los equipamientos, es la propuesta de limitación del espacio ocupado por los vehículos y el de la reducción del perímetro de determinadas partes de la ciudad de manera que se puedan desarrollar las funciones urbanas esenciales: vivienda, trabajo, compras, educación, salud y ocio. En definitiva, se trata de generar una ciudad policéntrica basada en la proximidad, la mezcla, la densidad y la ubicuidad.

Y es que la ciudad de los quince minutos utiliza la noción de ubicuidad y la tecnología para recuperar los vínculos sociales. Carlos Moreno, como científico y tecnólogo, pone el énfasis en la parte positiva de la tecnología para el progreso en clave ecológica y para la transformación urbana. Por ello, la cartografía digital, la geolocalización, los datos abiertos, etc. han de permitir mejores servicios y oportunidades, pero siempre poniendo la tecnología al servicio del ciudadano. De hecho, considera que el futuro debe ser la *civic tech*, la idea de una ciudad fundada en herramientas tecnológicas que ayuden a los ciudadanos a recuperar el vínculo social e inventar nuevos modelos democráticos. La *civic tech* será una ciudad participativa a partir de la tecnología.

Y aquí entramos en la parte más política de sus propuestas, basada en el desarrollo de los «bienes comunes urbanos», en línea con las teorías de Elinor Ostrom, Premio Nobel de Economía en 2009. Estos bienes comunes urbanos están pensados para luchar contra las lógicas mercantiles en la prestación de servicios metropolitanos y defender los servicios públicos gracias a la implicación de la ciudadanía, amén de defender la democracia a nivel local. Así lo ha recogido, en su programa electoral, la alcaldesa de París, y son propuestas que han servido de inspiración a muchos grupos de izquierda en Europa, como es el caso de En Comú Podem (Ada Colau ha sido alcaldesa de Barcelona entre 2015-2023).

Todo este planteamiento es aplicable en aquellas grandes ciudades en las que las lógicas de mercado han provocado una mayor incomodidad para vivir a causa de los largos desplazamientos, la contaminación o la falta de oportunidades a la hora de acceder a los servicios básicos. No queda muy claro, sin embargo, cómo estos programas se pueden extender a territorios o ciudades intermedias. Aun así, para el caso francés, se aboga por romper el centralismo y apoderar a las comunidades territoriales, especialmente a los municipios, y vertebrar, de ese modo, una nueva relación más equilibrada y natural entre el campo y la ciudad; una «alianza territorial» para la que propone «los territorios de media hora», que vendría a ser la adaptación de su propuesta urbana al resto del territorio.

Lo interesante de las propuestas de Carlos Moreno es que pone el foco en las necesidades de la ciudad y en que ésta debería estar compuesta de barrios en los que se pudieran hallar aquellas funciones que consideramos básicas y de uso diario, de forma casi auto-suficiente. No es un concepto nuevo, pero a menudo a los gobernantes y a los planifica-

dores se les olvida. Su apuesta sobre que la tecnología sea una aliada para conseguir el objetivo también es interesante, aunque hasta el momento su uso haya creado problemas nuevos a las ciudades (pisos turísticos, por ejemplo). Tampoco queda muy claro cómo se gobierna esta ciudad multipolar. El autor aboga por dar más poder a los ayuntamientos y a las autoridades locales, pero al mismo tiempo critica la profesionalización de las élites políticas... ¿Le suena a algo?

PERSPECTIVA DE GÉNERO PARA UNA CIUDAD MÁS INCLUSIVA

Zaida Muxí Martínez, *Mujeres, casas y ciudades. Mas allá del umbral*, Dpr-Barcelona (2018), 346 págs.

Por **Juan Echániz Sans**

La autora

Zaida Muxí es especialista en urbanismo, arquitectura y género. Arquitecta por la Universidad de Buenos Aires y doctora por la Universidad de Sevilla, es profesora de la Escuela Técnica de Arquitectura de Barcelona (UPC) y codirectora del Congreso Internacional de Vivienda Colectiva Sostenible. Ha sido también cofundadora del colectivo Punt 6, formado por mujeres para la investigación y difusión de un urbanismo con visión de género, y fue directora de Urbanismo, Vivienda, Medio Ambiente, Ecología Urbana y Espacio Público en el Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet (Barcelona).

Ha publicado diferentes libros, entre los que destaca *La arquitectura de la ciudad global*, *Postsuburbia*, y *Arquitectura y política*, en coautoría con Josep Maria Montaner. Y también ha impartido conferencias y cursos en numerosas ciudades de América, Europa y Asia.

El libro

La autora propone un recorrido por la historia de las aportaciones y visiones de las mujeres a la arquitectura, la ciudad y el urbanismo, porque, en líneas generales, éstas han sido silenciadas en la historia oficial. Se trata de poner en valor, en cada momento histórico, una visión particular de las mujeres al afrontar los diferentes aspectos que plantea la arquitectura y su vivencia. No es tarea fácil, ya que la mayoría no ha dejado rastro en la historia de la arquitectura, y menos en la del urbanismo.

Pero, por esa misma razón, este libro supone una buena aportación para comprender de qué estamos hablando cuando introducimos la perspectiva del género en el planeamiento y la gestión de la ciudad. Y de ahí que «un urbanismo con perspectiva de género tiene como principal objetivo observar la realidad desde prismas diferentes de los usuales», normalmente masculinos. Esta nueva perspectiva permite generar, desde capacidades y visiones diferentes, nuevos planteamientos en los proyectos urbanos, en la vivienda, etc.

El género y su perspectiva, en nuestro contexto, tiene que ver con la construcción de roles para cada sexo. En este sentido, el interior, lo que tiene que ver con lo cotidiano, se ha asignado siempre a las mujeres, mientras que lo público, lo externo, que se pretende más relevante, se ha reservado para los hombres. Evidentemente, esta construcción no es inocua y ha supuesto, en la mayoría de los casos, una cierta invisibilidad de las mujeres y la poca valoración de las tareas domésticas o de cualquier otra actividad desarrollada por ellas.

Es ésta una visión muy arraigada incluso en los ámbitos académicos. La autora cita el caso de la arquitecta Denise Scott Brown, compañera y socia de Robert Venturi. Cuando a este último se le concedió el premio Pritzker de Arquitectura en 1991, el jurado reconoció la colaboración de su socia, pero dicho premio fue, en exclusiva, para él. Es decir,

que la visualización de las aportaciones e ideas de las mujeres en urbanismo y arquitectura todavía no se ha conseguido plenamente.

La autora se centra en las contribuciones de las mujeres en la casa y en la ciudad. La casa, porque es el espacio «tradicional» de la mujer y el lugar donde inicialmente empezó su primera liberación (aun sin cuestionar el marco referencial: el lugar de la mujer es el hogar); y la ciudad, porque «es la continuación necesaria de la vivienda», su segundo espacio de socialización.

La casa siempre ha sido la expresión de un orden social, y la posición de la mujer en ella ha estado relacionada íntimamente con su papel en las diferentes sociedades. La autora repasa los hogares griegos y romanos, y los espacios dedicados a la mujer en ellos. Relata el nacimiento de la familia nuclear y conyugal, y su establecimiento, impulsado por la Iglesia cristiana en el medioevo, y cómo eso condicionó el papel de la mujer, pues, en el caso de que tuviera patrimonio, quedaba desposeída para caer todo en manos de su marido (aun en caso de divorcio).

Aunque las mujeres en la Edad Media tenían presencia en los gremios y la familia era muy diferente de la actual (extensa y productiva), a partir del siglo xv y con el Renacimiento, se establece una distinción de roles según los sexos que, en líneas generales, se mantendrá hasta nuestros días. Destaca, eso sí, la figura de Cristine de Pizan, autora de *La ciudad de las damas* (1405), considerada la primera escritora feminista, pues reclama el derecho de la mujer al estudio mediante un espacio propio y privado dentro de la casa. Ahora bien, a pesar de esto, dicho espacio privado dentro de la casa sólo lo conseguirán los hombres, a partir del siglo xviii: el gabinete o *studiolo*.

También cita a las beguinas, comunidades de mujeres fundadas por ricas viudas o herederas que establecían un sistema urbano independiente. Surgieron en los Países Bajos, pero se expandieron por toda Europa. Formalmente, eran comunidades religiosas, pero, en realidad, funcionaban como sociedades civiles independientes, y estaban formadas por mujeres estudiosas y trabajadoras emancipadas de la obligación de ser madres y esposas. Constituían verdaderas ciudades en los límites de la ciudad medieval, e inspiraron en el siglo xix las casas de acogida y otras edificaciones similares, que proliferaron alrededor del voluntariado femenino. Son también un antecedente del actual *cohousing*, que rompe el patrón espacial del género y propone compartir los quehaceres domésticos entre hombres y mujeres. La autora cita el caso de varias mujeres durante los siglos xvi, xvii y xviii, todas de buena posición, que fomentaron construcciones de mayor o menor envergadura; hasta llegar a Flora Tristán, quien, con su denuncia de las malas condiciones urbanas y sociales en *Paseos por Londres* (1840), fue precursora de la crítica que impulsaría las mejoras higiénicas y en vivienda social de la ciudad.

Es en el contexto de la Revolución Industrial en Inglaterra, donde una parte importante de la fuerza laboral era femenina, con infraviviendas y sobreocupación de las mismas, donde surgen una serie de propuestas de mujeres que quieren revertir el estado de las cosas. Es el caso de Angela Burdett Coutts (1814-1906), una dama rica que impulsó la educación de las mujeres y construyó el Urania Cottage (1847) en Londres, una especie de albergue para mujeres caídas en desgracia del que fue director Charles Dickens. También Octavia Hill (1838-1912), activista y cooperativista relacionada con los llamados «socialistas cristianos», trabajó en la rehabilitación de los *slums*, barrios de infravivienda de la clase obrera. Ella aportó una visión que ahora se consideraría muy moderna, ya que intentaba trabajar con los afectados a partir de lo existente; estaba en contra de los derribos indiscriminados y prefería la mejora con la implicación de las mujeres trabajadoras. En 1874 ya tenía quince edificios con 3000 inquilinos. En 1887 impulsó la construcción del Red Cross Hall, cuyo arquitecto fue Elihaj Hoole. Este edificio de equipamientos

sociales y culturales para los trabajadores tiene un área específica para las mujeres. Su labor se amplió, además, a las zonas de ocio para los hijos de los trabajadores y, especialmente, en la defensa de los espacios naturales para el disfrute de toda la población. Perteneció a la Kyrle Society, precursora del National Trust (1894), para la protección de los espacios naturales ingleses.

Nos habla también de Henrietta Barnet, fundadora, junto con su marido, del Settlement Movement, que abogaba por el trabajo social en el mismo entorno en el que vivía y trabajaba el proletariado. Fue una respuesta al desempleo y los bajos salarios. Creó, de la mano del arquitecto Raymond Unwin, el barrio Hampstead Garden Suburb (1907), una ciudad jardín inspirada en los pueblos medievales para familias pobres con espacios y servicios comunitarios para huérfanos, viudas, etc. Este Settlement Movement confluyó al otro lado del Atlántico con el Municipal Housekeeping, otro movimiento liderado por las mujeres para hacerse cargo del espacio público como prolongación del cuidado de la casa.

Catharine Beecher (1800-1878) fue autora de un tratado sobre la economía doméstica que no discute la dedicación de la mujer al hogar, pero sí plantea una serie de cuestiones «arquitectónicas» que continúan siendo de actualidad: flexibilidad en los espacios, cocinas eficientes, necesidad de armarios empotrados, eficiencia energética, etc. Y Melousina Fay Peirce (1836-1923) propuso casas sin cocina, de manera que esto liberase a las mujeres de cocinar. Se trataba de nuevas edificaciones (apartamentos) con servicios comunitarios, que aparecieron en el noreste de EE UU.

Para acabar con la relación de pioneras filantrópicas, activistas y *amateurs* de la arquitectura y la vivienda, la autora cita a Christine Frederick y Liliane Gilbreth por sus trabajos, en los años 20 del siglo pasado, sobre la gestión científica de la cocina, y, por ende, de la casa, que tiene por objeto liberar tiempo a la mujer para otras actividades.

A principios del siglo xx, se inicia, tímidamente, la aceptación de mujeres en las escuelas de arquitectura y asociaciones de arquitectos occidentales. Hay que tener en cuenta que muchas de estas escuelas tenían ya muchos años de existencia, pero hasta ese momento no habían aceptado más que a varones. Podemos decir que los países bálticos y sobre todo Finlandia fueron los pioneros en esta materia; así, Wivi Lönn se tituló en 1896, por ejemplo. La primera arquitecta titulada en España fue Matilde Ucelay Maórtua en 1936, aunque se expedían títulos de arquitectura (Academia de San Fernando) desde 1757. En EE UU. merece la pena destacar, por su obra, a la californiana Julia Morgan (titulada en 1902) y a la urbanista Marion Mahony, quien, tras graduarse en 1894, fue una importante colaboradora de Frank Lloyd Wright.

El libro está muy bien documentado, y la autora quiere romper una lanza por todas estas aportaciones que claramente tuvieron incidencia en sus barrios y ciudades y sitúan la influencia real de las mujeres en la arquitectura y el urbanismo mucho antes de lo que tradicionalmente los historiadores habían hecho, que es con el advenimiento del movimiento moderno y la Bauhaus. Normalmente, se habla de Eileen Gray, Lilly Reich, Margarete Schütte-Lihotzky y Charlotte Perriand como las primeras arquitectas de influencia. A pesar del merecido reconocimiento que merece cada una de ellas, la autora evidencia que no fueron las primeras. Aun así, también destaca la década de 1930 como especialmente importante en la historia de las mujeres arquitectas y de otras profesionales dedicadas al diseño o al urbanismo. Y también cita la importancia de la Bauhaus para normalizar el papel de las mujeres en la construcción, así como las acciones en Rusia después de la revolución que permitieron la eclosión de las mujeres en el arte y la arquitectura.

Tan importante es la normalización de la profesión de arquitecta (aunque a veces no tenga la misma visibilidad de sus colegas arquitectos) como el hecho de que, a partir de

la incorporación de mujeres en otros campos de actividad profesional, comienza a haber promotoras y clientas que encargan a mujeres sus trabajos.

Especialmente interesante es la vida y obra de la austriaca Margarete Schütte-Lihotzky (1897-2000). Comprometida con las vanguardias, dedicó una importante parte de su vida profesional a la investigación sobre la vivienda, y ya en 1921 trabajó en la Secretaría de la Vivienda de Viena, donde, entre otras obras, impulsó un edificio de viviendas sin cocinas para familias trabajadoras (junto con Adolf Loos, arquitecto jefe de la ciudad). En 1925, formó parte del equipo del proyecto de nuevas viviendas populares en Frankfurt (dirigido por Ernst May), en las que se comenzó a instalar lo que se conoce como «cocina Frankfurt». Es ésta una cocina pensada para aligerar el trabajo de las mujeres, de reducidas dimensiones y modelada para su eficiencia y serialización. Esta cocina ha tenido gran influencia en el diseño de la vivienda desde entonces. Con la crisis de 1929, Schütte se trasladó a la Unión Soviética, donde siguió trabajando en proyectos públicos relacionados con la vivienda y la infancia. Posteriormente, estuvo en diferentes países, hasta que volvió clandestinamente a Austria en 1940, fue detenida y condenada a muerte.

De la siguiente generación, la autora destaca a la estadounidense Catherine Bauer (1905-1964), investigadora, política y divulgadora de las ideas de vivienda que tuvo mucha influencia en la creación de la Housing Act y, en general, en toda la política y administración federal de la vivienda en su país. En Inglaterra, Elizabeth Denby (1894-1965), con su libro *Europe Rehoused* (1938) y su actividad investigadora y política, ayudó a impulsar también las políticas de vivienda que se desarrollarían después de la Segunda Guerra Mundial. Proponía barrios de mayor densidad (ciudad jardín, baja densidad) con usos variados y diferentes tipologías edificatorias. Carmen Portinho (1903-2001), brasileña, ingeniera civil graduada en 1926, feminista y política, trabajó en diferentes conjuntos de viviendas en Río de Janeiro, con servicios colectivos, de diferentes superficies, espacios de juego y reunión, y todo tipo de equipamientos de barrio. Sibyl Moholy-Nagy (1903-1971) aportó, en los años 50 y 60 del siglo pasado, una visión propia en contra de los postulados funcionalistas de los CIAM, reivindicando la arquitectura vernácula y popular; fue, además, una crítica feroz del Movimiento Moderno, de la tecnología y de un urbanismo tecnocrático, pues abogaba por un mayor respeto al lugar y el momento, avanzándose a la visión medioambiental actual.

Ada Louise Huxtable (1921-2013), crítica de arquitectura estadounidense, consiguió una importante influencia gracias al *New York Times* y el *Wall Street Journal*, desde donde criticó duramente los cambios urbanos indiscriminados que se producían en Nueva York. Marina Wasman (1920-1997), argentina y crítica de la arquitectura latinoamericana, propugnó una nueva manera de entender el desarrollo urbano y la arquitectura en sus tierras. En Inglaterra, la autora destaca a Jacqueline Tyrwhitt (1905-1983), que fue arquitecta, paisajista y urbanista, pero también investigadora, educadora y divulgadora, con un papel importante en los CIAM, colaborando con Sigfried Giedion. También a Jane Drew (1911-1996), quien propuso una nueva altura de trabajo para las cocinas (por ser más adecuada para las mujeres) que es la que se utiliza actualmente. Fue miembro de MARS (Modern Architecture Research Group), donde trató a Le Corbusier o Henry Moore, impulsó la vivienda moderna de una manera no dogmática, e incorporó a los artistas a sus numerosos edificios construidos. Entre su actividad, destaca el haber participado en el equipo de arquitectos que construyeron Chandigarh (la capital de Punjab), aunque el mayor protagonismo lo obtuviera Le Corbusier. En esta nueva ciudad, Jane Drew se ocupó de las nuevas viviendas con ideas basadas en la manera de vivir de las familias locales, aportando soluciones tipológicas variadas y adaptadas a la climatología del lugar.

Las urbanistas holandesas Jakoba Helena Mulder (1900-1988) y Lotte Stam-Beese (1903-1988) desarrollaron su trabajo como responsables de planificación después de la Segunda Guerra Mundial en Ámsterdam y Róterdam, respectivamente. Y Odilia Suárez (1923-2006) fue una de las responsables del urbanismo de Buenos Aires (Argentina).

Especial atención merece Jane Jacobs (1916-2006), una mujer que, sin estudios universitarios específicos de urbanismo ni arquitectura, ha influido de manera importante en la manera de entender la gestión de la ciudad desde que publicó *Muerte y vida en las grandes ciudades* (1961). En su libro, aporta una visión de la ciudad desde abajo, lo que la posiciona contra las grandes propuestas de los expertos. Su manera de entender la ciudad desde la experiencia vivida, como sistema complejo y poniendo en el centro a las personas, está hoy, más que nunca, en el centro de la reflexión urbana. Las feministas y los movimientos que defienden los comunes urbanos se han intentado apropiar de su legado, pero Jacobs actuó, pensó y se expresó con libertad intelectual.

Para el caso español, la autora presenta el trabajo de Anna Bofill Levi, titulada en 1972. Aparte de trabajar en el Taller de Arquitectura, importante estudio multidisciplinar con obra en muchos países (Edificio Walden 7, por ejemplo), como profesional independiente ha desarrollado una importante obra donde siempre ha incorporado la perspectiva de las mujeres. Esto la ha llevado a divulgar esta perspectiva en diferentes publicaciones

Como reflexión final, la incorporación de la perspectiva de género a la arquitectura, el urbanismo y la gestión urbana, a pesar de las grandes aportaciones de todas estas mujeres (y de otras menos visibles aún), no es un proceso lineal. Después de la Segunda Guerra Mundial, la idea de que la casa era el lugar de la mujer tomó un nuevo impulso en Europa y sobre todo en Estados Unidos, discurso reforzado desde los medios de comunicación, la televisión y el relato social. El suburbio residencial americano es el modelo que propicia esta dinámica que convive con la emancipación de otras mujeres, principalmente, gracias a su acceso a la educación universitaria. Y de ahí hasta nuestros días, en que las políticas de igualdad y discriminación positiva posibilitan una mayor diversidad en las responsabilidades, que convive con estructuras de roles tradicionales en la misma sociedad.

LAS ÁREAS METROPOLITANAS ESPAÑOLAS NO TIENEN QUIEN LAS GOBIERNE

Mariona Tomàs (ed.), *Metrópolis sin gobierno. La anomalía española en Europa*, Tirant Humanidades, Valencia, 2023.

Por **Juan Echániz Sans**

La autora

Mariona Tomàs es profesora de Ciencia Política en la Universitat de Barcelona (UB). Experta en sistemas de gobernanza metropolitana, sus investigaciones se centran en la gobernanza metropolitana, las políticas urbanas y el gobierno local. Ha sido investigadora en el Instituto Nacional de Investigación Científica de Quebec (INRS) y postdoctorada en la Universidad de Montreal. Ha obtenido la Medalla Académica de Oro de la Gobernadora General de Canadá y el Premio del INRS por su doctorado en Estudios Urbanos (2007).

El libro

Esta obra divulga un trabajo académico dirigido por Mariona Tomàs: «Gobernanza Metropolitana en España: Institucionalización y modelos 2020-2023» (Plan Nacional I + D + I 2019), en el que han participado numerosos expertos y académicos de diferentes disciplinas, algunos de los cuales firman los estudios de caso de cada una de las áreas metropolitanas españolas estudiadas. Destaquemos nombres: Bran Barral, Roger Barres, Juan Capéans, Elena Gañán, Moneyba González, Sonia de Gregorio, María Ángeles Huete, Iago Lekue, Rafael Merinero, Marc Martí-Costa, M. Dolores Pitarch, Juan Romero, Miquel Roselló, Alicia Sevillano, Mariona Tomàs, Enrique José Varela y Carmen Zornoza).

La publicación se centra en tres aspectos relacionados con la realidad metropolitana en España. En primer lugar, contiene una descripción estandarizada de las áreas metropolitanas más importantes de España. En segundo lugar, a partir de ese análisis inicial, la publicación despliega una serie de hipótesis para explicar por qué no existe un sistema de gobierno metropolitano (salvo en Barcelona), en contraste con las dinámicas de los países de nuestro entorno europeo. En tercer lugar, aporta elementos y criterios para el establecimiento de agendas metropolitanas en las ciudades españolas.

La primera parte de la obra describe el proceso de «metropolitanización» en Europa occidental. Las dinámicas urbanas de concentración y creación de áreas metropolitanas son, desde el punto de vista territorial, una de las características del territorio europeo. Las grandes regiones urbanas son el motor de desarrollo económico y social, pero al mismo tiempo producen disfunciones sociales y ambientales que suponen un reto para el bienestar. Por ello, la mayoría de los países ha puesto en marcha mecanismos políticos, jurídicos y administrativos que puedan gestionar el desajuste entre la ciudad real y la organización municipal, normalmente fragmentada.

El libro repasa las soluciones de Francia, Italia, Portugal, Reino Unido y Alemania, países en los que sí hay instituciones metropolitanas. No hay dos soluciones iguales, ya que cada país tiene un marco institucional y tradiciones político-administrativas diferentes. Algunas iniciativas se inscriben en procesos de reforma territorial y política más amplios (des-

centralización del Estado, reforma de los servicios públicos, etc.). También tienen actores y promotores diferenciados en función de si son promovidos por el Estado central o si son impulsados desde los gobiernos territoriales. Pero todos los países estudiados, de una manera u otra, han institucionalizado autoridades metropolitanas, aunque no sin dificultades, y a veces con avances y retrocesos en los últimos veinticinco años.

En relación con las competencias que asumen estas autoridades o gobiernos metropolitanos, el común denominador está alrededor de la planificación territorial, movilidad y transporte, gestión del agua y residuos. En los casos más avanzados, este núcleo se amplía a vivienda, regeneración urbana, desarrollo económico, promoción social, cultural y, en algunos casos, educación.

España no ha escapado a las tendencias de ocupación y transformación urbana del territorio. A un modelo de concentración de la población en las grandes ciudades ha seguido una implosión de éstas, siguiendo un modelo de dispersión y creación de sub-centros dentro de sistemas urbanos regionales. Se ha producido, además, una metropolización del territorio sobre una estructura institucional previa.

La delimitación de la realidad metropolitana no es un hecho pacífico y está sujeto, por un lado, al enfoque desde el que se quiera abordar la cuestión, y, por otro, a un cambio de realidad constante, pues no es estático, sino dinámico. Pero sí es importante, porque, como dicen los autores, «el término área metropolitana tiene un carácter performativo»; es decir, cómo lo definamos puede tener implicaciones sobre el desarrollo institucional de su gobierno. Al mismo tiempo, una indefinición estadística dificulta la definición de políticas públicas.

Para ello, la autora se inclina por las Áreas Urbanas Funcionales (AUF), término que se deriva de la definición de EUROSTAT y OCDE (2012) que el INE adoptó a partir de 2017. Así visto, en España existirían 70 AUF, y de éstas, 45 serían consideradas AUF grandes (con un núcleo o municipio de más de 100 000 habitantes), donde habitaría casi el 70 % de la población. En estas áreas, se estudia el grado de intensidad de los mecanismos de gobernanza metropolitana/supramunicipal para testar el decalaje entre instituciones (gestión territorial) y el territorio (realidad territorial).

La conclusión es que España carece de instrumentos de impulso para el gobierno metropolitano. En todo caso, sí existen instrumentos, en su mayoría, fruto de la cooperación temática de los municipios, con poco grado de institucionalización y sin una visión global de la cuestión metropolitana. La excepción es el área metropolitana de Barcelona: con un gobierno local institucionalizado y competencialmente dotado (la AMB), convive con un entramado también institucional y asociativo de carácter metropolitano o regional, complejo y rico. En el otro extremo estaría Madrid: la ciudad capital está ausente en la mayoría de los instrumentos de cooperación del resto de municipios de la AUF.

La literatura académica sobre las áreas metropolitanas, ampliamente citada en la publicación, establece cuatro modelos de gobernanza metropolitana: 1) gobiernos metropolitanos, institucionalizados y con un grueso de competencias y recursos propios; 2) agencias sectoriales, dedicadas a un tema o a varios, pero sin poder político ni institucional; 3) coordinación vertical, donde un gobierno territorial superior asume las políticas metropolitanas, y 4) cooperación voluntaria entre administraciones, muchas veces de carácter horizontal, o entre municipios.

Pues bien, como se ha dicho, en el caso español, sólo hay un caso de institucionalización efectiva: el Área Metropolitana de Barcelona (en Vigo también existe, pero no está operativa). Aun así, podemos encontrar casos que se ajustan al resto de los modelos.

Visto esto, ¿en qué consiste la anomalía española a la que se refiere el título de la publicación? Y, sobre todo, ¿por qué hay en España muy poca institucionalización de las realidades metropolitanas existentes?

En líneas generales, hay entre los expertos cierta unanimidad de pensamiento: la estructura administrativa es inadecuada para abordar los problemas complejos, que precisamente son los más contingentes en las áreas urbanas. Las políticas siguen siendo «verticales» o «sectoriales», y el modelo de federalismo incompleto que diseñó la Constitución no ha evolucionado, no ha avanzado en la coordinación y la cooperación. En concreto, se señalan cuatro aspectos que no favorecen la institucionalización de los gobiernos metropolitanos.

- a) La larga tradición municipalista y también de las diputaciones provinciales. España, a diferencia de la mayoría de los países europeos, no ha realizado una política de «racionalización» de los límites municipales, de la reducción del número de municipios ni reformas para dotarlos de más competencias o recursos. De hecho, la planta municipal parece intocable, lo que dificulta abordar la creación de áreas metropolitanas.
- b) Como consecuencia de lo anterior, hay una resistencia de los municipios a perder competencias y autonomía, y, en definitiva, poder político, con la creación de un nuevo actor institucional. Los alcaldes, en su mayor parte, no están por la labor.
- c) Existe una falta generalizada de visión territorial de los problemas por resolver. Por un lado, el problema es de carácter político: las competencias de ordenación del territorio y de creación de nuevas áreas metropolitanas radican en las comunidades autónomas, pero éstas no han priorizado, al menos hasta el momento, su creación, entendiendo, en algunos casos, que podían surgir contrapoderes políticos que les disputaran el protagonismo en el gobierno. Por otro, cabe decir que también hay una falta de indicadores y datos que dificultan la definición de posibles políticas metropolitanas.
- d) Y, por último, los autores señalan la falta de conciencia y de evaluación de los costes de no hacer nada. No se han valorado los costes de la no institucionalización de las metrópolis españolas. Si se hubiera hecho, sería difícil no ver las mejoras en las políticas públicas resultantes.

Por todo ello, la publicación concluye con una serie de propuestas que ayudarían a la institucionalización de las áreas metropolitanas o de las regiones urbanas.

Por lo que respecta a la competencia estatal, plantea explorar la reforma de las provincias, de forma que en su diseño institucional encajara la realidad metropolitana (como sucede en Italia, modelo sobre el que la autora objeta disfunciones). Esto se conseguiría flexibilizando los límites territoriales, de manera que las diputaciones pudieran gobernar sin la necesidad de crear nuevas administraciones. También se propone una reforma de la legislación municipal (LRBRL) para potenciar las mancomunidades y la fusión de municipios.

En cuanto a lo autonómico, se parte de la base de que no hay impedimento alguno para que los parlamentos de este nivel aborden la creación de gobiernos metropolitanos (tienen las competencias). Pero, como ya se ha señalado, sólo Cataluña ha conformado un gobierno metropolitano operativo, y ello se debe, en gran medida, a que eso mismo ya había existido con anterioridad (la Corporación Metropolitana de Barcelona, suprimida en 1987 por el gobierno de Jordi Pujol). Tomàs indica que es muy importante una visión previa de carácter territorial en las políticas públicas autonómicas (planes territoriales, pero también la política municipal y de cooperación), y ve como una oportunidad la redacción de las agendas urbanas autonómicas para visualizar los problemas de gestión metropolitana.

A nivel local, los autores consideran que el papel de los municipios es clave. La voluntad de cooperación horizontal es el primer paso requerido para institucionalizar gobiernos metropolitanos.

La autora es escéptica, sin embargo, con el posible inmediato desarrollo de estos cambios en España, debido, precisamente, al déficit existente en la cultura de la cooperación administrativa y política; no hay incentivos políticos, económicos o sociales para la mancomunación de servicios, y se necesitan liderazgos y proyectos de escala metropolitana que ayuden a impulsar esta visión a largo plazo.

En conclusión, este libro contiene mucha información sobre los casos de las realidades metropolitanas de Barcelona, Vigo, Madrid, Valencia, Andalucía y Bilbao, y supone un buen resumen del estado de la cuestión en España.

LA REVOLUCIÓN DIGITAL AL SERVICIO DE LA TRANSFORMACIÓN DE LAS CIUDADES

Stephen Goldsmith y Susan Crawford, *The Responsive City: Engaging Communities through Data-Smart Governance*, («La ciudad responsiva: Relacionando comunidades a través de un gobierno *data-smart*»), Jossey-Bass, San Francisco, 2014.

Por **Joan Frígols**

The responsive city es un entretenido ensayo que muestra casos de éxito en el impulso de procesos de promoción de la participación cívica y de la innovación en las dinámicas de gobernanza urbana. El libro explica cómo la combinación de los importantes avances tecnológicos, la capacidad de análisis de grandes volúmenes de datos para la toma de decisiones (macrodatos o Big Data) y la involucración directa de la comunidad en la gobernanza urbana pueden crear ciudades más ágiles, competitivas y económicamente resilientes. Por lo tanto, el libro aporta una perspectiva interesante sobre el impacto de las nuevas tecnologías en las ciudades, ya que introduce argumentos y evidencias que muestran su capacidad para transformar el gobierno local, mejorar los servicios públicos y comprometer a la ciudadanía en el proceso de gobierno.

La obra está pensada en clave norteamericana, pero es fácilmente extensible al contexto europeo, ya que se basa en un paradigma emergente en los dos continentes que defiende la necesidad (y oportunidad) de poner la capacidad del Big Data y la tecnología al servicio de los procesos de innovación urbana. El libro parte de la premisa de que actualmente nos encontramos en un punto de inflexión en la historia del gobierno. Esta situación es comparable a los grandes hitos que marcaron la forma de funcionar de las Administraciones modernas (uno de éstos fue, por ejemplo, la llegada de la electricidad). La rápida introducción en el uso de los datos y la tecnología comporta una nueva revolución –de hecho, los autores hablan de una revolución digital–, pero a un ritmo y una magnitud que aún son difíciles de entender para la mente humana. En este sentido, Goldsmith y Crawford afirman que las nuevas tecnologías están permitiendo ya una mejora en la eficacia y eficiencia en la actuación de los gobiernos. La tecnología, sin duda es una herramienta al servicio de la mejora del día a día del funcionamiento del gobierno, pero, además, los autores sostienen que el verdadero cambio, la verdadera revolución, llegará cuando la tecnología sea capaz de cambiar no sólo el día a día, sino las propias bases de los gobiernos tal y como los conocemos hoy en día.

Asimismo, el libro destaca que el momento histórico actual coincide con una necesidad de reforma sustancial de los mecanismos de gobernanza que dé respuesta a las necesidades de una población urbana en crecimiento. Según Goldsmith y Crawford, el valor de la tecnología actual es su capacidad para cambiar la forma en que opera el gobierno, romper jerarquías y compartimentos estancos, y avanzar hacia una lógica que permita a los gobiernos ser más preventivos que reactivos, incorporar a los ciudadanos en todos los aspectos de la gobernanza urbana y aumentar la eficiencia de las Administraciones. En definitiva, el hecho clave de la situación actual es que nos encontramos en un momento de confluencia entre la necesidad de reforma de los sistemas de gobierno y la irrupción de unas tecnologías que pueden permitir llevar a cabo dicha reforma.

The responsive city se enmarca en un ambicioso proyecto de investigación bajo el nombre de Data-Smart City Solutions; un proyecto en curso de la Harvard Kennedy School of Government que pretende incidir en los aspectos relacionados con el uso masivo de datos en la mejora de la gestión y el gobierno de las ciudades.

Tecnología digital al servicio de la transformación del gobierno local

El libro se basa en diversos estudios de ciudades estadounidenses, entre las que se encuentran Nueva York, Boston, Chicago o Washington D. C. Estos estudios de caso ilustran que hay ciudades que, a través del impulso de innovaciones tecnológicas, están ofreciendo mejores servicios, pero también están fortaleciendo el papel de los empleados públicos y cambiando la percepción que tiene la ciudadanía del gobierno local.

Así, el texto muestra ejemplos concretos de cómo las técnicas de análisis predictivo, que se basan en el uso de cantidades masivas de información, pueden aportar soluciones útiles a problemas urbanos complejos. En la actualidad, hay mucha información disponible que puede ayudar a predecir y tomar decisiones sobre casi cualquier problema al que se enfrenta el gobierno de una ciudad. El hecho de aprovechar esta información conduce, según muestran los estudios de caso, a importantes oportunidades de mejora sobre cómo abordar los retos de las ciudades. El libro destaca que esta información puede provenir de los propios servidores públicos, que, gracias a la tecnología, pueden compartirla con facilidad entre ellos y con las organizaciones sin ánimo de lucro, los grupos comunitarios, los medios de comunicación y las empresas privadas. Sin embargo, también remarca que la información se genera constantemente fuera de las Administraciones públicas. Es por ello que el sector público se tiene que abrir y debe estar pendiente de lo que pasa en la sociedad. Por poner un ejemplo, Goldsmith y Crawford defienden que plataformas como Facebook o Twitter suponen espacios abiertos las 24 horas del día donde la ciudadanía expresa su percepción sobre los problemas y aporta información potencialmente interesante para las Administraciones.

Nueva York

En el caso de Nueva York, se muestra que, en una ciudad donde se producían numerosos incendios en edificios debido a problemas de mantenimiento, el ayuntamiento construyó un sistema integrado para identificar edificios con alto riesgo de incendio. Este sistema está basado en modelos de predicción que integran datos de múltiples fuentes. De esta forma, los inspectores de incendios pueden realizar campañas preventivas para forzar la mejora de aquellos edificios en situación de riesgo. Este proyecto supuso un embrión para la extensión de esta lógica de actuación a otros ámbitos. En este sentido, se explica que el actual alcalde, Bill de Blasio, planea ampliar el uso de estas técnicas predictivas en áreas como la vigilancia o la reducción de accidentes de tráfico mortales a través de la instalación de sensores que revelan los patrones de circulación en toda la ciudad.

Chicago

En el caso de Chicago, se expone que se está usando el análisis de datos para predecir en qué lugares de la ciudad se producirá una mayor concentración de ratas y, así, poder intervenir antes de que lleguen las quejas de los residentes. Además, Chicago destaca por el hecho de haber incorporado la opinión de la ciudadanía durante la fase de elaboración de políticas y servicios con el objetivo de asegurar que den respuesta a sus necesidades reales.

Boston

En el caso de Boston, Goldsmith y Crawford subrayan el desarrollo y la puesta en marcha de la primera aplicación móvil para el 311. Hace sólo un decenio, el 311 (número de

teléfono al que los ciudadanos pueden llamar para realizar solicitudes y pedir información al ayuntamiento) representaba un avance importante en la mejora de la relación entre la ciudadanía y el ayuntamiento. No obstante, éste consideró que los avances tecnológicos habían hecho que este servicio quedara obsoleto, y optó por impulsar el desarrollo de una plataforma que permitiera una mayor involucración de los ciudadanos con el ayuntamiento, pero también la interacción entre ellos, a través de texto, voz y medios de comunicación social.

Washington D. C.

Finalmente, el libro destaca el caso de Washington D. C., donde se ha creado una plataforma que imita a Yelp (que recoge reseñas de restaurantes) con el objetivo de disponer de las calificaciones de los servicios de la ciudad, lo que promueve la transparencia municipal y la mejora de los servicios.

A través de estos ejemplos, los autores destacan que la información digital y el aprovechamiento de la tecnología pueden aportar tres grandes oportunidades a los líderes de las ciudades:

- En primer lugar, pueden empoderar a los empleados públicos, ya que les concede un mayor grado de libertad a la hora de realizar su trabajo, pues la tecnología digital permite que no tengan que realizar sólo actividades reactivas, sino que también puedan detectar problemas y pensar en su solución de forma anticipativa.
- En segundo lugar, estos líderes pueden dar mayor participación a la ciudadanía en la prestación de los servicios para la comunidad.
- En tercer lugar, estas soluciones digitales proporcionan mayor libertad y capacidad a la ciudadanía para aportar soluciones propias a los desafíos que tienen que abordar las ciudades.

Para poder avanzar hacia esta lógica de incorporación de la tecnología digital orientada a la mejora en la prestación de servicios y el empoderamiento de los empleados públicos y la ciudadanía, Goldsmith y Crawford ponen sobre la mesa una serie de retos que los ayuntamientos deben afrontar. Y, curiosamente, de la lectura de este libro se desprende la idea de que estos retos no pasan por realizar ingentes inversiones en tecnología, sino por propiciar un cambio en la forma como funciona la Administración. Es el momento de pasar de modelos basados en jerarquías rígidas y estancas a sistemas organizativos más fluidos y transversales.

Liderazgo y reforma organizativa: palancas para la revolución digital

Goldsmith y Crawford son claros y afirman que su visión de la *responsive city* se enfrenta a importantes retos y que las Administraciones tendrán que realizar cambios para avanzar hacia este paradigma. Y, para progresar en la línea propuesta por los autores, destaca, principalmente, el papel decisivo de los empleados públicos y de los activistas cívicos que están usando las nuevas herramientas de datos para transformar el gobierno de la ciudad. Además, los autores sostienen que la base para aprovechar el potencial de las nuevas tecnologías es proporcionar una transformación organizativa que supere las jerarquías y burocracias. Sólo de este modo será posible favorecer el intercambio de datos de forma que sea útil para la gente que actúa dentro del gobierno pero también fuera. Finalmente, los autores destacan que la transformación organizativa no será posible sin un liderazgo fuerte por parte de los responsables del gobierno municipal.

De hecho, en todos los estudios de caso que aparecen en el libro, destaca el hecho de que los líderes municipales se comprometieron a romper la inercia de sus organizaciones

y avanzar en la revolución digital del gobierno municipal. Según su experiencia, los autores enfatizan tres aspectos como los principales escollos que deben superarse:

En primer lugar, Goldsmith y Crawford afirman que actualmente existe una definición demasiado restringida y técnica de lo que constituye un buen trabajo de los empleados públicos. Las diferentes reformas que han configurado la Administración actual han ido dejando a los empleados públicos con un sistema de organización basado en funciones estrictamente definidas, puestos de trabajo rígidos y una capacidad limitada para responder con eficacia a los problemas del mundo real. En este sentido, destaca el caso de Nueva York, con más de 2000 clasificaciones de puestos de trabajo. Como contraposición, los autores afirman que los impulsores de la revolución digital en el gobierno de la ciudad deben ser conscientes de que los empleados públicos han de poder actuar con un mayor grado de libertad.

En segundo lugar, los autores afirman que los silos verticales que caracterizan, en la actualidad, a las organizaciones públicas bloquean los flujos libres de ideas e información. Además, la complejidad de los problemas que abordar no encaja con unas estructuras organizativas verticales. Es por ello que los impulsores de la revolución digital tienen que incitar a sus gobiernos a ver los problemas como cuestiones transversales que, sin duda, afectan a más de un área o departamento. Es necesario avanzar hacia estructuras organizativas que dejen fluir la colaboración y la solución conjunta de problemas. Pero, además, los defensores de la revolución digital deben mirar también hacia fuera, así como colaborar con la ciudadanía en la identificación y la resolución de estos problemas.

En tercer lugar, la obra destaca que las estructuras burocráticas actuales continúan estando demasiado enfocadas hacia la realización y medición de tareas y actividades, y no tanto a la solución efectiva de los problemas. En este sentido, los autores ponen el ejemplo de las normas de contratación, que, con frecuencia, requieren unas especificaciones técnicas detalladas con antelación, hecho que deja poco margen al desarrollo de soluciones a los problemas de forma iterativa.

En definitiva, para beneficiarse de la tecnología digital, el gobierno debe «salirse de su camino». Es decir, tiene que actuar y organizarse de otra manera. Por consiguiente, los autores se muestran muy optimistas ante la próxima irrupción en las estructuras gubernamentales de los llamados *millennials*: la generación de los nacidos entre las décadas de los años ochenta y noventa del pasado siglo y el principio de la primera década del 2000, en general. Éstos se caracterizan por el uso masivo de las redes sociales y su «familiarización» innata con la comunicación, los medios y la tecnología digital. Goldsmith y Crawford sostienen que esta generación puede desarrollar un papel clave en la intersección entre tecnología, política y gobernabilidad. Ésta es una generación insatisfecha con los mecanismos de gobierno tradicional y con la falta de conexión entre la ciudadanía y sus gobiernos. Su entrada en el servicio público significará un paso definitivo para unir gobierno y tecnología digital, ya que estamos ante una generación que entiende perfectamente que el uso reflexivo de la tecnología puede mejorar la vida urbana y los asuntos de gobierno.

Por otro lado, los autores también otorgan un papel importante a las ciudades grandes en el impulso de esta llamada revolución digital. Este tipo de ciudades cuentan con más capacidad (por ejemplo, de inversión en I + D) para impulsar proyectos piloto que, si funcionan de modo adecuado, permitirán a los municipios más pequeños beneficiarse de sus avances técnicos.

Otro aspecto destacado es el de la seguridad en el uso de datos personales. Al margen de la transformación necesaria en el funcionamiento de las organizaciones públicas, la revolución digital tendrá que ir acompañada de un importante trabajo de aclaración de las pautas que deben regir el acceso y la utilización de una gran cantidad de datos, muchos de ellos de

carácter sensible. Los autores destacan la necesidad de disponer de un marco que determine cómo serán supervisados los datos para garantizar su veracidad, a qué programas podrán acceder los ciudadanos, durante cuánto tiempo se conservará la información, cómo serán castigados los abusos o cómo se conseguirá que la información sea, a la vez, anónima y útil. Para que la revolución digital tenga éxito y consiga los efectos esperados, es necesario asegurarse de que se cuenta con los elementos que garanticen el uso correcto de los datos.

En todo caso, los autores también afirman que éste es un proceso natural y que, por lo tanto, no se va a detener. Por ello, defienden que sería de miopes, e incluso imposible, intentar parar esta evolución natural por miedo a un mal uso de la información que pone a disposición la tecnología digital. Ésa es una razón más para establecer unas políticas cuidadosas que equilibren el favorecimiento del acceso a los datos, la seguridad y la transparencia con respecto a su recolección.

En último lugar, hay que destacar que esta revolución digital –y ahí reside, según nuestro punto de vista, la premisa principal del libro– tiene que basarse en el liderazgo humano. En este sentido, como ya se ha dicho, los autores son claros y afirman que la revolución no saldrá adelante a base de grandes inversiones en aplicaciones y tabletas. El liderazgo es esencial, ya que el nuevo tipo de servidor público debe romper importantes barreras que caracterizan al gobierno burocrático actual. Por tanto, si este *The responsive city* tuviera que catalogarse en alguna materia, tendría que verse como un libro sobre liderazgo público. De hecho, son muchas las páginas dedicadas a explicar el fuerte patrocinio e implicación en la revolución digital de alcaldes como Michael Bloomberg (Nueva York), Rahm Emanuel (Chicago) o Thomas Menino (Boston).

The responsive city no es un libro dirigido exclusivamente a los responsables de informática o de *smart cities* municipales. En realidad, no es un libro sobre tecnología, sino un manifiesto sobre la tecnología digital como un vehículo para conseguir la transformación y modernización de los gobiernos locales. Esta transformación debe permitir, por una parte, conseguir una mayor confianza en el sector público y, por otra, fomentar la participación activa de la comunidad en los asuntos públicos, utilizar la tecnología digital para anticiparse y predecir problemas y mejorar la calidad de vida en las ciudades, además de propiciar una mayor eficiencia y el ahorro de dinero de los contribuyentes con herramientas digitales. Es por ello que cualquier responsable público que tenga interés en incidir en alguno de estos ámbitos puede encontrar ideas interesantes en esta publicación.

* * *

Stephen Goldsmith es director del Programa de Innovaciones en el Gobierno de la Harvard Kennedy School of Government. Es un experto reconocido en ámbitos relacionados con la gestión, la reforma y la innovación en el gobierno. Actualmente, dirige *Data-Smart City Solutions*, un proyecto centrado en el uso de datos en el ámbito del gobierno local. Goldsmith fue alcalde de Indianápolis y teniente de alcalde de la ciudad de Nueva York.

Susan Crawford es profesora visitante de la Facultad de Derecho de Harvard y codirectora del Centro Berkman de Harvard. Crawford ocupó el puesto de asistente especial del presidente Barack Obama para la Ciencia, Tecnología y Política de Innovación y codirigió el equipo de transición entre las Administraciones de George Bush y Barack Obama.

Reseña de **Joan Frígols**, doctor en Políticas Públicas y Transformación Social por la Universidad Autónoma de Barcelona-IGOP, y consultor de Sector Público en Momentum.

LA CIENCIA ECOLÓGICA APLICADA A LAS CIUDADES

Richard T. T. Forman, *Urban Ecology. Science of Cities* («Ecología urbana. La ciencia de las ciudades»), Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido, 2015, 462 págs.

Por **Carles Castell Puig**

Antecedentes

La ecología del paisaje es una ciencia interdisciplinaria que aúna campos variados, tanto de las ciencias naturales como de las sociales. Su objetivo es el estudio de los patrones territoriales a distintas escalas y en diferentes entornos, desde los espacios naturales hasta los más humanizados. Gran parte de la formalización teórica de la ecología del paisaje se desarrolló en la década de los ochenta, en buena medida, a través del libro *Landscape Ecology*, de R. T. T. Forman y M. Godron, en el que señalaron que un territorio puede caracterizarse por tres tipos de elementos, detallados, a su vez, a través de la cartografía de los usos del suelo u otros atributos temáticos, como los mapas de hábitats o de vegetación: las manchas o teselas (*patches*), los corredores ecológicos (*ecological corridors*) y la matriz (*matrix*). En base a estos principios, cualquier territorio puede definirse mediante el análisis de la naturaleza, número, disposición y tamaño, entre otros indicadores, de las piezas que lo conforman. A partir de esta caracterización, se pueden determinar diferentes atributos en torno al paisaje –heterogeneidad, diversidad, fragmentación, etc.– que permiten entender el funcionamiento de la superficie en su conjunto.

Desde sus inicios, la ecología del paisaje se planteó como una ciencia que pudiera ser aplicada a la planificación y la gestión territorial, proponiendo patrones de ordenación de los usos y actividades humanas que minimizaran sus impactos negativos y optimizaran la eficiencia en el uso del suelo. Esta aplicación de la ecología se concretó notablemente en el siguiente libro de Forman (*Landscape Mosaics*), de los años noventa, en el cual muestra cómo la mencionada estructura y composición del paisaje –esto es, el mosaico territorial– afecta a los flujos de agua, energía, nutrientes, organismos y personas. Es decir, el tipo de ocupación del territorio va a definir, en gran medida, su funcionalidad. En este sentido, los patrones de mosaico territorial propuestos por Forman constituyen una herramienta para tender hacia el modelo deseable: territorios sostenibles y resilientes.

Los principios ecológicos ponen de manifiesto la necesidad, por ejemplo, de:

- mantener grandes manchas de ecosistemas naturales o seminaturales, indispensables para la preservación de los principales procesos ecológicos, de los hábitats o de la recarga de los acuíferos, además de constituir paisajes de gran belleza;
- reforzar la conectividad del territorio, a través de la conservación de corredores ecológicos como la red fluvial y de evitar los procesos de fragmentación;
- asegurar la presencia, dentro de las grandes áreas uniformes, de pequeñas manchas que aporten diversidad territorial, como los cultivos en claro entre las masas forestales o los setos verdes y los pequeños bosquetes en medio de las zonas agrícolas;
- garantizar la continuidad y compacidad de la ocupación urbana, impidiendo, especialmente, la dispersión (*urban sprawl*), que conlleva un gran impacto ambiental, una baja eficiencia en el uso del territorio y la necesidad de extensas redes de infraestructuras y servicios.

La voluntad de Forman, y, en general, de los ecólogos del paisaje, de incidir plenamente en la toma de decisiones, lo llevó, de manera natural, a analizar de forma rigurosa y detallada los procesos de transformación territorial de mayor incidencia, tanto en intensidad como en escala. Forman publicó en el año 2003, fruto de estos trabajos, junto con otros trece expertos, el título *Road Ecology*, donde recopiló, de forma integral, el conocimiento sobre los efectos de la cada vez más extensa red de infraestructuras de transporte –fragmentación, atropellamientos, ruido, contaminación, etc.–, y donde también propuso un marco conceptual para las políticas, planes y proyectos que permitiera minimizar y mitigar el impacto de las carreteras y los vehículos sobre el territorio que atraviesan.

El esperado compendio del análisis de los asentamientos urbanos desde la óptica de la ecología del paisaje llegó unos años más tarde, en 2008, con *Urban Regions*. En este libro, Forman analizaba 38 regiones urbanas de todo el mundo, poniendo especial atención a la región metropolitana de Barcelona, lugar que tuvo oportunidad de conocer y estudiar en detalle gracias a su colaboración con las Administraciones públicas responsables de la planificación territorial. Así, Forman evalúa distintos patrones de ocupación urbana, desde los más compactos a los más dispersos, y tanto desde el punto de vista de su impacto sobre el medio natural como de sus efectos sobre la calidad de vida de las personas. La amplitud de miras de su aproximación le permite incidir en aspectos variados, que van desde la hidrología hasta la conservación de la naturaleza, de la fragilidad de las ciudades ante desastres, especialmente en el contexto del cambio climático, a los aspectos más intangibles, aquellos relacionados con el paisaje urbano o con el sentido de pertenencia de los ciudadanos.

No resulta extraño que Forman fijara su mirada en la región de Barcelona. Más allá de las diversas iniciativas de planificación del territorio que ha habido desde los años ochenta por parte de la Administración pública, y de los contactos personales que llevaron finalmente a Forman a interesarse por esta experiencia (puede consultarse el resultado de este trabajo en *Mosaico territorial para la región metropolitana de Barcelona*, Forman, 2004, Ed. Gustavo Gili), la ciudad de Barcelona fue una de las primeras en desarrollar un análisis detallado de su estructura y funcionamiento desde un punto de vista ecológico. Así, Jaume Terradas, catedrático de Ecología de la Universidad Autónoma de Barcelona, publicó en 1985, junto con sus colaboradores, el libro *Ecologia d'una ciutat* (Publicacions de l'Ajuntament de Barcelona), donde ya incluía un mapa ecológico de la ciudad. En el año 1999, a partir de una revisión de dicho mapa, apareció una reedición centrada, especialmente, en los cambios ecológicos que había sufrido la ciudad a lo largo de aquellos quince años. Posteriormente, en el año 2001, Terradas publicó el libro *Ecología Urbana* (Ed. Rubes), en el que recopiló la experiencia vivida sobre este tema a partir de una mirada complementaria a la de Forman, centrada, en este caso, en el metabolismo de las ciudades, con unos flujos de entrada (agua, energía, alimentos...) y unos flujos de salida (residuos, calor, contaminación...) que condicionan no sólo el hábitat estrictamente urbano, tanto para las personas como para el resto de especies, sino también todo el entorno afectado por su gran área de influencia. Terradas, al igual que Forman, entendía la ecología urbana como una disciplina para incidir en la planificación y la gestión de las ciudades; en su caso, una de las principales herramientas fueron los indicadores ambientales y de sostenibilidad urbana, que han tenido un gran uso en muchos lugares del mundo, más allá de su aplicación desde entonces en la ciudad de Barcelona.

La ecología urbana

Según datos de las Naciones Unidas, el 54 % de la población mundial vive hoy en día en áreas urbanas, y se prevé que para 2050 llegará al 66 %. Esto significa que en los próximos

35 años se incrementará la población urbana en unos 2500 millones de personas, principalmente en Asia y África. Como dice Forman, nos hemos convertido en una especie urbana (*Homo sapiens «urbanus»*). Más allá de los grandes desafíos directamente relacionados con la atención a las necesidades básicas de las personas, el crecimiento de las ciudades conlleva dos procesos asociados: la transformación de la propia ciudad, poderosa e imparable, y la degradación de los sistemas naturales (escasez de agua, contaminación, pérdida de biodiversidad, impacto sobre el suelo y el clima, etc.). Ante la magnitud y la escala de esta cuestión, lo más habitual suele ser habilitar pequeños proyectos correctores, a modo de parches, o simplemente encoger los hombros ante la imposibilidad de resolver un problema tan colosal y complejo.

Por eso, desde la ecología urbana, se pretende ofrecer conocimientos, herramientas y propuestas para abordar estos retos. Así, se plantean dos puntos básicos de partida. Primero, las ciudades están en el centro de regiones urbanas y son totalmente dependientes del anillo metropolitano que las envuelve; por lo tanto, la escala apropiada de trabajo es la misma región metropolitana. Segundo, las áreas urbanas son mosaicos, según los términos descritos por la ecología del paisaje. Los patrones espaciales de manchas y corredores son extremadamente complejos y ecológicamente claves para determinar su funcionamiento. Generalmente, las miradas y las decisiones suelen concentrarse en algunas pequeñas piezas de este mosaico (a menudo, los parques y las zonas verdes). Por el contrario, la ecología urbana se centra en todas las piezas que lo componen, incluyendo la gran variedad de elementos construidos: es la ecología de los mosaicos urbanos.

Para mucha gente resulta inconcebible conciliar naturaleza y ciudad, pues consideran el componente urbano, o humano, inherentemente malo para los elementos naturales. Sin embargo, esta posición se disipa con el paso del tiempo gracias a los trabajos desde la ecología urbana, que muestran el resultado de la superposición del componente natural y urbano, y plantean fórmulas para que resulten lo más compatibles posible. En este sentido, las actividades de la gente pueden tener un efecto negativo o positivo sobre la naturaleza, en función de los modelos de ocupación, igual que la naturaleza puede provocar efectos positivos o negativos sobre las personas. En el contexto actual, y más todavía en el futuro, las ciudades no pueden obviar los principios ecológicos en su planificación y gestión, de la misma forma que la ecología necesita incorporar a las urbes en sus planteamientos para conseguir encarar los grandes retos ambientales a los que nos enfrentamos.

Así, la ecología urbana se define como el estudio de la «interacción entre los organismos, las estructuras construidas y el ambiente físico donde se concentran las personas». Se entiende que los organismos son las plantas, los animales y los microorganismos, y su interacción entre ellos y el ambiente físico (aire, agua, suelo) es el campo de interés tradicional de la ecología. La incorporación de las estructuras construidas –edificios, carreteras y otras construcciones humanas– en esta interacción es lo que convierte a la ecología en sí en el ámbito específico de trabajo de la ecología urbana. No es de extrañar, pues, que ésta se entrelace estrechamente con otras disciplinas como la arquitectura, el urbanismo, la sociología, la ingeniería, el transporte o la economía, ya que todas ellas se interesan, a su vez, por determinadas interacciones entre los organismos, las personas y el ambiente.

Modelos urbanos

Volviendo a la ecología del paisaje, las áreas urbanas pueden interpretarse, como apunta Forman, como un mosaico con un patrón espacial muy diverso –bloques compactos, espacios verdes, vías de comunicación, ciudad difusa...– y cambiante a lo largo del tiem-

po, en el que interaccionan los organismos, las estructuras construidas y el ambiente. Los flujos y movimientos a través de este mosaico crean un sistema dinámico, cuya planificación y gestión puede afrontarse desde los principios de la ecología urbana.

Lógicamente, resulta muy complicado establecer principios y patrones universales que sean óptimos para resolver todas las problemáticas urbanas en cualquier tipología de ciudad. No tienen igual funcionamiento, por poner un ejemplo, una ciudad lineal costera que una metrópolis multinodal situada en un entorno árido. Asimismo, las propuestas que se pueden ofrecer desde la ecología urbana dependen, en gran medida, de las prioridades de cada ciudad. Las posibles soluciones para mejorar la calidad del aire, o incrementar la biodiversidad, pueden no ser las óptimas para el uso público de los espacios verdes o el control de plagas. Por ello, resulta indispensable un estudio detallado del mosaico urbano, un cuidadoso diagnóstico de los principales problemas y una priorización de los objetivos que se deben alcanzar. A partir de esto, el trabajo conjunto de expertos de los distintos ámbitos implicados ha de permitir la formulación del plan o proyecto más adecuado en cada caso.

Una vez hecha esta salvedad, hay que decir que existen ciertos modelos y propuestas generales en la planificación y gestión urbanas que suelen ofrecer múltiples beneficios. De hecho, estas propuestas enlazan directamente con aquellos principios genéricos de la ecología del paisaje definidos por Forman que apuntábamos en el primer apartado. Uno de los conceptos fundamentales es la importancia de disponer de grandes piezas (teselas) naturales, seminaturales y agrícolas, que garanticen un funcionamiento apropiado del territorio a media y gran escala. Esto, traducido a la planificación territorial, se convierte en algo fundamental, pues se trata de agregar al máximo los usos del suelo y evitar la dispersión. En el caso de las ciudades, la existencia de numerosos núcleos urbanos (además de urbanizaciones, polígonos, equipamientos, etc.) interconectados por carreteras significa que dejarán a su alrededor unos espacios naturales pequeños y fragmentados. La agregación urbana, con una ocupación continua, y más o menos compacta, reduce y agrupa el espacio transformado y mantiene grandes espacios naturales poco artificializados. En este mismo sentido, los espacios agrícolas dispuestos alrededor de las ciudades, como filtro y conector entre los espacios naturales y construidos, optimiza tanto el funcionamiento de cada gran pieza como los flujos entre ellas.

Uno de los aspectos que más debate suscita se refiere al grado de compactación de las ciudades. Están perfectamente documentados los graves problemas de todo tipo asociados a la ocupación de muy baja densidad (*urban sprawl*). En el otro extremo, la concentración urbana, además de minimizar el espacio utilizado, permite una complejidad y mixtura de usos que reduce la distancia de desplazamiento de las personas y, por tanto, la movilidad obligada, especialmente, en vehículo privado. En este contexto de ciudad compacta es donde toman mayor relevancia los parques y espacios verdes urbanos, para esponjar la ciudad y facilitar una movilidad agradable y segura, a pie o en bicicleta, idealmente en vías de tres carriles segregados.

El sistema de parques y espacios verdes tiene, lógicamente, una importancia especial en el marco de la ecología urbana. Prácticamente cualquier pieza «verde» conlleva intrínsecamente unos beneficios genéricos para la calidad de vida de los ciudadanos: reducción del incremento de temperatura asociado a las ciudades, filtración de contaminantes, laminación del agua de lluvia, incremento de la biodiversidad, mejora del paisaje, etc. Sin embargo, un adecuado diseño de esta red de espacios permite optimizar y ampliar tales beneficios. Así, para asegurar la presencia de un cierto grado de biodiversidad autóctona, es necesario que existan espacios de un cierto tamaño y grado de naturalidad, interconectados entre ellos y con los espacios naturales o seminatu-

rales de la periferia urbana. Estos espacios en red, así como su biodiversidad asociada, son los únicos que garantizan el contacto regular de las personas con un entorno de notable naturalidad, lo que conlleva claros beneficios para la salud física y psicológica, como demuestran numerosos estudios en el ámbito de la salud pública.

Los espacios conectores entre estos grandes parques pueden ser elementos naturales, como la red hidrológica, o bien piezas diseñadas a tal efecto, como parques lineales o bulevares naturalizados. A partir de este esqueleto, existen multitud de tipologías de espacios y elementos verdes, cada una de ellas con su función y su importancia específicas: parques urbanos diseñados para el deporte, el paseo, la educación ambiental, el juego y/o la relación social; huertos y otros espacios agrícolas, para la producción de alimentos y la concienciación ciudadana; arbolado viario, para reducir el ruido y la contaminación; pequeños macizos y piezas de vegetación, de carácter esencialmente paisajístico; parterres y otros elementos drenantes que absorben y laminan el agua de lluvia; vegetación asociada a los carriles para bicicletas e itinerarios peatonales; tejados y muros verdes, jardines privados, etc. En esencia, es lo que denominamos infraestructura verde urbana, entendida como el sistema de espacios y elementos planificados y gestionados que ofrecen servicios ecosistémicos –de soporte, de aprovisionamiento, de regulación y culturales–, que, a su vez, redundan en unos beneficios directamente relacionados con el bienestar de los ciudadanos.

Además de los componentes que consideramos estrictamente como parte de la infraestructura verde, existen otros elementos, también variados, con importancia capital en el funcionamiento ecológico de una ciudad, ya que definen, en gran medida, el modelo urbano. Los más relevantes son los propios edificios, dado que su tamaño, forma, estructura, así como los materiales utilizados, condicionan factores tan relevantes como la escorrentía del agua, los flujos de calor, las corrientes de aire, la capacidad para actuar como hábitat para la fauna y la flora, o el propio paisaje. Algo similar se puede apuntar en referencia a los pavimentos de calles, aceras y otros elementos construidos, dado que son determinantes de dinámicas tan necesarias como la infiltración del agua de lluvia –en función de su permeabilidad– o la absorción/reflexión de la radiación.

Más allá de las generalidades que hemos intentado resumir en los párrafos anteriores, *Urban Ecology* ofrece un detallado análisis de todos los elementos y procesos que tienen lugar en la ciudad desde un punto de vista ecológico. El suelo, el agua, el aire, la flora y la fauna, pero también las estructuras construidas, son examinados de forma meticulosa por Forman, que explica pormenorizadamente sus características, sus funciones y su importancia para la ecología global de la ciudad. El amplio bagaje teórico se complementa con múltiples ejemplos de decenas de ciudades de todo el mundo, en los que muestra las soluciones adoptadas en ellas y los efectos que han tenido sobre su dinámica y funcionalidad. En resumen, un tratado de ecología urbana que proporciona todos los ingredientes necesarios para que expertos en el tema, pero también responsables de la planificación y gestión urbanas, puedan trabajar conjuntamente con el objetivo de que nuestras ciudades sean más habitables y saludables para sus habitantes, mantengan un cierto grado de naturalidad en su interior y tengan un menor impacto sobre el entorno.

* * *

Richard T. T. Forman: ecólogo estadounidense, catedrático emérito de Ecología del Paisaje en la Universidad de Harvard, donde imparte curso de Ecología en la Escuela Superior de Diseño. Sus ámbitos de investigación incluyen la ecología del paisaje, la ecología de carreteras y ciudades, la planificación y conservación del territorio, los sistemas

de redes y el análisis de patrones espaciales de ocupación del territorio. Ha publicado numerosos libros, entre los que destacan *Landscape Ecology* (R. T. T. Forman & M. Godron, Wiley, 1986), *Land Mosaics* (Cambridge University Press, 1995), *Road Ecology* (Island Press, 2003) y *Urban Regions* (Cambridge University Press, 2008).

Reseña de **Carles Castell Puig**, doctor en Ecología, máster en Gestión Pública y actualmente responsable de la Oficina de Planificación y Análisis Territorial de la Diputación de Barcelona.

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 como 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 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 pocas 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 está 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 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 anteriormente por procesos sociales informales. En resumen, cuestiona que 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 marcado 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.

CIUDADES VIVAS, SEGURAS, SOSTENIBLES Y SALUDABLES PARA LAS PERSONAS

Jan Gehl, *Cities for People*, Island Press, Washington DC, 2010, 271 págs.

Por **Bárbara Pons**

El título del libro plantea, en apariencia, una obviedad: que las ciudades se diseñen para las personas. Sin embargo, Jan Gehl ha observado que esto no ha sido siempre así, en particular, desde la década de 1960, cuando el crecimiento acelerado de las ciudades del mundo occidental impuso la planificación basada en la priorización del tráfico motorizado por encima de las necesidades de las personas. Este libro es un compendio de las observaciones, reflexiones y experiencia acumulada de Gehl, tras más de cinco décadas trabajando, en Copenhague primero y en el resto del mundo después, para recuperar el espacio público de las ciudades para el uso y disfrute de las personas. Se trata, por tanto, de un libro muy oportuno en un momento en el que las ciudades de Europa están ensayando maneras de devolver el espacio público al peatón y a la bicicleta para mejorar la movilidad, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

En una entrevista reciente, Gehl afirmaba que en la actualidad sabemos más sobre el hábitat del oso panda que sobre el hábitat humano. El libro señala las principales disfuncionalidades de las ciudades diseñadas prioritariamente para los coches, y las compara con ejemplos de ciudades que sí funcionan bien a la escala humana. A partir de estas reflexiones, plantea una «caja de herramientas» con principios básicos para diseñar ciudades más vitales, más seguras, más sostenibles y más saludables. En definitiva, para mejorar el hábitat del *homo sapiens*, esa especie que lleva más de cinco décadas creando ciudades donde la prioridad en el espacio público es el coche y no las personas.

Se trata del quinto libro del Jan Gehl que gira sobre la misma idea: la planificación y el diseño de ciudades para las personas; y éste es el más completo y con mayor vocación de aplicación práctica en el diseño y la gestión de las ciudades de todo el planeta. La edición en inglés es de Island Press, del año 2010, con prólogo del arquitecto Richard Rogers. La edición en castellano fue publicada en 2014 conjuntamente por la editorial argentina Infinito y ONU-Habitat, con prólogo de su actual secretario general, el exalcalde de Barcelona Joan Clos, y está disponible en internet en PDF.¹

La necesaria vuelta a la dimensión humana en el diseño de las ciudades

En el prefacio de la versión inglesa del libro, Richard Rogers afirma que, desde su origen, hace más de 12 000 años, «las ciudades son los lugares donde la gente se encuentra para compartir ideas, comerciar o simplemente relajarse y disfrutar. El dominio público de la ciudad (calles, plazas y parques) es el escenario y el catalizador de estas actividades». Hasta mediados del s. xx, la ciudad y su espacio público se generaba a escala humana, a ritmo lento y en base a una experiencia de siglos, con calles, plazas y distancias entre edificios adaptadas al tamaño de las personas y al desplazamiento a pie. Sin embargo, con el crecimiento exponencial de la población urbana, que se inició en torno a 1950 en el mundo occidental, y con la generalización del uso del automóvil, el diseño y la plani-

1. Disponible aquí (última consulta 15 de febrero de 2017):

http://www.urbangateway.org/system/files/documents/publicspace/cities_for_people-spanish_final_ss2.pdf

ficación de las nuevas zonas urbanas se desarrolló a una velocidad sin precedentes y con un usuario prioritario: el coche privado.

En aquel momento (que coincide con la primera ley del suelo en España, en 1956), se cede la planificación de las ciudades a expertos profesionales. Teorías e ideologías sustituyen a la tradición como base del desarrollo urbano. El movimiento moderno, con su visión de la ciudad como una máquina, con sus partes separadas por funciones, fue muy influyente. Entonces emergió un grupo, los planificadores del tráfico (ingenieros de caminos, en nuestro contexto), que aparecieron en escena con sus ideas y teorías sobre cómo asegurar las mejores condiciones... para el tráfico motorizado. Ni los planificadores de ciudades ni los de tráfico pusieron el espacio público ni la vida urbana en su agenda de prioridades. Los drásticos resultados de esta manera de entender la ciudad, en la que no se tenía en cuenta el efecto de las estructuras físicas en el comportamiento humano, no se han reconocido hasta mucho más tarde.

Gehl empezó a observar y documentar los nuevos barrios de la ciudad de Copenhague contruidos en los años 60 y 70, en los que, a diferencia del centro histórico, no había vida en las calles. En paralelo, se dedicó a estudiar los centros históricos de las ciudades que sí estaban llenas de vida y eran atractivas para residir y visitar, como por ejemplo Venecia, que por su especial configuración en una laguna siempre ha sido prioritariamente peatonal. Para ello, tuvo la ayuda de su mujer, Ingrid Gehl, psicóloga, que le señaló la importancia de la interacción de la forma física y la vida urbana como una precondition crucial para un buen urbanismo y una buena arquitectura.

En los últimos años, se ha acumulado mucho conocimiento sobre la conexión entre la forma física y el comportamiento humano. Sabemos lo que debe y puede hacerse para «humanizar» las ciudades. Al mismo tiempo, los ciudadanos son cada vez más activos reclamando una planificación de la ciudad centrada en las personas, en el peatón. Tras más de cinco décadas de experiencia, el mensaje de Gehl es simple: investigar de manera sistemática la forma en la que las personas usan la ciudad, y luego mejorar lo que necesite ser mejorado. En línea con lo que Jane Jacobs decía ya a principios de la década de los sesenta en su revolucionario libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Gehl llama a los arquitectos y urbanistas a salir de sus estudios, dejar los planos y maquetas por un rato, «mirar por la ventana» y observar a la gente. Gehl concluye que un mayor enfoque en las necesidades de las personas que usan las ciudades debe ser un objetivo clave para el futuro diseño urbano.

«Nosotros damos forma a las ciudades, y luego ellas nos transforman a nosotros»

Las ciudades bien diseñadas inspiran a la gente que vive en ellas, mientras que las ciudades mal diseñadas brutalizan a sus ciudadanos. Como dice Gehl: «Nosotros damos forma a las ciudades, y luego ellas nos transforman a nosotros». Al leer este libro, se obtiene una valiosa panorámica del entendimiento de la relación entre los espacios públicos y la sociedad cívica, y cómo los dos están inextricablemente entrelazados.

En contraste con la tendencia mayoritaria en urbanismo impuesta por el movimiento moderno y las fuerzas del mercado, existen ejemplos de algunas ciudades del mundo que están implementando iniciativas para proteger al peatón, bien jerarquizando el tráfico, con medidas de pacificar el tráfico en ámbitos concretos, o bien directamente peatonalizando. Sin embargo, el crecimiento del tráfico motorizado ha sido exponencial en casi todo el mundo, y en muchos lugares (fundamentalmente, en países en vías de desarrollo) las condiciones de los peatones no han hecho más que empeorar.

Por todo ello, se debe exigir a los urbanistas y planificadores de las ciudades que refuercen el «peatonalismo» como una política integrada para desarrollar ciudades vivas,

seguras, sostenibles y saludables. Del mismo modo, se debe reforzar el papel del espacio público urbano como espacio de reunión que contribuya a la sostenibilidad social y a una sociedad abierta y democrática. Gehl identifica las siguientes cuatro propiedades como las prioritarias para el diseño urbano de calidad: una ciudad viva (más gente invitada a caminar, pedalear o estar en el espacio urbano), segura, sostenible y saludable (la movilidad verde promueve actividades diarias que evitan el sedentarismo y contribuye a reducir emisiones que contaminen el aire de la ciudad).

Estos cuatro objetivos se consiguen con una única política: incluir la dimensión humana en el diseño de la ciudad, creando entornos urbanos amables con el peatón y el ciclista. En este capítulo, el autor utiliza ejemplos como la demolición de la autopista Embarcadero de San Francisco, la *congestion charge* del centro de Londres, el diseño orientado al uso de la bicicleta de Copenhague o del centro de Venecia. A través de los ejemplos descritos, se concluye que el diseño físico de los espacios condiciona, de manera directa, su patrón de uso. Un diseño urbano que invita a los peatones y ciclistas a usar y a estar en la ciudad, fomenta su ocupación y su uso.

Sentidos y escala

En el segundo capítulo del libro, Gehl analiza la base biológica del comportamiento, las actividades y la comunicación humana en la ciudad. Esta base biológica de la interacción entre la vida humana y su entorno físico son la movilidad y los sentidos, y, por tanto, éstos deben ser el punto de partida natural del diseño de ciudades para las personas.

Nuestros sentidos se han desarrollado durante millones de años para que nos movamos despacio, a pie, en superficies planas. Nuestros ojos, nariz y orejas están diseñados para percibir el peligro o las oportunidades delante de nosotros. Los brazos también están diseñados para tocar delante o empujar ramas a los lados de la ruta. En definitiva, el *homo sapiens* es un mamífero lineal, frontal, alineado horizontalmente y erguido. Los caminos, calles y bulevares son espacios para el movimiento lineal basados en el sistema locomotor humano.

Esta condición biofísica, establecida durante miles de años de evolución, nos permite cuantificar las distancias en las que nos relacionamos o nos sentimos seguros. Por ejemplo, en torno a los 100 metros de distancia, podemos percibir movimiento. Es lo que Gehl define como el «campo de visión social». A mayor distancia, nos cuesta percibir el movimiento, por lo que tendemos a sentirnos desprotegidos. No es por casualidad que precisamente 100 metros sea la medida máxima de los campos de deporte o las plazas en cascos históricos, como la Piazza del Campo di Siena. Por otro lado, a una distancia de 25-35 metros, percibimos emoción, el lenguaje corporal. Ésta es la distancia máxima que suelen tener los teatros y auditorios. Estas dos medidas antropomórficas son relevantes a la hora de diseñar espacios públicos que fomenten la vida y la interrelación entre las personas.

En cuanto al ángulo de la mirada, la vista suele estar inclinada 10 grados hacia el suelo para detectar obstáculos o peligros al andar. Hacia arriba podemos mirar sólo 50-60 grados, pero hacia abajo podemos mirar hasta 80 grados, y el movimiento del cuello es más fácil hacia abajo que hacia arriba. El cuello también permite con facilidad que la mirada vaya de lado a lado del camino. Esta lógica condiciona la percepción de las fachadas de los edificios en la ciudad. Las plantas baja y primera cobran toda la relevancia, y las partes altas de los edificios se perciben mucho menos.

Nuestros sentidos están adaptados también a la velocidad de caminar (4-5 km/hora). La percepción es más dificultosa a la carrera (10-12 km/h) o yendo en bici (15-20 km/h). Si hay muchos obstáculos, o el contexto es peligroso, nos vemos obligados a reducir la velocidad para percibir mejor el entorno. Sin embargo, a la velocidad de un coche

(50-100 km/h), no percibimos ni a la gente ni el detalle de la ciudad. De ello se deriva que caminar por una arquitectura diseñada para la velocidad del coche (en las extensiones de las ciudades construidas a partir de los años 60, como por ejemplo Brasilia) es una experiencia empobrecida sensorialmente, aburrida y poco interesante.

Otra característica de nuestros sentidos es que percibimos grandes cantidades de información a largas distancias, mientras que tomamos poca cantidad de información, pero muy intensa y emocionalmente muy significativa, en las distancias cortas. Gehl señala que es precisamente esta pequeña escala, la de las distancias cortas (menores de 3,7 m), la que el urbanismo del movimiento moderno ha destruido. Se crearon porciones de ciudad sin atender al detalle, al diseño de las fachadas ni a los espacios que condicionan una buena experiencia de los sentidos, y que, por tanto, es un espacio que invita a ser vivido y disfrutado. En calles estrechas y espacios pequeños, podemos ver los edificios y a la gente a nuestro alrededor con detalle. Hay mucho que asimilar; es una experiencia intensa, que se percibe como cálida, personal y acogedora. En contraste, en espacios urbanos extensos entre edificios, los edificios y las distancias son enormes, no hay detalles, las distancias para caminar a los lugares de actividad o interés son demasiado largas y suele haber poca gente. Esta situación urbana se percibe como impersonal, formal y fría.

Según Gehl, el cuerpo humano, con sus sentidos y su movilidad, es la clave de una buena planificación y un buen diseño urbanos. Todas las respuestas están ahí mismo, encapsuladas en nuestro cuerpo. El reto es construir ciudades espléndidas a la altura de la vista con edificios altos detrás de unas plantas bajas bellas y que inviten a la actividad.

La ciudad viva, segura, sostenible y saludable

A partir de los defectos de los tejidos urbanos diseñados prioritariamente para los coches (falta de vitalidad, inseguridad, insostenibilidad e insalubridad), Gehl plantea en el tercer capítulo del libro las cualidades ideales para un diseño urbano de calidad: que la ciudad sea viva, segura, sostenible y saludable para las personas que la habitan. A continuación, se resumen las características más relevantes de cada uno de estos aspectos:

La ciudad viva

La ciudad viva manda señales amistosas y acogedoras con la promesa de interacción social. La vida en los espacios urbanos es la clave del atractivo de las ciudades. Según un dicho escandinavo, «la gente va donde está la gente» (alguno similar tenemos aquí); es decir, que la gente se siente atraída e inspirada espontáneamente por la actividad y la presencia de otra gente. La vida en la ciudad es una cuestión de cantidad, pero también de calidad. Se necesita la combinación de una buena cantidad de espacios acogedores y una masa crítica de gente que quiera usarlos. En definitiva, las ciudades vivas requieren una estructura compacta, una densidad poblacional razonable, distancias aceptables para caminar e ir en bici, y espacio público de buena calidad. La actividad en las calles depende del número de personas que las usan, pero también del tiempo que pasan en ellas. La vida en la ciudad es, por tanto, el producto de «cuánta gente» y «por cuánto tiempo».

El tratamiento de los bordes de las ciudades, del espacio público, en concreto, de las plantas bajas de los edificios, tiene una influencia decisiva en la vitalidad de las ciudades. Es en estos espacios donde la vida interior y exterior puede interactuar, donde la ciudad se encuentra con el edificio. Si las plantas bajas ofrecen detalles y ritmo, los paseos son más interesantes y significativos, el tiempo pasa más rápido y las distancias parecen más cortas. Cuando las plantas bajas no lo son, o no existen, ocurre lo contrario: las camina-

tas se hacen largas y monótonas, la experiencia de caminar resulta muy empobrecida, las distancias parecen más largas... Es una manera de disuadir el desplazarse a pie.

Con «borde blando», Gehl se refiere a tiendas alineadas, fachadas transparentes, escaparates grandes, muchas aperturas y objetos en exposición: variedad. Con «borde duro», a tiendas cerradas, fachadas de materiales oscuros y opacos (cristal negro, cemento, ladrillos), sin aperturas o puertas: monotonía. La experiencia demuestra que los bordes blandos atraen más actividad a la calle que los duros. No hay otro factor que tenga un mayor impacto en la vitalidad o el atractivo de una ciudad que unos bordes activos, abiertos y variados en las plantas bajas del espacio público.

La ciudad segura

La seguridad es fundamental para que la gente use el espacio público. Jane Jacobs, en 1961, ya describió el efecto preventivo de la vida en la calle, de la mezcla de funciones en los edificios y de la implicación de los ciudadanos en el cuidado del espacio común. Sus expresiones «vigilantes de las calles» (*street watchers*) y «ojos en la calle» (*eyes on the street*) se han incorporado desde entonces a la terminología de la planificación urbana.

Poder andar de manera segura por las calles y espacios públicos es un prerequisite para crear ciudades atractivas y que funcionen para las personas. La seguridad en la ciudad está también ligada al reflejo de una sociedad abierta, en la que la gente de cualquier grupo socioeconómico pueda moverse, unos al lado de los otros, en el espacio común de la ciudad al desarrollar sus actividades diarias. Las desigualdades sociales y económicas son el escenario de tasas de crimen altas y de intentos de privatizar de manera total o parcial espacios de la ciudad, creando islas o «jaulas de oro» dentro del tejido urbano. El sentimiento de inseguridad está profundamente arraigado en las condiciones sociales.

Una ciudad vital, con «ojos en la calle» y «ojos hacia la calle» (desde el interior de las plantas inferiores de los edificios), es una ciudad valorada y, por tanto, más segura. La existencia de viviendas en la zona incrementa la sensación de seguridad. La altura de los edificios de viviendas también contribuye a esta sensación de seguridad, ya que en los edificios muy altos se pierde el contacto visual con la calle. El diseño y la actividad de la planta baja de los edificios tienen un gran impacto en la actividad que hay en la calle y, por tanto, también en la seguridad. Lo opuesto es justo la receta para una ciudad insegura: calles sin vida, edificios monofuncionales que no tengan actividad la mayoría del día, fachadas cerradas y oscuras, iluminación insuficiente, túneles peatonales, demasiados rincones y recovecos, demasiados arbustos...

Un elemento clave para percibir seguridad es un buen diseño de las calles, con buena señalización e iluminación nocturna. Otro elemento que contribuye a mejorar la seguridad es diseñar una transición suave entre los espacios públicos y privados, con porches, jardines, mobiliario, vegetación o pavimentos.

La ciudad sostenible

Dar prioridad en el diseño y en las políticas públicas a los peatones y los ciclistas contribuye a mejorar el sector del transporte y a reducir emisiones de CO₂. El tráfico peatonal y ciclista consume menos espacio en la ciudad (diez bicis caben en un espacio de aparcamiento de un coche); son sistemas baratos, silenciosos y que no contaminan. Un buen paisaje urbano y un buen sistema de transporte público son dos caras de la misma moneda. En algunas ciudades, los trayectos en bicicleta no son realmente posibles, porque hace demasiado frío, o demasiado calor, o porque la topografía lo dificulta. Pero, en contadas excepciones, en una época en la que los problemas de los combustibles fósiles,

el cambio climático, la polución y la salud se están convirtiendo en retos globales, parece que dar prioridad a las dos ruedas es un paso obvio para las ciudades.

El espacio para ampliar la red de carriles bici en la ciudad se consigue reduciendo el tráfico de coches. En cuanto al diseño de estos carriles, la experiencia ha demostrado que aquellos «al estilo Copenhague» (los coches aparcados protegen el carril bici) son más funcionales y seguros. La secuencia es: acera para peatones, carril bici, coches aparcados y luego coches en movimiento.

El tráfico ciclista debe integrarse en la estrategia global de tráfico de la ciudad, de modo que las bicicletas puedan subirse a los autobuses y a los trenes, incluso a los taxis. En los nudos de transporte deben existir también aparcamientos seguros para bicicletas. Los edificios de oficinas o industriales deben incluir aparcamientos de bicis y vestuarios para que los ciclistas puedan ducharse o cambiarse de ropa. La seguridad en las intersecciones debe garantizarse mediante pintura de color en el pavimento que señalice la presencia de bicicletas. El volumen de ciclistas es uno de los factores más significativos para hacer el sistema de circulación en bici más seguro. En definitiva, la bicicleta continúa siendo el mejor medio de transporte sobre ruedas, el que requiere el menor espacio por persona en las calles de la ciudad.

La sostenibilidad social es otro factor importante. La igualdad de acceso al espacio público, a rutas peatonales y ciclistas y a un transporte colectivo de calidad contribuyen, sin duda, a la igualdad y a la democratización de la ciudad. La ciudad desempeña entonces su función democrática, fomentando que la gente encuentre diversidad social y un mayor entendimiento común, compartiendo el mismo espacio.

La ciudad saludable

Fomentar el desplazarse a pie o en bici desde el diseño de las calles y el espacio público es la medida más efectiva para contribuir a reducir la obesidad, relacionada con la vida sedentaria y el exceso de comida, así como para mejorar la calidad del aire. El objetivo es invitar a la gente a que incorpore los desplazamientos a pie o en bici para sus actividades diarias. Para ello, hay que hacer el espacio público poco complicado y seguro en cualquier momento del día o de la noche. Puede incluso ser un placer con un buen mobiliario urbano, espacios bellos, vegetación y buena iluminación. La palabra clave es «invitar», y, para fomentar esta conexión, la calidad de la ciudad a la altura de la vista es crucial.

La ciudad a la altura del ojo

La buena calidad a la altura de la vista debería ser considerada un derecho humano básico en las ciudades. Las ciudades deben tener buenas condiciones para las actividades humanas básicas: andar, estar de pie, sentarse, mirar, escuchar y hablar. Además de cumplir con los requerimientos físicos y funcionales, los espacios urbanos para el ser humano han de ser también estéticamente agradables, con experiencias sensoriales (vista, oído, olores) agradables.

Las superficies de agua, los bordes portuarios, los parques, las flores o la vegetación hacen la experiencia más atractiva. Los árboles proporcionan además sombra, refrescan y limpian el aire, definen el espacio y ayudan a acentuar lugares importantes. El espacio urbano puede también desempeñar una función importante como interfaz entre el arte y las personas. La iluminación también tiene un gran impacto en la orientación, seguridad y calidad visual de la ciudad en las horas oscuras.

El síndrome de Brasilia

En la planificación y diseño de la ciudad, hay tres escalas, cada una de las cuales implica operar con diferentes disciplinas, cada una con sus reglas y criterios de calidad:

- La gran escala, el tratamiento global de la ciudad, de todos sus barrios y la totalidad del sistema de transporte (vista aérea).
- La escala media, o escala de desarrollo, que se centra en segmentos o barrios de la ciudad y cómo se organizan los edificios y el espacio que los rodea (vista de helicóptero).
- Escala pequeña, la escala humana, la de la calle, las plazas y las fachadas de los edificios, el paisaje humano a la altura de la vista.

Brasilia es el ejemplo de una ciudad bien diseñada en las escalas grande y mediana, pero un fracaso total en la escala humana. La práctica extendida por el movimiento moderno de planificar las ciudades desde arriba y desde fuera debe ser sustituida por nuevos procedimientos de planificación desde abajo y desde dentro, siguiendo el principio de: primero la vida, luego el espacio, por último los edificios. De hecho, así es como se han desarrollado las ciudades en la historia, a lo largo de caminos, rutas y mercados. El método de planificación moderno que revierte el orden (edificios, espacio, vida) se ha utilizado sólo en los últimos 60 o 70 años, y es entonces cuando se ha ignorado la escala humana.

La demanda de ciudades atractivas a la vista, al nivel de los ojos, con edificios altos, necesita un redescubrimiento de la arquitectura de la planta baja como una disciplina especial. Parafraseando a Kennedy, a los arquitectos habría que decirles: «No preguntes lo que la ciudad puede hacer por tu edificio, sino lo que tu edificio puede hacer por la ciudad».

La dimensión humana, un punto de partida universal

Gehl dedica un capítulo a las ciudades en vías de desarrollo, señalando que, aunque estas ciudades tienen retos mayores, por estar creciendo a gran velocidad y tener instituciones deficientes para planificar y gestionar la ciudad, el planteamiento es el mismo, ya que la dimensión humana es un punto de partida universal para la planificación de la ciudad, aplicable a cualquier urbe del planeta.

El desarrollo de opciones para mejorar la movilidad peatonal o ciclista debe ser también una prioridad en estas ciudades. Es una inversión proactiva que mejorará la calidad de vida y el desarrollo de sistemas de transporte que reduzcan la contaminación y los riesgos de tráfico. Disponer de buenos sistemas peatonales y ciclistas es un requisito básico para tener un sistema de transporte público eficaz. Existen ejemplos de estos planteamientos en ciudades del sur como Curitiba (Brasil) o Bogotá (Colombia).

Caja de herramientas

La caja de herramientas propuesta por Gehl, planteada mediante esquemas e ilustraciones, incluye principios de planificación (ensamblar o dispersar), cuatro principios de planificación de tráfico, criterios para invitar o repeler el contacto auditivo y visual, doce criterios de calidad para ciudad a la altura del ojo, criterios para diseñar el plano del suelo y un último apartado denominado «reordenar las prioridades, por favor».

Estas herramientas de diseño sirven para recuperar a las personas, al *homo sapiens* (con su tamaño, sus necesidades y sus sentidos), como centro del diseño y de la regeneración de las ciudades, priorizándolo por encima del tráfico motorizado del coche privado.

Jan Gehl nos ofrece, en este libro, las herramientas necesarias para mejorar el diseño del espacio público y, en consecuencia, mejorar la calidad de vida en la ciudad. De ahí

la difusión que está realizando la ONU del libro y su traducción al castellano, en cuyo prólogo Joan Clos afirma: «ONU-Habitat está convencido de que *Ciudades para la gente* contribuye a enriquecer el debate general acerca de la importancia de los espacios públicos como medio para incrementar la tolerancia, mejorar la calidad de vida y crear prosperidad para todos».

* * *

Jan Gehl (Copenhague, 1936) es un arquitecto danés que ha desarrollado su actividad profesional desde 1960, centrada en la mejora de la calidad del espacio urbano para las personas. Desde Copenhague, inicialmente, su desarrollo profesional ha ampliado el enfoque para difundir y aplicar sus ideas por todo el mundo, en ciudades como Estocolmo, Rotterdam, Londres, Amman, Mascát, Melbourne, Sídney, San Francisco, Seattle o Nueva York. Gehl es socio fundador del estudio Gehl Partners – Consultores de Calidad Urbana, y éste es su quinto libro sobre la planificación urbana basada en la escala humana y el primero traducido al castellano. Gehl ha publicado, además, *Life Between Buildings* (1971), *New City Spaces* (2000), *Public Spaces-Public Life* (2004) y *New City Life* (2006).

Reseña de **Bárbara Pons Giner**, doctora en Arquitectura y máster en Arquitectura del Paisaje por la Graduate School of Design de la Universidad de Harvard.

LA NUEVA CRISIS URBANA. ¿ENFOQUE LOCAL PARA UN PROBLEMA GLOBAL?

Richard Florida, *The New Urban Crisis. How our Cities are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class. And What We Can Do About*, Basis Civitas Books, 2016, 336 págs.

Por **Fernando Fernández-Monje**

Introducción

Reconocer los propios errores no es sencillo, y menos aún cuando uno se gana la vida «vendiendo» su conocimiento. Demostrando por qué es uno de los consultores internacionales más omnipresentes en los foros de política urbana, en su nuevo libro, *The New Urban Crisis* (Basic Books, 2017), Richard Florida ha sabido utilizar sus errores para volver a situarse como una de las voces de alerta principales sobre los retos a los que se enfrentan las ciudades.

El contexto: del optimismo de la clase creativa al mazazo de la desigualdad

El salto a la fama mundial de Richard Florida llegó con la publicación de su anterior libro, *The Rise of the Creative Class* (Harper Collins, 2005), en el que defendía que aquellas ciudades que consiguieran atraer a «la clase creativa» –profesionales del conocimiento, *techies*, artistas y creadores del mundo de la cultura– serían las que tendrían éxito en la sociedad del conocimiento. Durante sus años como profesor en Pittsburgh, Richard Florida había visto con sus propios ojos el papel central que habían jugado las universidades en la transformación de la ciudad del acero, y se dedicó a analizar sus fundamentos y las lecciones que podrían existir para otras ciudades.

Tras una brutal caída de la industria del acero en los años 70 y 80, Pittsburgh había conseguido reinventarse, en gran medida, gracias a la apuesta por el conocimiento y la tecnología alrededor de sus dos universidades, la Universidad de Pittsburgh y la Universidad Carnegie Mellon. La capacidad para atraer a profesionales de todo el mundo estaba en el corazón de la transformación de una decadente ciudad industrial que se había convertido en el ejemplo de la nueva economía. Así lo dijo explícitamente Barack Obama en 2009, cuando el gobierno de Estados Unidos eligió a Pittsburgh como sede de la reunión del G-20. A partir de sus observaciones en Pittsburgh y sus análisis de otras ciudades, Richard Florida lanzó su tesis al mundo. El mensaje caló. *The Rise of the Creative Class* se convirtió en un clásico, y su autor, en un experto de renombre mundial.

Al tiempo que las ciudades competían por ser centros neurálgicos del nuevo mapa abierto por la economía del conocimiento, una transformación profunda pasaba desapercibida para muchos. Mientras Florida viajaba con su consultora asesorando a ciudades de todo el mundo sobre cómo convertirse en una ciudad atractiva para la clase creativa, la desigualdad iba creciendo; hasta que Thomas Piketty primero, y Donald Trump después, despertaron a la sociedad.

En Estados Unidos, el aumento de la desigualdad tiene una connotación espacial muy marcada. La desigualdad ha crecido en el interior de las ciudades, pero también entre las

ciudades y las regiones que las rodean. En uno de los trabajos más importantes sobre el fenómeno, Raj Chetty y su equipo han documentado cómo el código postal de nacimiento se ha convertido en factor determinante para explicar la posición socioeconómica de una persona. No hay que olvidar que Trump ganó contra todo pronóstico en el Rust Belt, toda la franja industrial que aún lucha por recuperar su posición económica. El Rust Belt era la geografía física y mental en la que Pittsburgh era visto como caso de éxito, hasta que los demócratas vieron a Trump alzarse como presidente al ganar en Wisconsin, Ohio y Pensilvania (antiguos bastiones demócratas), y despertaron de golpe a una profunda crisis sistémica en la que se enmarca *The New Urban Crisis*.

Las cinco dimensiones de la «nueva crisis urbana»

Centrándose en la dimensión urbana de la desigualdad, en su nuevo libro, Florida analiza y documenta cómo la creciente gentrificación y coste de la vivienda han ido creando una mayor división y polarización en las ciudades norteamericanas. El libro se estructura alrededor de las cinco dimensiones que caracterizarían la «nueva crisis urbana».

En primer lugar, la creciente brecha económica entre un pequeño número de ciudades superestrella (por ejemplo, Nueva York, Londres, Hong Kong o San Francisco) y la mayor parte de otras. Este urbanismo en el que los ganadores se lo llevan todo (*winner take all urbanism*) generaría un mundo de algunas polis exitosas en un mar de ciudades con futuros económicos inciertos.

La segunda dimensión vendría caracterizada por la crisis en el interior de las superciudades, con precios de las viviendas cada vez más caros y una desigualdad económica creciente, dando lugar a lo que algunos han llamado la «plutocratización» de las ciudades. Es decir, la adquisición por una élite económica de las propiedades en los mejores barrios, expulsando a trabajadores y clases medias hacia barrios periféricos, de menores oportunidades económicas y para el ascenso social.

Un tercer fenómeno característico de la nueva crisis urbana es la creciente segregación y focalización espacial de la desigualdad. Según Florida, de 1970 a 2012 el porcentaje de familias norteamericanas viviendo en barrios de clase media descendió del 65 al 40 %, mientras que el porcentaje en barrios pobres y ricos aumentó considerablemente.

En cuarto lugar, la nueva crisis urbana se manifiesta en un deterioro de los suburbios. Antiguos oasis de paz y reflejo del sueño americano, los suburbios han pasado a tener más pobres que los centros urbanos –17 frente a 13,5 millones–, composición que, además, crece a un ritmo mayor.

A nivel global, la nueva crisis urbana se manifiesta en lo que Florida denomina «urbanización sin crecimiento económico»; un proceso que vería el aumento de asentamientos urbanos cada vez más grandes y entornos rurales cada vez más despoblados, sin que la calidad de vida de los nuevos habitantes de las ciudades experimente una mejora. Un éxodo hacia lo urbano en el que la infravivienda y la falta de acceso a servicios básicos representa la situación vital de una gran parte de la población, sobre todo en países emergentes.

Luces y sombras de *The New Urban Crisis*

Con su destreza habitual, Florida va desgranando cada uno de estos fenómenos, intercambiando anécdotas de su experiencia, ejemplos vividos, datos y gráficos. Nadie puede negar al autor su esfuerzo por documentar muchos de sus argumentos y respaldarlos con datos e investigación, propia y ajena. Tampoco se le puede acusar de tirar la piedra y esconder

la mano. Florida acompaña su diagnóstico con recomendaciones concretas que enmarca en lo que denomina «urbanismo para todos»: reformar códigos de edificación, políticas fiscales, construir vivienda protegida en lugares céntricos de la ciudad, aumentar la inversión en personas y lugares, e invertir en infraestructura para promover la densidad y la aglomeración son algunas de las propuestas de Richard Florida.

Quizás uno de los elementos más interesantes del libro, no desarrollado hasta sus últimas consecuencias, es el doble filo de la aglomeración. El *clustering* de la industria, la actividad económica y el talento, es un motor para la innovación y el crecimiento económico. Sin embargo, la aglomeración también hace que, al tiempo que actividad y personas se concentren en el espacio, otras sean expulsadas. La escasez de tierra genera una competición por los lugares más valiosos. Ni la economía del conocimiento ha conseguido desplazar la importancia del lugar en la configuración económica y espacial de las ciudades.

Esa tensión entre lo positivo y lo negativo de la aglomeración recorre el libro de Florida, pero el autor no termina de resolverla. Y eso hace que algunas de sus propuestas resulten contradictorias, ya que promueven el aumento de la densidad y la aglomeración, sin que otras de las recomendaciones parezcan de calado suficiente para resolver sus impactos negativos. Esta falta de profundidad también se intuye en otras partes del análisis. Aunque bien documentadas, en ocasiones, el libro saca conclusiones definitivas de evidencia que apuntan a correlaciones o tendencias, pero no permiten inferir causalidad definitiva. El ejemplo más claro es quizás el capítulo sobre *Patchwork Metropolis* (capítulo 7), en el que Florida describe distintos modelos de áreas metropolitanas. Bebiendo de algunas teorías clásicas del urbanismo, delinea cuatro modelos y sitúa varias ciudades en cada uno de esos modelos. Sin embargo, la clasificación que realiza el autor acaba resultando aleatoria y subjetiva.

En casi todos los capítulos se repite una estructura narrativa idéntica: se presenta un problema, se identifican dos teorías radicalmente opuestas sobre la cuestión, y Florida se sitúa en medio, intentando hacer un análisis equilibrado. Aunque efectivo, el repetido uso de este recurso discursivo, simplificando otras corrientes y emergiendo artificialmente como la solución intermedia, esconde un análisis algo superficial por parte del autor.

Otra crítica al libro *The New Urban Crisis* es que pretende ser un libro global cuando la mayor parte de su análisis deriva del estudio de ciudades norteamericanas, en particular, de Estados Unidos. Florida intenta suplir este claro desequilibrio citando algunos ejemplos como Londres o Toronto –ciudad en la que vive–, y dedicando un capítulo al fenómeno de la urbanización en países en desarrollo. El intento termina en fracaso. Tratar de despachar un fenómeno tan complejo y contextual como la urbanización en países en desarrollo en un solo capítulo de los diez del libro resulta simplón y hasta prepotente.

Por ejemplo, algunas ciudades en otros países no tienen la debilidad institucional que caracteriza a las municipalidades en Estados Unidos, lo cual hace que su capacidad de combatir la desigualdad, de no competir con otras localidades, y de diseñar y ejecutar proyectos de dimensión metropolitana sean muy distintos. Por no hablar de la propiedad pública de la tierra y de la inversión de otros niveles de gobierno en infraestructuras y servicios sociales, que permiten la conexión y generación de mercados de trabajo más cohesionados. Esto no quiere decir que ciudades en otros lugares no se enfrenten a algunos de los retos que menciona Florida, pero las características institucionales de las ciudades norteamericanas (unidas a su historia racial y la descentralización de su sistema educativo) son una causa fundamental de la situación económica de las ciudades estadounidenses.

Por eso sorprende especialmente que, pese a poner el foco en las ciudades de los Estados Unidos, Richard Florida apenas se detenga en el aspecto institucional y político de las mismas. Autores como Gerald Frug o, más recientemente, Richard Schragger, han documentado el vaciamiento de poder político e instrumentos de acción política de las ciudades norteamericanas. Tampoco se puede entender la dinámica de desigualdad y segregación en las ciudades norteamericanas sin hablar de la baja y sesgada participación en elecciones locales (alrededor de un mísero 20 % de media) que se ha instalado en las últimas décadas. Todas éstas son carencias fundamentales en el análisis de Richard Florida.

Conclusión: ¿enfoco local para un problema global?

Tras leer el libro, uno se pregunta si la ciudad es el nivel político adecuado para resolver la crisis que plantea Florida. El autor reconoce expresamente que los factores detrás de la desigualdad en las ciudades estadounidenses son: 1) la globalización y el cambio tecnológico; 2) un legado de racismo y concentración de la pobreza, y 3) el debilitamiento del contrato social entre empresas, gobiernos y trabajo que emergió tras la Segunda Guerra Mundial. La primera y la tercera son causas que trascienden las fronteras de las ciudades y, sobre todo, las capacidades e instrumentos de los gobiernos locales para transformarlas de raíz.

Muchas ciudades tienen a su disposición herramientas para mitigar la desigualdad y facilitar la inclusión social (acceso al transporte, inversión en servicios básicos, etc.), pero pensar que políticas locales van a combatir profundamente la crisis actual parece demasiado. Es ahí donde Florida tensa la cuerda al decir «This brings me to the most important point of this book: if the crisis we face is urban, so is its solution» («Esto me lleva al punto más importante de este libro: si la crisis a la que nos enfrentamos es urbana, también lo es su solución»).

La crisis actual tiene su manifestación urbana, y las ciudades pueden ser lugares importantes donde combatirla, pero ni sus causas fundamentales ni sus soluciones son urbanas. O al menos Richard Florida no consigue convencernos de ello en *The New Urban Crisis*. El libro sí ofrece ideas estimulantes para aquellos interesados en las ciudades, la política urbana y el desarrollo económico, pero, si alguien piensa en volver a contratar a Richard Florida para que le solucione la crisis, quizá convenga recordar los derroteros de su libro y asesoramiento anterior. Leer el libro, sí; utilizarlo como nueva Biblia de estrategias económicas para ciudades, no. Mejor no empujar a Florida a otro *mea culpa*. Ya ha demostrado que no tiene problema en reconocer que se ha equivocado y sacar provecho de ello.

En definitiva, si bien hay dimensiones de la desigualdad que sólo pueden resolverse a otros niveles políticos, los gobiernos locales pueden –y deben– hacer políticas locales que la mitigan y combatan. Como es en las ciudades donde de forma más cruda se manifiesta la desigualdad, también es ahí donde han de buscarse ejemplos sobre cómo combatirla. No sólo a través de medidas concretas, sino visibilizando la problemática, generando un estado de opinión necesario para captar la atención de otros niveles de gobierno, y atrayendo los recursos y participación necesaria de otros actores para atajarla. No se puede cargar a las ciudades con la obligación de resolver un problema que va más allá de sus capacidades, pero sin las ciudades –y sus gobernantes– tampoco será posible acabar con la desigualdad.

* * *

Resumen y comentario de **Fernando Fernández-Monge**, especialista en sector público y política urbana y *fellow* en la Harvard Bloomberg City Leadership Initiative. Anteriormente, fue especialista en reforma del sector público en el Banco Mundial. Tiene un máster en Administración Pública por la Harvard Kennedy School, un máster en Hacienda Pública y Tributación por la UNED y el Instituto de Estudios Fiscales, y es licenciado en Derecho y Ciencias Políticas por la Universidad Autónoma de Madrid.

EL NUEVO LOCALISMO: CÓMO PUEDEN PROSPERAR LAS CIUDADES EN LA ERA DEL POPULISMO

Bruce Katz y Jeremy Nowak, *The New Localism. How Cities Can Thrive in the Age of Populism*, The Brookings Institution Press, Washington D. C., 2017, 304 pág.

Por **Bárbara Pons**

Por qué es un libro necesario ahora

Ante el auge de las políticas de rechazo al *establishment* político, el surgimiento de populismos de todo signo y la crisis de los gobiernos nacionales o federales para hacer frente a los grandes retos del siglo XXI en EE UU y parte de Europa, ¿cómo pueden las ciudades resolver los graves problemas sociales, económicos y ambientales que deben afrontar para garantizar el bienestar que reclaman sus ciudadanos? Según los expertos Bruce Katz y Jeremy Nowak, la respuesta está en aquellas ciudades y áreas metropolitanas que han estado a la vanguardia de la solución de problemas de las sociedades postindustriales, trabajando para crear nuevos vehículos con los que «hacer cosas» que les permitan cumplir sus objetivos. Los autores definen esta capacidad para «hacer cosas» y cumplir objetivos como el «nuevo localismo».

En el prefacio del libro, los autores afirman que los eventos políticos de 2016 y 2017 (del Brexit a la elección de Donald Trump, y la consiguiente salida de EE UU de los Acuerdos de París sobre el clima, pasando por los nuevos movimientos populistas en Europa y otras partes del mundo) les dieron claridad y urgencia para acabar este libro, cuya finalidad es resaltar la importancia de la actividad local como antídoto a la parálisis de los niveles superiores de gobierno, una reflexión en la que llevaban trabajando durante muchos años a partir de observación, análisis y experiencias sobre el terreno.

En el contexto mediático actual, los desacuerdos resuenan mejor que la colaboración. Definir problemas siempre tendrá mayor cobertura mediática que plantear soluciones. El populismo tiene atención mediática aunque apoye agendas políticas incoherentes o pierda la mayoría de las elecciones. Las soluciones, en particular aquellas que incluyen un cambio institucional profundo, pueden ser aburridísimas para los medios de comunicación. A pesar de todo ello, existe un movimiento silencioso pero profundo en cientos de ciudades de todos los tamaños para tomar la iniciativa de afrontar su futuro, y para Katz y Nowak ha llegado el momento de que dichas iniciativas tengan la atención merecida. Es éste, pues, el objetivo del libro.

Ambos autores han dedicado sus carreras profesionales a trabajar para mejorar la prosperidad de las ciudades y áreas metropolitanas y expandir las oportunidades de la gente que vive allí. Aportan experiencias complementarias: Jeremy Nowak ha trabajado en lo local, principalmente en Filadelfia, creando una de las mayores instituciones de inversión del país, para luego formar parte del consejo de administración del Bank of Philadelphia, y también asesorando a filantropías, universidades y compañías de inversión en estrategias de desarrollo urbano. Por su parte, Bruce Katz se ha enfocado en innovación urbana e inclusión a escala nacional, desempeñando cargos públicos en el Senado y en el departamento equivalente al Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda de EE UU,

e iniciando un *think tank* específico sobre comunidades urbanas y metropolitanas en la Brookings Institution.

El nuevo localismo, un movimiento en proceso de definición

El movimiento que han denominado «nuevo localismo» está todavía en proceso de definición, y este libro es un primer esfuerzo para analizarlo en su contexto histórico y tratar de describir sus éxitos y sus desafíos. La actividad local está cambiando América (y Europa) de manera positiva, y estas acciones derivan en innovaciones globales y tienen grandes implicaciones para otras ciudades de todo el mundo. El libro pretende ser una mirada optimista al tiempo actual que vivimos, de aparente caos político. Los ejemplos relatados en el libro emanan energía positiva y potencialidades para un futuro vibrante, innovador, pragmático e incansablemente abierto en busca del progreso.

Los autores parten de un saludable respeto por los poderes de los gobiernos nacionales y estatales (lo que equivaldría a los gobiernos estatal y regionales en España). Sin embargo, ambos han identificado que las iniciativas más progresistas e innovadoras que se desarrollan en EE UU para afrontar los actuales retos sociales, medioambientales y económicos de los ciudadanos emergen de la esfera de lo local. ¿Por qué? Las razones son múltiples y se derivan más de profundos cambios estructurales en la economía y la sociedad que de ciclos políticos efímeros.

El poder ya no es lo que era

En los tres primeros capítulos del libro, se exponen los argumentos que explican por qué el poder real, es decir, la capacidad de resolver los problemas de los ciudadanos, se ha desplazado hacia abajo, desde las esferas estatales o regionales hacia las ciudades o áreas metropolitanas. También se ha movido horizontalmente, desde el sector público a redes de actores públicos, privados y cívicos; e incluso, globalmente, en circuitos de capital, comercio e innovación. En el caso de EE UU, el país tiene importantes problemas sistémicos (como la obsolescencia de muchas grandes infraestructuras o las crecientes desigualdades) que el gobierno federal ha sido y es, en la actualidad, incapaz de resolver. Sin embargo, ciudades de distinto signo político han sido capaces de encontrar sus propias soluciones innovadoras. En palabras de Katz y Nowak, «El poder no es ya lo que era», y el nuevo localismo trata de reimaginar el poder, analizando cómo frecuentemente éste recae sobre los «solucionadores de problemas»: los ciudadanos, colectivos, administraciones o empresas que realmente resuelven los problemas de las personas.

Un principio básico del nuevo localismo es que las ciudades y sus áreas metropolitanas son el nivel de la sociedad que afrontará muchos de los retos económicos, sociales y ambientales que existen en el mundo hoy. Las ciudades pueden hacerlo de manera más eficiente, efectiva y más democrática que los gobiernos federales, nacionales o regionales solos. Es más probable que las soluciones tengan éxito porque están adaptadas al lugar, diseñadas e implementadas por redes interdisciplinarias y multisectoriales, y alimentadas por instituciones locales que pueden trascender los ciclos electorales. El nuevo localismo trata a las ciudades no sólo como otro nivel de gobierno, sino como lo que realmente son: poderosas redes de instituciones y ecosistemas de actores que coproducen la economía y coresuelven los problemas.

En estos tres primeros capítulos, se pone en perspectiva el momento actual que vivimos, destacando que, debido a lo acelerado de los cambios sociales, económicos, tecnológicos y políticos, las estructuras políticas han quedado obsoletas para afrontar los retos más urgentes a los que deben hacer frente las ciudades. Por ello, es importante que los

líderes locales no sólo actúen, sino que también asuman la difícil tarea de renovar las instituciones o crear nuevas para afrontar retos difíciles.

Para definir el contexto político actual, se dedica un capítulo a hablar de la crisis de las democracias occidentales, las fricciones que existen entre algunas ciudades y los estados-nación, y el auge de los populismos, tanto de izquierdas como de derechas, ante el miedo de la población a los efectos negativos de la globalización. En general, los populismos emergen fuera del poder establecido y persiguen transformar el *statu quo* económico, o al menos establecer nuevas formas de participación pública e inclusión económica. Debido a que el populismo suele emerger en épocas de cambios significantes, se caracteriza por una mezcla compleja de un *momentum* que busca la tradición y una reforma que haga frente al futuro. Lo más relevante es que el populismo está alimentado por movimientos sociales de base, aunque frecuentemente converja o sea espolcado por líderes políticos singulares que normalmente acaban dividiendo a la sociedad y empeorando las condiciones de vida de los ciudadanos.

Frente al bloqueo de algunos gobiernos centrales para resolver los problemas de las clases medias y bajas que propiciaron el nacimiento de lo que Katz y Nowak definen agudamente como «populismos enfadados», el nuevo localismo también puede ser un antídoto. Esta estrategia de gobernanza desde lo local puede resolver muchos de los temas que iniciaron los incendios del populismo enfadado, en primer lugar, y, con esto, reparar el tejido deshilachado de la sociedad. También podría curar las divisiones que han emergido entre los lugares en los que vivimos (urbano, suburbano, exurbano, rural), aunque éstos sean económicamente codependientes e inextricablemente vinculados con un interés común en la prosperidad metropolitana. El populismo enfadado es un movimiento político sujeto a las idas y venidas de los ciclos electorales; en cambio, el nuevo localismo es una iniciativa cívica, de progreso económico y de largo plazo: ésa es su fuerza y su potencial. El nuevo localismo también pone de manifiesto la eficacia de movimientos de base (*bottom-up*), de iniciativas ciudadanas o de alianzas de ciudades, cuando los movimientos de arriba hacia abajo (*top-down*) dejan de funcionar.

Otro aspecto relevante de la actualidad es la constatación de que, en este contexto de globalización acelerada e hiperconectividad, la urbanización de la humanidad es un proceso imparable, en el que «crear lugares» tiene una creciente importancia. Las ciudades compiten globalmente por captar ciudadanos en base a su atractivo en diferentes ámbitos. Y se destaca que «crear lugares» (*placemaking*) es, sobre todo, un proceso orgánico que sucede en un contexto de inversiones renovadas y demanda de mercado, sin olvidar que las ciudades se construyen como una negociación entre la propiedad privada y el uso colectivo del espacio y las instituciones. Por tanto, el nuevo localismo es, además de una práctica de gobierno, una filosofía que impregna también al resto de agentes implicados en convertir la ciudad en un lugar único.

En el momento actual, las ciudades existen simultáneamente dentro de las naciones, pero también las trascienden. Existen cada vez más redes globales de ciudades que tratan de avanzar en la resolución de cuestiones comunes a urbes de los cinco continentes, pero cuyas soluciones trascienden a la propia ciudad. Un ejemplo recurrente es la red C40, que une a las megaciudades del mundo comprometidas con el cambio climático para que colaboren de manera efectiva, compartan conocimientos e impulsen acciones significativas, mensurables y sostenibles sobre el cambio climático. Hacer frente a estos retos no puede ser, en su mayor parte, legislado, regulado o impuesto desde arriba. En cambio, recae en las ciudades la responsabilidad de utilizar y organizar los poderes que tienen en vez de esperar a poderes que nunca recibirán.

Tres ciudades pioneras: Pittsburgh, Indianápolis y Copenhague

Katz y Nowak cuentan las historias de tres ciudades que están a la vanguardia de la resolución de problemas. Pittsburgh está catalizando el crecimiento inclusivo, inventando y desplegando nuevas industrias y tecnologías. Indianápolis gobierna su ciudad y su metrópoli a través de una red de líderes públicos, privados y cívicos. Copenhague, por su parte, utiliza activos de propiedad pública, como su línea de costa, para estimular la reconstrucción a gran escala y financiar la infraestructura de la venta de tierras. De estas historias surgen nuevas normas de crecimiento, gobernanza y finanzas, y un camino hacia una sociedad más próspera, sostenible e inclusiva. Katz y Nowak imaginan un mundo en el que las instituciones urbanas financien el futuro a través de inversiones inteligentes en innovación, infraestructura y niños, y los intermediarios urbanos tomen soluciones creadas en una ciudad y las adapten a otras ciudades con rapidez y precisión.

1) Pittsburgh: un laboratorio tecnológico y de calidad de vida

Tras el colapso de la industria siderúrgica a fines de la década de los 70, la red de instituciones públicas, privadas y filantrópicas de Pittsburgh, junto con sus universidades de importancia mundial, iniciaron un proceso de recuperación y renovación que dura ya varias décadas. Estas instituciones, de la mano del gobierno local de Pittsburgh, crearon centros académicos de excelencia y organizaciones intermediarias para comercializar la investigación y afianzar los vínculos entre universidades, instituciones de investigación, empresas incipientes, empresas maduras y de mayor tamaño, inversores, incubadoras de empresas, institutos terciarios y otros proveedores de capacitación.

El resultado: Pittsburgh es, ahora, un laboratorio virtual de innovación con ventajas competitivas reales en tecnologías de próxima generación, como la robótica, los vehículos autónomos, el aprendizaje automático, la inteligencia artificial y la genómica. Las principales firmas de tecnología como Google, Uber y Amazon acuden a Pittsburgh para estar cerca de la «pócima secreta» de la investigación avanzada; personas talentosas y emprendedores hambrientos, todos concentrados y ubicados en un centro urbano vibrante y auténtico.

La historia de Pittsburgh es un ejemplo de un nuevo modelo de crecimiento que cada vez se practica más en EE UU y en ciudades globales que han sufrido grandes crisis socioeconómicas. A partir de una visión amplia y a largo plazo de la economía regional, se prioriza la inversión en educación, el desarrollo de la fuerza laboral, la atracción de talento y la creación de lugares de calidad mediante la puesta en valor de centros históricos, barrios con calidad urbana y, en el caso de Pittsburgh, el privilegio del disfrutar de un paisaje urbano conformado por la confluencia de ríos y una topografía única.

2) Indianápolis: Repensando la gobernanza

Indianápolis, una ciudad del Medio Oeste de EE UU, lejos de los polos económicos de ambas costas del país, ha conseguido en las últimas décadas ampliar su economía basada en el deporte para desarrollar una sólida industria de ciencias de la vida. Este impulso por la diversidad económica le debe mucho a una organización cívica dedicada al crecimiento regional a largo plazo formada por sesenta directores de empresas, fundaciones y universidades locales: la Asociación Corporativa de Indiana Central (Central Indiana Corporate Partnership, CICP), creada en 1999. En 2001, CICP lanzó un ambicioso plan para el desarrollo económico en el centro de Indiana (el entorno metropolitano de la ciudad de Indianápolis), centrado en *clusters* industriales clave: ciencias de la vida, ma-

nufactura avanzada, logística y tecnología, con un enfoque global en la iniciativa empresarial con el objetivo de diversificar la economía. De la mano de los gobiernos locales, la CICIP ha guiado la evolución de la economía local desde una economía deportiva a una industria de ciencias de la vida mucho más robusta.

La CICIP es una estructura muy formal, respaldada con capital privado y cívico, que ha dirigido y administrado la economía de Indianápolis de manera inteligente durante veinte años, y que ejemplifica una gobernanza en red que incorpora la filosofía del nuevo localismo. La CICIP trabaja con el sector público como administradores a largo plazo, y lo notable de esta historia es cómo, junto con las Administraciones públicas, ha ido perfeccionando su mecánica de funcionamiento y la colaboración entre ellas. El Comité de Dirección del CICIP se reúne tres veces al año en reuniones de dos horas cada una. Las reuniones se fijan, generalmente, con dos años de antelación, y el horario no se cambia nunca. En las reuniones no se admiten sustitutos o delegaciones a subordinados, de forma que su comité sea sinónimo de los agentes más influyentes del Estado (Indiana). La organización es no partidista y evita los compromisos políticos, al tiempo que trabaja en estrecha colaboración con los representantes electos independientemente del partido al que pertenezcan.

En las reuniones del CICIP se decide, no se discute. Consideran que gestionar una ciudad no es como moderar un club de debate: hay que tomar decisiones, especialmente cuando la competencia y la globalización están respirando en tu cuello todo el tiempo. Y se debe poder organizar la riqueza privada y cívica en la dirección del interés general, de manera que le permita tomar riesgos y hacer inversiones en lo que es bueno para toda la ciudad. En opinión de los autores, Indianápolis es la expresión más formal de gobernanza en red de los Estados Unidos.

Lo que enseña el caso de Indianápolis a otras ciudades es una estrategia de gobernanza en red basada en una lógica incontrovertible: si las ciudades son redes de instituciones y líderes, entonces las instituciones y sus líderes deben cogobernar la ciudad. Para ello, una ciudad debe perfeccionar la mecánica de la colaboración, preferiblemente a través de nuevas estructuras formales. Las diferentes redes de las ciudades (Administraciones públicas de todos los niveles, empresas, universidades, colectivos cívicos...) deben compilar los elementos de una estrategia metropolitana moderna para la competitividad global, beneficiándose de una compleja y variada interrelación entre lo público, lo privado y lo cívico. Las redes de gobernanza exitosas son una interesante combinación de expandir los silos (compartimentos estancos) y la cultura, ya que las ciudades funcionan mejor cuando los líderes públicos, privados y cívicos ven los problemas y las soluciones de manera multidimensional. Los beneficios de múltiples perspectivas y el aprendizaje continuo permiten una aproximación más eficiente a la resolución de problemas del siglo XXI. Por último, la gobernanza en red requiere un apoyo continuado durante un periodo de tiempo sostenido. La Fundación del CICIP ha proporcionado la plataforma para mantener proyectos a largo plazo, para asegurar que el éxito no depende de los horizontes temporales cortos de las legislaturas.

La gobernanza en red tiene el potencial no sólo de proporcionar mejores servicios económicos y sociales, sino de mejorar los medios democráticos y participativos de gobierno, haciendo converger intereses públicos, privados y cívicos, rompiendo las barreras de los compartimentos estancos y estableciendo voces frescas de liderazgo en la ciudad. Sin embargo, también se debe tener en cuenta que, aunque la gobernanza en red tiene el potencial de promover la deliberación y mejorar la flexibilidad y la respuesta en la provisión de servicios, también plantea cuestiones graves en relación a la equidad, la transparencia y la legitimación democrática. En definitiva, la gobernanza

en red es un complemento del gobierno local, y nunca un sustituto, y debe estar sometida a elementos de control que garanticen la transparencia y el trabajo colectivo por el interés general.

3) Copenhague: reclamando la riqueza pública

La historia de Copenhague es un ejemplo de cómo el sector público puede poner en valor el máximo potencial de los activos públicos para espolpear una regeneración a gran escala, financiar infraestructura crítica –u otras necesidades– y participar en el incremento de valor que se deriva naturalmente de la prosperidad urbana. Ante el reto de desarrollar urbanísticamente una parte importante de su frente costero, Copenhague optó por una tercera vía en la elección entre gestión privada o pública: gestión privada que utiliza técnicas y talento del sector privado para incrementar el valor de lo público, contribuyendo al bienestar fiscal público.

La lección fundamental de este caso de estudio es que las ciudades tienen que saber lo que tienen y lo que deben. Los gobiernos locales necesitan saber el valor real de mercado de lo que poseen y apalancar ese valor por el bien común. Un incremento relativamente pequeño de los activos públicos contribuiría, significativamente, a los ingresos que soporta el sector público, y, por tanto, reduce la necesidad de subir impuestos, incrementando la probabilidad de nuevas inversiones a largo plazo en infraestructuras o servicios. Este aspecto ha sido desarrollado en profundidad por Dag Detter y Stefan Fölsteren en un libro de reciente publicación (*The Public Wealth of Cities*, The Brookings Institution Press, 2017, no traducido al español), en el que afirman que, haciendo cálculos de manera conservadora, el ratio entre lo que valen los activos públicos en los libros y su precio real en el mercado es de 1 a 5.

Para poder optimizar los beneficios y asignar su justo valor al patrimonio público, las ciudades tienen que unificar o, al menos, alinear la gestión de los activos públicos y, en la medida de lo posible, aislar la gestión de los activos públicos de la interferencia política. El caso de Copenhague muestra que, potenciando una cultura de la colaboración entre los sectores público, privado y cívico, las ciudades pueden maximizar el beneficio de la propiedad pública y la gestión privada, siempre que se actúe con garantías de transparencia y con la capacidad de pensar y actuar a largo plazo, superando los ciclos electorales.

La importancia de la dimensión económica: inclusión social y acceso a la financiación

Este tercer bloque del libro es quizás el de menor interés para nuestro contexto, ya que se tratan aspectos del estado del bienestar que, a diferencia del contexto norteamericano, en el europeo están ya ampliamente superados.

Se incluyen afirmaciones como que «inclusión económica significa integrar a la gente (empleados, consumidores y ciudadanos) en la corriente económica», o que «un sistema nacional que proporciona salud, pensiones y apoyo a los ingresos adecuados en periodos de dislocación social es un complemento de una economía de mercado fuerte». En un país como EE UU, en el que las políticas de vivienda social son competencia federal, los autores plantean que una estrategia nacional antipobreza más efectiva requeriría la correcta combinación de redistribución federal e inclusión económica local.

A partir de estas premisas, los autores dedican todo un capítulo a «reinventar» la financiación metropolitana, planteando un abanico de experimentación en la intersección de las finanzas, la sociedad civil y el sector público. Partes extensas de este capítulo hablan de la filantropía, debido a que en el contexto norteamericano se invierten grandes canti-

dades de dinero que proviene de donantes privados. Aunque se plantean observaciones interesantes, este aspecto, en general, es poco aplicable al contexto español.

Por último, se proponen tres ámbitos prioritarios para orientar las inversiones públicas y privadas de manera coordinada. El nuevo localismo necesita capital para financiar las tres «íes»: inclusión, infraestructura e innovación, ya que la competitividad económica y la cohesión social requieren inversiones intencionadas en estos tres aspectos.

Dar el poder a los solucionadores de problemas: buscando un nuevo liderazgo

Este libro va de reimaginar el poder. El nuevo localismo, en esencia, trata de las múltiples fuentes y del potencial del poder local que puede convertir a las ciudades y áreas metropolitanas en motores de crecimiento económico, inclusión y renovación. Por cada Copenhague (que usa creativa y eficazmente sus recursos públicos), hay miles de ciudades que crean valor para el sector privado y luego fallan en maximizarlo para el interés general. El ingrediente clave que falta es el liderazgo, es decir, el medio a través del cual el poder se traduce en impacto. El camino hacia la resolución colectiva de problemas recae en líderes que puedan navegar y apalancar la realidad en red del poder urbano. Las ciudades no son ni compañías integradas verticalmente ni gobiernos que tienen una estructura de mando y orden. Más bien son redes de instituciones públicas, privadas y cívicas que coproducen la economía y gobiernan aspectos críticos de la vida de sus ciudadanos.

La esencia de un líder local, por tanto, es la habilidad de juntar grupos de personas para resolver problemas y hacer grandes cosas que no podrían hacer como individuos, cultivando la colaboración, la conexión y la confianza. Para reflejar el carácter distribuido de la ciudad, los líderes deben saber crear y proteger relaciones horizontales, más que emitir y ejecutar mandatos jerárquicos. Y deben hacerlo de manera que permita una flexibilidad y adaptabilidad máxima, al calor de la cambiante naturaleza de los mercados, la tecnología y la sociedad. Y, para identificar quiénes han de ser los líderes que pongan en marcha el nuevo localismo, se debe tener en cuenta que los cambios demográficos y los avances tecnológicos están alterando quiénes son los líderes y cómo operan.

Cualquier historia de éxito empieza con una visión motivadora, por lo que el liderazgo dependerá también del poder de una visión positiva para la ciudad, basada en información sólida y relevante. «Información es poder» tiene un significado diferente en el nivel local y metropolitano. Los gobiernos locales son enormes repositorios de datos sobre cualquier cosa, desde propiedad del suelo y estadísticas de crimen hasta demografía de los barrios y usos de la energía, pasando por los resultados de las escuelas y las preferencias de transporte. Esto supone una gran potencialidad, ya que estamos a punto de poder aplicar el análisis de *big data* y otros avances tecnológicos al crecimiento urbano, gobernanza y finanzas, justo a tiempo para compensar por la disfuncionalidad de los niveles más altos de gobierno.

Por último, el liderazgo depende de ser más activo que pasivo. La mayoría de ciudades han sido estudiadísimas y sufren «fatiga de informes», cuando la experiencia de los autores demuestra que la búsqueda de la perfecta política basada en la evidencia es infinita y debilitadora. Las ciudades no son fórmulas matemáticas; las políticas basadas en la evidencia son más que suficientes. El énfasis debe estar ahora en la acción.

El último capítulo del libro es una inyección de optimismo, siguiendo la estela kennediana de «no preguntes qué puede hacer tu país por ti, pregúntate qué puedes hacer tú

por tu país», para animar los lectores a convertir EE UU en «una nación de solucionadores de problemas». Tras citar los principales cambios comportados por la globalización, que están más allá del control local (globalización, innovación tecnológica, transformación demográfica), se destaca que las ciudades y áreas metropolitanas están, en muchos casos, en la correcta geografía para inventar, aplicar y testar nuevos métodos y mecanismos para resolver los retos de la era moderna. Como síntesis de las propuestas del libro, los autores plantean siete premisas para realizar el potencial completo de este fenómeno:

1. **Soluciones:** las ciudades necesitan estar plenamente centradas en encontrar soluciones. La resolución de problemas tiene dos lados: el problema y la solución. Las ciudades gastan una enorme cantidad de tiempo analizando problemas a través de medios cada vez más sofisticados, pero gastan mucho menos tiempo diseñando, financiando, entregando y documentando las soluciones. Necesitamos pasar energías al otro lado, gastar al menos la misma cantidad de tiempo, talento y energía diseñando las soluciones del que pasamos analizando los problemas. Se necesita más rigor metodológico para comprender cómo las características que permiten que una solución funcione en una ciudad puedan ser adaptadas a lugares con diferentes culturas, sistemas jurídicos y estructuras institucionales. Solucionar problemas se debe convertir en una parte central de nuestro ADN cultural y social.
2. **Evaluar activos públicos:** las ciudades deben reconocer los activos que tienen y su potencial oculto para un crecimiento productivo, inclusivo y sostenible. Es decir, maximizar sus fortalezas y apalancar sus activos de maneras estructuradas y organizadas.
3. **Talento:** las ciudades necesitan poner todo su talento en la tarea colectiva. Los autores han observado que las ciudades tienen más poder y más líderes de los que creían. Es interesante imaginar cómo la habilidad de conectar individuos a través de las redes sociales se podría expandir para conectar líderes a través de redes de resolución de problemas, tanto internamente en una ciudad como entre ciudades.
4. **Instituciones adecuadas:** las ciudades necesitan una sincera auditoría institucional para evaluar si las instituciones que heredan sus líderes de las generaciones anteriores están bien ajustadas, y si son lo suficientemente fuertes y conectadas para hacer el trabajo en el cambiante clima actual. El reto de la mayoría de ciudades es la organización, así como la capacidad. La mayoría de ciudades del mundo comparten retos comunes como el crecimiento de pobreza concentrada, el desacople de la nueva industria y las habilidades, y un entorno construido que sirve a los coches en vez de a las personas. Superar estos problemas requerirá instituciones de mediación que crucen las líneas artificiales que dividen las jurisdicciones de la ciudad, el suburbio y el mundo rural. La sociedad civil deberá hacer en última instancia, lo que el gobierno no puede.
5. **Intermediarios y conectividad:** las ciudades (colectiva, doméstica y globalmente) necesitan un nuevo set de intermediarios para ayudar a llevar a cabo el potencial completo del nuevo localismo. Frecuentemente, no se trata de que exista falta de capital en la ciudad, más bien hay una falta de conectividad y de técnicas para convertir el poder del mercado en recursos tangibles. Los autores predicen que los instrumentos, intermediarios e instituciones que conectan ciudades y capital de manera productiva y predictiva serán una industria en crecimiento.
6. **Amplitud de miras:** el estudio de ciudades y del poder de la ciudad se debe mover más allá de la estrechez de miras del gobierno. Demasiados estudiosos se fijan mucho en los poderes gubernamentales y políticos locales que las ciudades no tienen, y poco en los poderes de mercado, fiscales y financieros que sí tienen, y en cómo apalancarlos.

7. **Liderazgo:** todos los aspectos de la sociedad deben celebrar el liderazgo como una aspiración honorable. Katz y Nowak argumentan que se debe activar un liderazgo a través de múltiples dimensiones y diversas circunscripciones que prioricen acciones tangibles y soluciones concretas.

Este libro representa sólo un esfuerzo inicial de capturar y definir el nuevo localismo. Si el nuevo localismo ha de progresar, demanda tanto respuestas intelectuales como prácticas de igual ambición: un nuevo lenguaje para capturar las dinámicas disruptivas que están teniendo lugar; nuevas métricas para medir la prosperidad urbana a través de múltiples dimensiones; nuevas soluciones que estén fundadas y testadas en la práctica; nuevas formas de colaboración público-privada; nuevas formas de gobernanza, y quizá nuevas instituciones políticas para aproximar a los electos en gobiernos regionales estatales a las necesidades de las comunidades que los eligieron, más allá de partidismos o ideologías rígidas. De esta manera, los autores plantean que se puede reimaginar el poder, redefinir el liderazgo, y crear y reconducir instituciones efectivas para esta era llena de retos, concediendo realmente el poder a los solucionadores de problemas. De este modo, el lugar triunfa sobre el partidismo político, la comunidad supera al incivismo y las ciudades pueden progresar en la era del populismo.

* * *

Bruce Katz es investigador de la Brookings Institution. Su investigación se centra en los retos y las oportunidades de la urbanización global. En 1996 fundó el Programa de Políticas Metropolitanas de Brookings, del que también ha sido codirector y vicepresidente. Ha sido coautor del libro *The Metropolitan Revolution* (Brookings, 2013).

Jeremy Nowak es profesor visitante del Lindy Institute for Urban Innovation de la Drexler University. Ha creado la Reinvestment Fund, una de las instituciones de inversión social más grandes de EE UU, y está en el Consejo de Administración del Banco de Filadelfia. Es el jefe de estrategia de Spring Point Partners y *senior fellow* de la Brookings Institution.

Reseña de **Bárbara Pons Giner**, arquitecta, doctora en Urbanismo y Ordenación del Territorio, y máster en Arquitectura del Paisaje por la Graduate School of Design de la Universidad de Harvard.

EL TRIUNFO DE LAS CIUDADES

Edward Glaeser, *El triunfo de las ciudades*, Taurus, 2011 (2018), 496 págs. [Edición original: *Triumph of the city*, Penguin Books, 2011, 352 págs.].

Por **Juan Echániz**

En esta obra, Edward Glaeser aprovecha toda su trayectoria de investigador sobre temas urbanos para sintetizar sus aportaciones sobre los problemas que afectan a las políticas locales en su país, así como para plantear algunas propuestas para la mejora de la calidad de la vida urbana y el éxito de las ciudades. Es un libro cargado de referencias y citas a investigaciones (el libro contiene 55 páginas de notas y referencias) sobre los más diferentes aspectos de la economía urbana. En este sentido, es un libro documentado; las diferentes tesis se sustentan siempre en datos o en evaluaciones realizadas muchas veces por el autor, pero siempre por expertos. La obra tiene la habilidad de hablar de temas complejos de manera clara y amena. Aunque la mayoría de sus comentarios son sobre las ciudades americanas –Boston, Nueva York, el Rust Belt (cinturón de óxido) y el Sun Belt (las ciudades sureñas en crecimiento), el autor nunca pierde de vista, como referencia, a las europeas (modelo) ni la nueva realidad de las megalópolis asiáticas (Singapur, Hong Kong o Bangalore).

El libro tiene varias tesis que se resumen en una: las ciudades no son el problema, sino la solución a los problemas a los que se enfrenta la humanidad. El propio autor es un «urbanita» confeso. Glaeser considera que la densidad urbana es un factor a potenciar y es muy crítico con las políticas urbanas, fiscales y educativas de su país, ya que considera que han producido el actual modelo de dispersión, movilidad y segregación que sufren las aglomeraciones americanas.

Ciudades e innovación

El autor resigue la historia de diversas ciudades para ver por qué se han convertido en ciudades globales, motores de la economía mundial. La conclusión es que esas ciudades, a pesar de sus crisis cíclicas, consecuencia de los cambios tecnológicos y las maneras de producir, se reinventan gracias a la innovación. La economía mundial depende, en realidad, de la innovación que se produce en las ciudades, y ésta es posible gracias a la interacción entre los emprendedores, entre la gente. Hoy más que nunca, la innovación necesita de ambientes urbanos, de proximidad, de interacción entre las personas. Por ello, decaen las ciudades que no han sabido adaptarse a esta fase económica decaen, mientras que las que crean ambientes educativos, sociales y económicos que la favorecen triunfan. En cierto modo, es la tesis de Richard Florida en *Las ciudades creativas*,¹ pero desarrollada con rigor, datos y con una especial sensibilidad para entender que no todo se reduce a instalar centros de educación, investigación y de creación artística uno al lado del otro, sino que todas las ciudades deben aprender de aquellas capitales europeas donde existe una gran oferta de ocio y una alta calidad de vida.

¹ *Las ciudades creativas*, Richard Florida, Ediciones Paidós, Barcelona, 2009.

Pobreza y ciudad

A lo largo del libro, el autor relativiza el problema de la pobreza urbana. Aunque es consciente de la necesidad de políticas específicas para mejorar las condiciones de la gente sin recursos que acude a la ciudad en busca de oportunidades, cree que, en sí misma, esta dinámica (el éxodo rural a las ciudades en los países en vías de desarrollo) es positiva para el planeta, ya que la vida en la ciudad es más sostenible y hay más oportunidades para mejorar. Según Glaeser, la pobreza urbana debe compararse con la pobreza rural, ¡y no con la riqueza urbana! La gente, en general, es más feliz en las ciudades que en el campo (sí, aunque pueda parecer mentira, hay encuestas sobre esta cuestión y el autor las cita).

En este sentido, quiere ver oportunidades en las aglomeraciones de las infraviviendas que constituyen una parte importante de las nuevas ciudades africanas (Lagos o Kinshasa, por ejemplo). Éstas, como las de la India (Bombay), están en una situación parecida a la de las ciudades industriales europeas o americanas del siglo XIX. Como éstas, que abordaron la situación social y urbanística con el establecimiento de servicios de agua potable, sistema de alcantarillado, limpieza o seguridad, las nuevas ciudades han de combatir la dispersión, la falta de servicios y de vivienda digna. De una manera un tanto optimista, no le queda duda de que lo lograrán, ya que, a diferencia de entonces, existe el conocimiento para hacerlo.

El autor piensa que hay que ayudar a los pobres, pero es crítico con la ayuda a las ciudades pobres (en este caso, se refiere a las ciudades americanas en decadencia como Detroit), porque cree que se han empobrecido a causa de no haber sabido innovar. En el caso de Detroit, que fue víctima de una economía poco diversificada, los planes de recuperación se centraron en la infraestructura y no en la gente.

Las ciudades tienen que cuidar a la gente, no a los edificios

El autor no se cansa de poner en el centro de la acción urbana al ciudadano. Cree que muchas ciudades han fracasado por poner excesivo énfasis en la construcción de infraestructuras y edificios y descuidar lo importante: las políticas sociales y, sobre todo, la educación de sus habitantes, que considera el factor más importante para el éxito y crecimiento de una ciudad. En este sentido, desliza una crítica velada a los proyectos urbanos que son sólo «arquitectónicos», ya que considera que favorecen la corrupción (otra de las barreras para un crecimiento saludable).

Dispersión urbana versus ciudades compactas y densas

El modelo fiscal de subvención a los intereses de los créditos hipotecarios, la mala calidad de la educación escolar en los centros urbanos o la política de infraestructuras (que favorece las autopistas por encima del transporte colectivo), son algunas de las causas del actual modelo de ciudad dispersa americana. El autor, tras varias investigaciones sobre emisiones urbanas comparadas (realizadas junto con Matthew Kahn), constata que hoy una ciudad densa y compacta es más sostenible, ya que emite menos emisiones y en este sentido es más útil para luchar contra los efectos del cambio climático. Así, a lo largo del libro, hay una profusión de datos que comparan entre sí las ciudades americanas, pero también las de otros países, sobre aspectos relacionados con la movilidad, el consumo o la renta.

Por otro lado, considera que la densidad, más allá de sus beneficios para reducir la huella ecológica, favorece la economía de escala y la división del trabajo, con lo que aumentan las oportunidades de las ciudades.

Rascacielos, protección del patrimonio y precios de la vivienda

El autor está a favor de las construcciones en altura para los centros urbanos; principalmente, en aquellos casos en que pueden propiciar unos precios de la vivienda más ajustados, de manera que más gente pueda vivir en la ciudad reduciendo la movilidad y otras externalidades que produce la dispersión urbana de baja densidad.

Aunque se declara admirador de Jane Jacobs, disiente en relación a la defensa que esta activista y urbanista hizo de las edificaciones de casas bajas (Greenwich Village en su momento, por ejemplo). Considera que su antipatía hacia los edificios altos es dogmática y que el límite máximo de densidades (500 viviendas por habitantes) que proponía es el límite mínimo para un centro urbano. Las densidades superiores que se conseguirán con más plantas no son obstáculo –al contrario– para la mejora urbana, siempre que haya vida comercial y oferta de servicios de todo tipo.

También está en contra de una excesiva protección arquitectónica o de zonas en que no se pueda edificar (está claro que se refiere a las ciudades americanas). Una excesiva protección no ayuda a la densificación y, en concreto, a la realización de edificios altos (veinticinco o más plantas). Es especialmente vehemente con esta cuestión, y, aunque entiende la necesidad de protección de determinado patrimonio, su formación de economista prioriza la producción de una cantidad de viviendas que permita bajar el precio y que más gente viva en las zonas céntricas de la ciudad.

Según Glaeser, la imposibilidad de crecimiento en vertical y la protección excesiva constituyen un problema de disfunción en el mercado de la vivienda urbana. Además, nos recuerda que las ciudades globales juegan un rol mundial, son atractivas y la gente quiere vivir en ellas. Salvo casos donde la proporción de la vivienda protegida es alta, en estas ciudades las viviendas, ya sean de compra o alquiler, son muy caras, pues el mercado tiene muchas restricciones. Hay una fuerte demanda pero muy poca oferta; no hay suelo o, si lo hay, tiene muchas limitaciones. En consecuencia, algunas ciudades, como Londres, se convierten en ciudades para ricos, expulsando a las clases medias a la periferia, o, en el caso de EE UU, al Sun Belt (Houston, Dallas, Atlanta, etc.), donde por menos dinero las familias pueden tener una casa más grande y la vida es más barata (y además el clima benigno reduce los costes de energía...). Pero estas ciudades son menos sostenibles, lo que le lleva a atacar el problema en su origen.

Siguiendo ese razonamiento, considera que, en el caso americano las políticas federales han de cambiar para favorecer las ciudades centrales, reducir la dispersión urbana y reequilibrar los precios entre las diferentes zonas.

El autor critica severamente a los ecologistas, que según él se pierden en la visión micro, abandonando la visión global de lo que es mejor para el planeta. Aunque la mayoría de las veces actúan con buena voluntad, la protección de determinadas zonas (con la prohibición de construir) deriva la demanda hacia otras que, desde el punto de vista de las condiciones climáticas o de la accesibilidad, suponen mucha más huella ecológica, más emisiones, etc. Se trata de una parte del libro que deja al desnudo la mentalidad liberal del autor y su afán por una visión global y contrastada. Hay un puñado de propuestas en contra de los principios de la gestión urbana «políticamente correcta» que son, sin duda, interesantes, por valientes y bien trabajadas, como la crítica al nimbyismo, «la oposición irracional a cualquier construcción cerca de donde viva uno».

Aunque está de acuerdo en que los habitantes de un barrio o una calle tienen que participar en las decisiones sobre el crecimiento o la transformación de su ciudad, también cree que alguien tiene que aportar la visión general de los efectos de las diferentes decisiones. Por otro lado, considera que las ciudades que quieran abaratar el precio de los

alquileres deben reducir trámites y normativas y colaborar más con la iniciativa privada, pues, de lo contrario, los precios seguirán aumentando.

Sostenibilidad: ¿hay algo más verde que el asfalto?

A partir de una anécdota sobre un incendio ocasionado accidentalmente por Henry David Thoreau, el autor de *Walden* (y de una determinada exaltación de la vida rural), Glaeser nos da su opinión de cómo las ciudades son mucho mejores para el medioambiente que la vida en el campo. Siguiendo lo ya expresado por David Owen en *Green Metropolis*, considera que, cuando la gente insiste en vivir rodeada de praderas, se maximizan los daños al medioambiente, se consume mucha más energía y se emiten muchas más emisiones. Todo ello, con profusión de datos comparados. Desde una perspectiva comprometida con el medioambiente y de lucha contra el calentamiento global, Glaeser cree que EE UU debe dar ejemplo a China y la India para que no repliquen el modelo insostenible de aglomeraciones dispersas y se acerquen a un modelo de más concentración urbana, como el que existe en ciertas zonas de Europa.

En este apartado, da cuenta de sus investigaciones sobre el nivel de emisiones de las diferentes aglomeraciones americanas. La mayoría de las «nuevas» ciudades en el Sun Belt gastan más del 75 % de gasolina que en Nueva York, y una familia de San Francisco emite un 60 % menos de emisiones que una de Memphis.

¿Cómo prosperan las ciudades?

En este capítulo, Glaeser repasa los diferentes itinerarios de éxito de algunas ciudades, como Tokio, Singapur, Gaborone, Milán, Minneapolis, Boston, Vancouver o Dubái. No hay una fórmula única, ya que las realidades históricas y sociales son muy diversas, pero es más fácil encontrar lugares comunes en los fracasos que en los éxitos. Cada una de estas ciudades ha seguido una estrategia singular. Puestos a encontrar algo en común, el autor cree que la atracción de talento y la búsqueda de oportunidades por parte de los más emprendedores son los aspectos más relevantes, siempre con la educación y el cuidado de la calidad de vida como trasfondo.

Glaeser cree que la especie humana es profundamente social, y que las ciudades son capaces de hacer cosas que están por encima de las capacidades de un ser humano aislado, ya que facilitan la colaboración y el conocimiento.

En resumen, este libro es un canto a la ciudad densa, con reflexiones interesantes sobre el mercado de la vivienda, la influencia de las políticas públicas en la forma de los asentamientos urbanos y, en definitiva, una visión de la ciudad (y los retos ambientales) diferente a la que nos tienen acostumbrados los urbanistas y los geógrafos.

* * *

Edward Glaeser, nacido en Nueva York en 1967, es un economista de padres alemanes. Ostenta la cátedra Fred and Eleanor Glimp de Economía en la Universidad de Harvard. Estudió Economía en la Universidad de Princeton y se doctoró en la Universidad de Chicago. Ha sido director de Taubman Center for State and Local Government y del Rappaport Institute for Greater Boston. Su carrera ha estado centrada en la economía urbana y las políticas públicas. Ha publicado multitud de artículos, investigaciones y libros sobre la economía de las ciudades y, en particular, sobre los aspectos

que determinan su crecimiento o bien su decadencia. Muchos de sus trabajos están realizados en colaboración con otros investigadores destacados, como David Cutler (segregación espacial y desigualdad), Matthew Kahn (comparativa ciudades americanas, pobreza y dispersión), Alberto Alesina (distribución urbana de la desigualdad), Denise DiPasquale (capital social), Joe Gyourko (políticas de vivienda y ciudad), etc. Asimismo, es colaborador habitual de los periódicos *The Boston Globe* y *The New York Times*.

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 CIUDAD CÍVICA EN UN MUNDO NÓMADA

Charles Landry, *The Civic City in a Nomadic World*, Nai010 Publishers, Rotterdam, 2017, 288 págs.

Por **Bárbara Pons**

Charles Landry, inventor del concepto «ciudad creativa», nos ayuda en este libro, *The Civic City in a Nomadic World* («La ciudad cívica en un mundo nómada»), a navegar por los paisajes urbanos en evolución y a percibir su potencial. Autoridad internacional en el uso de la imaginación y la creatividad en el cambio urbano, Landry recoge aquí sus reflexiones de los últimos diez años, en una edición profusamente ilustrada con fotografías tomadas por el propio autor en múltiples ciudades del mundo. El libro está planteado como una reflexión abierta; una historia verbal y visual de las virtudes y los defectos de la ciudad contemporánea.

Landry aporta elementos para reconsiderar el presente de las ciudades y sus retos más apremiantes, como los cambios que la creciente población nómada de las ciudades está produciendo en los modos de residencia; el turismo y la turistificación del espacio público; el mestizaje de la sociedad y la convivencia con la diferencia de identidades y culturas; la capacidad de las ciudades de acoger migraciones derivada de conflictos climáticos, sociales, económicos o bélicos, o la pérdida de identidad y banalización del paisaje urbano derivado de la globalización.

Tras explicar que las viejas certezas empiezan a desmoronarse y los sistemas urbanos se están descomponiendo cada vez a mayor velocidad, Landry afirma que el deseo de inventar un tipo diferente de ciudad está en el aire. Es ésta una cuestión urgente, y por eso propone una alternativa: la «**ciudad cívica**», con la que trata de encontrar un camino a través de los principales defectos, dilemas y potenciales de nuestro tiempo: vidas compartidas, desigualdad, angustia ambiental y vitalidad urbana. Esta ciudad cívica sería un lugar donde reinventar el sentido de pertenencia, la comunidad urbana y la conexión, pero también aporta la posibilidad y la inspiración de una nueva civilización urbana.

Landry no pretende aportar recetas ni soluciones cerradas, sino abrir una conversación sobre la promesa de una civilización urbana diferente en la que los ciudadanos, tanto los oriundos como los forasteros (frecuentemente, residentes temporales, migrantes, turistas o nómadas modernos), se unan para dar forma a un lugar con lo mejor que cada uno pueda ofrecer. Para el autor, éste es el reto más importante de nuestro tiempo, dado que el mundo es cada vez más nómada y más gente opta a cambiar de residencia a lo largo de su vida (o se ve forzada a hacerlo). Se trata de que todo el mundo se implique con el lugar donde vive, convergiendo así las actividades del día a día con una vida cívica.

EL MUNDO EN MOVIMIENTO

El primer bloque de capítulos del libro se dedica a analizar el actual movimiento del mundo desde diferentes perspectivas. Hoy en día, en nuestra sociedad, todo está relacionado con la movilidad y el movimiento, tanto virtual como físicamente. Las personas se mueven, ya sean ricas o pobres, y cada vez en mayor número; las ideas, las filosofías y las

ideologías se mueven, tanto lo bueno como lo malo; las mercancías se mueven, las de mala calidad y las sublimes también; y, por supuesto, el dinero se mueve. En especial, de hecho, el dinero y las finanzas son lo que promueven y posibilitan el nomadismo.

El retorno de los nómadas

El nomadismo es la forma de existencia conocida más antigua, y a la vez, la más moderna. En la Antigüedad, se trataba de encontrar tierras que cultivar y animales que cazar; es decir, era cuestión de supervivencia. Ese modo de vida, que el *homo sapiens* ejerció durante más de 200 000 años, dio forma a la existencia, tanto a los espacios que habitaba como a su ADN. Así, desde que el *homo sapiens* saliera de África, las migraciones no son sólo la norma, sino que ha sido la forma con que la naturaleza nos ha mantenido sanos. Cuantos más genes mezclamos, mejor es la salud de la especie a largo plazo, pues se superan mejor las enfermedades infecciosas y disminuye la probabilidad de padecer enfermedades genéticas.

La cuestión es que ahora volvemos a ser nómadas, pero por razones mucho más complejas. Landry describe exhaustivamente los diferentes estilos de vida de los nómadas actuales, desde los nómadas digitales –profesionales cualificados que pueden trabajar en cualquier lugar del mundo donde haya conexión a internet–, a los expatriados, investigadores, estudiantes, deportistas profesionales, turistas, trabajadores no cualificados, nómadas ricos que viven de rentas y se dedican a viajar por el mundo, desplazados, inmigrantes e incluso nómadas caseros, que son aquellas personas inquietas intelectualmente y con mucha imaginación pero que prefieren no salir de casa. En todo caso, el autor señala que la abrumadora mayoría de los migrantes que cruzan fronteras lo hace en busca de mejores oportunidades económicas y sociales.

Con esto, Landry estima que el 15 % de la población mundial está en movimiento a diario, ya sea por turismo o por trabajo, y predice que este número seguirá creciendo en las próximas décadas. Es más, dentro de cada país, existe, a su vez, un movimiento continuo del campo hacia la ciudad: se calcula que, especialmente en el mundo desarrollado, cada semana en torno a 1,5 millones de personas se trasladan a las ciudades; es decir, más de 200 000 al día o 140 personas cada minuto, lo que consolida, sin duda, la imparable urbanización de la humanidad.

Algunas de estas nuevas tribus nómadas urbanas crean profusas redes de intercambio de información y recursos al asentarse en los nuevos lugares, identifican espacios donde encontrarse y están interconectadas a través de las redes sociales. Frecuentemente, este tipo de nómada genera gentrificación allá donde va, como se ha podido ver en las últimas décadas en ciudades como Berlín, Ámsterdam, Lisboa o Barcelona.

En cuanto al turismo, Landry señala que es un efecto importante, ya que afecta demasiado a los tejidos urbanos como para que sea únicamente planeado por la industria hotelera o turística. Se necesita coraje político para establecer cuándo se debe dejar crecer y cuando se debe contener.

Landry advierte que el movimiento en las ciudades globalizadas tiene muchos efectos positivos, pero también un lado oscuro; amenazas a la convivencia que él llama parásitos, organismos, patógenos y criminalidad corrosiva, a la que describe como una enfermedad debilitante de las ciudades. Afirma que la economía globalizada tiene una economía paralela criminal, sucia e ilegal, existente en la mayoría de las ciudades, que impacta negativamente en su vida urbana.

Muchas de nuestras preconcepciones han saltado por los aires debido a los asombrosos avances técnicos de los últimos años. Éstos nos permiten movernos y ser móviles,

posibilitan una vida más nómada, dentro de la cual nos afiliamos y nos identificamos de múltiples maneras, definidas más por nuestras redes que por los lazos personales clásicos. Las redes definen a la comunidad en un mundo nómada con el poder adicional de Internet, aunque alimentada por nuestras culturas, nuestros prejuicios y nuestros intereses más profundamente arraigados. Todavía no hemos absorbido completamente las implicaciones culturales de este fenómeno que hace que los conceptos de pertenencia y lugar funcionen de manera diferente.

Colaborar para sobrevivir

Juntarse con otras personas es una necesidad biológica, ya que conjuntamente se pueden lograr cosas difícilmente conseguibles de forma individual. La cooperación ha llevado a los humanos a unas altas cotas de bienestar y a una posición de predominio en el planeta que, a su vez, ha impactado en toda la biosfera, de forma que la supervivencia de gran parte de las especies con las que compartimos hábitat depende de nuestro comportamiento. Sin embargo, la cooperación es el dilema central de la existencia humana, ya que «lo común» es frágil y siempre está en peligro de desmoronarse. Nos resulta más fácil coordinarnos dentro de un pequeño grupo que a gran escala. Por eso, la ciudad intercultural es tan difícil de crear.

La incertidumbre provoca que tanto personas como lugares se acomoden en sus instintos y prejuicios tribales. Algunos políticos aprovechan esta coyuntura para crear distinciones entre «ellos» y «nosotros» –o entre «patriotas» (buenos y fiables) y «globalistas» (malos y poco fiables)–, generando una estructura narrativa para la vida que reconforta y simplifica las cosas entre lo bueno y lo malo. Ante estos relatos, debemos elegir: cerrar nuestros mundos o abrirlos, una elección no exenta de grandes complejidades.

Los instintos tribales de «dentro del grupo» y «fuera del grupo» siguen siendo determinantes. Los forasteros nos parecen extraños y peligrosos. Necesitamos sentirnos cómodos para relajarnos en lo extraño, para absorber sus diferencias y dejar que se conviertan en parte de nosotros. Por eso existen la ética y la moral, para mantener juntas las diferencias. Sin embargo, esto puede resultar complejo en periodos de la historia que involucran una transformación en masa, como la revolución industrial o tecnológica de los últimos cincuenta años, pues, en realidad, produce confusión: una sensación de liberación combinada con la de ser arrastrado por los acontecimientos. A cualquier nueva postura ética le lleva un tiempo echar raíces o establecer una visión del mundo nueva y coherente que aproveche al máximo nuestro mundo cada vez más nómada. ¿Cómo podemos encontrar una ética que se aplique a todas las culturas y sus creencias? El deseo y la necesidad de comunidad no han cambiado, pero sí cómo se expresa y se construye socialmente.

Landry afirma que la vida nómada y la cosmovisión han resurgido con una fuerza implacable. Por ello, equilibrar los valores comunes de civismo y participación colectiva con las incertidumbres que conlleva el mundo nómada será un tema definitorio de la era actual.

LA CIUDAD EN MOVIMIENTO

El segundo bloque de capítulos se centra en analizar qué está pasando en las ciudades. Un mundo en movimiento es un mundo de ciudades en movimiento. La tendencia global y creciente es que nada va a parar a la gente, pese a que bienes e ideas no paren de moverse, predominantemente en las ciudades. El dinamismo de la época presente es

fundamentalmente urbano. Las ciudades son, por tanto, los aceleradores de oportunidades e intercambio, pero también de los problemas de convivir con la diferencia.

Vivir juntos en relativa armonía a pesar de nuestras diferencias es un tema fundamental para la vida urbana. A raíz de la necesidad de convivencia, surgieron los conceptos de «civismo» y «ciudadanía», que implican tanto derechos como responsabilidades en la ciudad. Existe un constante equilibrio entre los individuos y el grupo. Desde su origen, las ciudades han sido abiertas, y esta apertura las convirtió en la cuna de la civilización, lugares que debieran ser vibrantes, justos, transparentes, diversos y accesibles. Y esto significa estar en contra de discriminaciones de todo tipo.

Nomadismo, digitalización y experiencia urbana

La digitalización y el nomadismo están entrelazados. La digitalización es omnipresente, como el aire que respiramos y la electricidad que fluye. Ha cambiado la percepción del tiempo, del espacio y del lugar. Conceptos como el de posesión ya están cambiando, y lo harán mucho más en el futuro: la vida nómada es más sencilla con pocas posesiones, y para qué enterrar espacio y recursos en poseer demasiadas cosas si se puede compartir.

Cada nuevo medio de producción cambia los paisajes físicos y mentales de cómo opera el sistema. Un ejemplo de ello es que la actual mayor compañía de taxis del mundo, Uber, no posee taxis; Facebook, el propietario de medios de comunicación más popular del mundo, no produce contenidos; Alibaba, la mayor tienda del mundo, no tiene inventario; y Airbnb, la cadena hotelera más grande del mundo, no tiene hoteles.

Landry también menciona cómo el Internet de las cosas, que permite a los objetos comunicarse, desde neveras a collares de perro, y que añadirá montañas de datos a los que ya tenemos, transformará completamente nuestro entorno. Gracias a éste, la economía colaborativa alcanzará un estadio superior en el que se compartirán los recursos físicos y los humanos. Quizá la ciudad llegue a convertirse en *software*, ya que sus operaciones serán completamente dirigidas por éste. En definitiva, la digitalización plantea una oportunidad para reconstruir la ciudad de manera diferente. La cuestión es si se hará poniendo el interés general en el centro de la toma de decisiones.

La experiencia urbana también se está transformando. El volumen, la velocidad y la variedad de datos instantáneos combinados con el fenómeno del «en cualquier lugar, en cualquier momento» cambia nuestra interacción con el lugar y el tiempo. Sin embargo, el lugar importa más que nunca: a pesar de las relaciones digitales –o precisamente por ellas–, la gente necesita un lugar físico en el que anclarse. Lo público gana importancia con los cambios en los modos de vida y de trabajo, los espacios de reunión; en especial, los «terceros lugares» –aquellos que nos son donde vivimos ni donde trabajamos formalmente– han renovado su importancia.

Lo atractivo para el colectivo nómada creativo es que el usuario tenga la sensación de que puede dar forma, crear y modificar el lugar en el que está, convertirse en participante activo y no consumidor pasivo, y que puede ser un agente de cambio y no un mero espectador o una víctima. Landry advierte, sin embargo, que estos entornos también atraen a extranjeros *free riders*, que sólo consumen y no dan nada a cambio. Usan el paisaje, lo mastican, lo digieren y lo escupen. Pueden drenar la identidad de un lugar si sus números superan a los locales, y también suelen crear gentrificación.

Encontrar el equilibrio entre los procesos de mejora urbana y la gentrificación es uno de los dilemas más difíciles del desarrollo urbano actual. Se necesita un poco de gentrificación para que algunos procesos de mejora se activen, pero existe un punto de no retor-

no que, si se traspasa, provoca que los precios se disparen y que, con frecuencia, se destruya lo que se pretendía mejorar o crear. Esto es lo que ha pasado en muchos distritos a los que se mudaron artistas y creadores atraídos por los precios baratos: al cabo de un tiempo, tuvieron que marcharse de allí porque los precios de alquiler y compra se dispararon.

ZONAS DE ENCUENTRO

La cohesión y los vínculos son rasgos humanos que tienen un inmenso valor para la supervivencia y están en el origen de nuestros comportamientos sociales, que son esencialmente tribales. La ciudad es el lugar donde el extranjero y el diferente se encuentran con esos instintos básicos de conexión. Crear zonas de encuentro con oportunidades para mezclarse y comunicarse puede reducir tensiones, siempre y cuando tengamos en cuenta que tenemos en común más de lo que nos separa y seamos capaces de construir un capital social. El objetivo es hacer mejores ciudades a partir de una cultura cívica. Pero ser cívico va más allá de la buena educación: es respeto, tolerancia y también autocontención. Lo cívico es la textura de una vida urbana de éxito.

La ciudad cívica

Si te toma cierta perspectiva de los proyectos de cambio en todo el mundo, se detecta un inicial anhelo ansioso por esta «otra ciudad», una ciudad donde los dictados de las finanzas se reducen, una que resueltamente –aunque con imaginación y entusiasmo– aborda los retos y los dilemas del cambio urbano, y pretende forzar el mercado en busca de un panorama más amplio y de propósitos más éticos. Es ésta una ciudad que contiene la brecha cada vez mayor entre los que poseen y los que no poseen; que prefiere abrirse al mundo en lugar de cerrarse; que ve oportunidades en vez de problemas, por lo que podría liderar el camino para crear la cuarta revolución industrial (limpia, eficiente y verde), y que tiene el coraje de lidiar con la creciente corrupción y la criminalidad, que impregnan gran parte de la vida pública y erosionan el tejido cívico.

En Quito, en octubre de 2016, las Naciones Unidas definieron su visión para las ciudades en el siglo XXI: «la nueva agenda urbana». A través de un proceso altamente participativo, se concluyó que las ciudades debían ser: saludables, regenerativas, económicamente asequibles y vibrantes, equitativas, peatonales, bien diseñadas y bien gestionadas a nivel metropolitano, distintivas, y con el interés general, el bien común y la justicia en el centro de las decisiones.

Landry está de acuerdo con los planteamientos de la ONU, pero profundiza en ellos aún más. Para él, esta visión de una ciudad mejor sería la «ciudad cívica», donde se encuentra y se mezcla bien la unión en la diferencia. Intenta encontrar un camino a través de los principales fallos, dilemas y potenciales de nuestro tiempo: vidas compartidas, desigualdad, angustia ambiental, vitalidad urbana, el deseo de participación y compromiso; y lo más importante en lo personal: el anhelo de sentido y una sensación de plenitud. Entonces, éste sería un lugar donde reinventamos el sentido de pertenencia a espacios urbanos comunes, conectados, inspiradores y con potencialidad. Pero ¿pueden los flujos agitados y las movibilidades cambiantes del presente crear un nuevo escenario?

Landry cree que sí, por dos motivos fundamentales: primero, el mundo digital y el fenómeno del «aquí y allí» crean una nueva relación con el lugar, el espacio y el tiempo, mezclando lo real con lo virtual; y, segundo, existe porosidad y cambio en las identidades. La gente necesita ser porosa a las nuevas identidades, al tiempo que quiere retener su propia identidad. Necesitamos ser locales y globales a la vez para sobrevivir en el

mundo actual. Necesitamos fronteras y barreras para cimentar y anclar nuestra identidad, así como puentes para conectarnos con el exterior. La identidad está moldeada por una combinación de factores, desde la educación a las amistades o al trabajo, pero también está definitivamente anclada en la geografía y el lugar. Ésta es una de las grandes contradicciones de nuestro tiempo: a pesar de la movilidad creciente, el sentido de pertenencia a un lugar permanece como un valor inamovible.

Riesgos, dilemas y campos de batalla

El mundo interconectado también tiene sus peligros. Existen amenazas derivadas de una serie de crisis ambientales, culturales, sociales y financieras, interconectadas entre sí, cuyos orígenes están fuera del alcance de las ciudades. Los principales retos para la estabilidad y bienestar de las ciudades son el cambio climático, la seguridad alimentaria, la salud, la falta de recursos, la pobreza y la desigualdad, así como la seguridad y falta de financiación, especialmente debida a las políticas de austeridad desde la crisis financiera. Las ciudades, de forma individual, tendrán poco margen de maniobra ante estas crisis sistémicas. Pero pueden trabajar en redes de ciudades que tengan retos similares. Esto requerirá soluciones colectivas y conectadas, ejecutadas con visión, recursos, determinación, voluntad fuerte y habilidad de generar cambios de comportamiento en los ciudadanos.

Landry repasa algunos dilemas o reflexiones que las ciudades deben afrontar, como la elección entre la esperanza y el pesimismo, entre la economía ética y la cruda racionalidad económica, o entre la creatividad y la minimización del riesgo. En cuanto a lo que él denomina «los campos de batalla» en los que se juega el futuro de las ciudades, identifica cuatro: 1) la diversidad de la población; 2) la transición ecológica hacia una economía verde; 3) la equidad social, y 4) la gestión de la gentrificación (o su reverso, que es el acceso a la vivienda).

Todos estos debates y dilemas nos llevan a una reflexión: quizá la larga expansión del individualismo ha llegado al límite y lo que necesitamos es concentrarnos más en la inteligencia colectiva. Parece claro que la crisis actual no se puede resolver con un enfoque *business as usual*, por lo que evitar lo peor requerirá que las ciudades jueguen un papel más relevante en la vida nacional, tanto en lo práctico como en lo político. Pero él mismo se plantea: ¿es esta ciudad cívica y nómada una nueva civilización o simplemente más de lo mismo?

LUGARES DE EMPATÍA

El sentimiento (o la decisión consciente) de apertura hacia lo desconocido, hacia los extranjeros, es lo que Landry llama «urbanidad cívica». Para él, es la promesa de una ciudad mejor: conecta con los anhelos más profundos de conexión y sentido del ser humano, y no llega de manera natural, sino que se debe fomentar; puede llegar a formar parte de un nuevo sentido común si se practica y se promueve con actitudes culturales, políticas, incentivos y programas innovadores. Éste es uno de los patrones de progreso que propone para estas ciudades que él denomina cívicas, pues la urbanidad cívica es la clave del desarrollo de una nueva cosmópolis, cuyos espacios principales (físicos y virtuales) sean lugares de empatía. No se trata de un proyecto definido con un resultado específico, sino más bien una actitud sobre la que necesitamos trabajar continuamente. Urbanidad no sólo concebida como un término descriptivo, sino como un programa para la acción.

Ser cívico es ser un ciudadano completo, es decir, una persona comprometida con su ciudad de múltiples maneras y de forma continua para mejorar su propia vida y la de los demás. Ser cívico, a lo largo de la historia, se ha identificado con el impulso democrático. Ser cívico, frecuentemente, implica retar el *statu quo* y las instituciones oficiales o ser un activista.

El peligro de muchas ciudades que atraen a ciudadanos semipermanentes o itinerantes con talento es que éstos tienen poco tiempo para comprometerse, para implicarse directamente, para participar. En cambio, el entusiasmo y la animación generados para ellos refuerzan el sesgo de consumo y pueden generar gentrificación y desigualdades en la ciudad.

La burocracia creativa

La «creatividad cívica» se define como la resolución imaginativa de problemas aplicada a objetivos públicos. La finalidad es generar un flujo continuo de soluciones innovadoras para aquellos problemas que tengan impacto en el ámbito público. Es una capacidad tanto de los funcionarios públicos como de las empresas –pequeñas y grandes–, las universidades o la sociedad civil. Pretende ofrecer lo mejor del servicio público, la iniciativa privada o el activismo cívico, que difiere según el contexto. Busca, en definitiva, desbloquear los cerrojos que bloquean las oportunidades. Y esto sólo puede suceder cuando existe un acuerdo sobre lo que la ciudad desea conseguir, como, por ejemplo, ser sostenible, tener un alto nivel de formación o ser competitiva.

En mi opinión, ésta es una de las aportaciones más significativas del libro y de la obra de Landry en general: la reflexión sobre la burocracia creativa. La vida cívica necesita de una buena burocracia pública. Hace falta un marco mental diferente que dé forma a la cultura organizativa, que cambie la cultura del «no, porque...» por el «sí, siempre que...». Es el enfoque optimista del vaso medio lleno, que escucha y ve oportunidades en vez de problemas, e intenta ayudar.

Landry pone el dedo en la llaga de la burocracia, quizás el aspecto de las ciudades que menos ha cambiado en las últimas décadas. Afirma que las burocracias creadas únicamente con el objetivo de la eficiencia o con reglas demasiado rígidas son una extraordinaria pérdida de esfuerzo y talento humano. Los sistemas administrativos pueden fomentar las contribuciones de la gente, pero también puede ahuyentarlas. Cuando la gente se siente frustrada con el sistema, en vez de aportar ideas, solucionar problemas, mejorar los entornos de trabajo o ayudar a otros, se aburre, se estresa o se encierra en sí misma. La mayoría de estudios indica que mejorar este comportamiento implica liderazgo, más que gestión. Los sistemas se gestionan, a la gente se la lidera. Según Landry, existe una reserva de potencial oculto y talento encerrado en las burocracias públicas. La gente hará mucho más si se les da la oportunidad, pues muchas personas se sienten infrautilizadas y bloqueadas para expresarse de forma libre.

Existe una relación directa entre la creatividad de la burocracia y el éxito de una ciudad. Es imposible tener una ciudad exitosa en lo económico y lo social y que sea ágil, atractiva y sostenible sin una burocracia creativa, inventiva e implicada. De hecho, detrás de la gran parte de los proyectos urbanos hay un burócrata creativo que encuentra la manera de reformular las reglas de manera positiva.

Para concluir, Landry afirma que los lugares importantes, además de proporcionar las necesidades básicas de un trabajo y buenos servicios, tienen cinco cualidades significativas: enraizamiento y singularidad, conexión y reconocimiento, posibilidad y potencial, aprendizaje e inspiración.

Charles Landry (1948) es escritor, orador y asesor internacional sobre el futuro de las ciudades, conocido por popularizar el concepto de «ciudad creativa» a finales de los años 80. Dicho concepto se ha convertido en un movimiento global y ha cambiado la forma en que las ciudades piensan sobre sus capacidades y recursos. Su publicación de mayor impacto hasta la fecha es *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators* (2000), y su último gran proyecto es precisamente esta publicación, *The Civic City in a Nomadic World* (2017), que reúne sus estudios de la última década. Actualmente, Landry es miembro de la Academia Robert Bosch en Berlín.

Reseña de **Bárbara Pons Giner**, arquitecta, doctora en Urbanismo y Ordenación del Territorio y máster en Arquitectura del paisaje por la Graduate School of Design de la Universidad de Harvard.

CONSTRUIR Y HABITAR

Richard Sennet, *Construir y habitar. Ética para la ciudad*, Anagrama, Barcelona, 2019, 464 pp.

Por **José Moisés Martín**

Hay que tener en cuenta, en primer lugar, que *Construir y habitar* es el tercer libro de la trilogía que Richard Sennett dedica al Homo Faber en la modernidad; sus dos obras anteriores son *El artesano* (2009) y *Juntos* (2012).

Sennett desarrolla toda su obra partiendo de una diferenciación entre dos conceptos que, también en la obra original en inglés, son siempre presentados en palabras francesas: *Ville* y *Cité*. Para el autor, el urbanismo ha sido y es la disciplina que ha intentado encontrar la vinculación y articulación entre ambos conceptos, siendo la *Ville* la ciudad entendida como forma urbana, con su diseño material de edificios, viarios, espacios comunes y localización espacial y territorial. Por el contrario, la *Cité* se refiere a la dimensión social y convivencial de la ciudad como modelo de vida y de percibir y habitar en lo urbano. De ahí el título de la obra como dicotomía que debe ser tenida en cuenta en el desarrollo del urbanismo.

El libro está dividido en cuatro grandes bloques. En el primero, «Las dos ciudades», Sennett repasa el proceso de aparición del urbanismo como disciplina, señalando a los pioneros: Ildefonso Cerdá, el barón Haussmann y Frederick Law Olmsted, a cada uno de los cuales asigna un papel en la consolidación del urbanismo.

Así, Ildefonso Cerdá aparece como el creador de la Barcelona moderna, a través de la generación del ensanche como tejido planificado y generación de igualdad espacial. Para Sennett, Cerdá diseñó un tejido urbano dirigido a mejorar la vida de las personas; esto es, la forma básica que se crea al relacionar los edificios, las calles y los espacios abiertos, que presenta de tres tipos: como una cuadrícula que se despliega en el territorio; como un espacio de interrelación entre patios, generando unidades de carácter celular, y la agregación del conjunto, como plan de expansión de la ciudad desde su casco medieval.

Por su parte, el barón Haussmann presentó la ciudad como un espacio pensado para la movilidad, incidiendo en el concepto de red, a través del sistema de bulevares que unieron las diversas partes de París, facilitando con ello la comunicación entre los barrios y generando un nuevo espacio para las viviendas de las clases medias. La apertura de los bulevares sembró París de cafés y de un nuevo espacio de convivencia, a la vez que favoreció la aparición de nuevas galerías comerciales que permitieron el acceso de los ciudadanos a una nueva modalidad de comercio para las clases medias y altas.

Finalmente, Olmsted planteó el paisaje urbano como un espacio de encuentro, concibiendo los parques como espacios de reunión públicos para personas de diferentes procedencias, más allá de los parques locales, donde se encontraban los vecinos de los barrios. Para Olmsted, los parques urbanos debían ser grandes e inclusivos, de forma que permitieran que gentes de todas las condiciones acudieran a ellos. Su gran contribución es el Central Park de Nueva York.

Partiendo de estas tres iniciativas, centradas en la vinculación entre *Ville* y *Cité*, Sennett pasa al proceso de separación entre ambos conceptos, estableciendo un nuevo mar-

co urbano en el que la construcción y las personas se terminan desconectando. Para ello, relata la trayectoria urbanística de Chicago y su indiferencia por la forma, señalando que ésta vendría determinada por la función, de manera que cada lugar de la ciudad tendría un uso específico, ya sea éste la vivienda, el comercio, la industria o los espacios culturales. Esta «división del trabajo urbano» conllevó una desconexión entre la ciudad física y la ciudad social, que era interpretada como una «abigarrada variedad de personas y culturas con modos de vida muy diferentes, entre los que apenas hay comunicación», según cita el propio autor, en palabras de Louis Wirth.

Al otro lado del Atlántico, Le Corbusier propone una reordenación de París, rehaciendo el centro y derribando el barrio medieval de Marais para levantar enormes torres en forma de X; elevando las actividades humanas del nivel del suelo, y dejando espacio a vías de comunicación masivas. Según Le Corbusier, la ciudad social es un problema que debe evitarse; para ello, se debe enmendar el concepto de bulevar del anterior diseño de la ciudad, y propone una ciudad planificada, eficiente y funcional. Estos principios quedaron plasmados en el llamado «Manifiesto de Atenas», tanto por él como por un nutrido grupo de urbanistas. El divorcio entre dos formas de afrontar el urbanismo –la *Cité* como modelo impulsor ajeno a la forma urbana, frente a la *Ville* como ente planificado y funcional ajeno a la convivencia caótica de las ciudades– se ahondó, a juicio de Sennett, a lo largo del siglo xx.

De esta manera, Sennett traslada el debate a las diferentes formas de entender la ciudad que detallan otros dos grandes urbanistas del siglo: Jane Jacobs y Lewis Mumford. Para Jacobs, opuesta a los planes de convertir la Quinta Avenida de Nueva York en una gran autopista, el espacio idóneo para el desarrollo de la ciudad eran las pequeñas barriadas, evitando así las grandes planificaciones y actuaciones urbanísticas, y defendiendo el espacio cotidiano de encuentro en la calle y en los lugares comunes. Se constataría, de esta forma, una visión funcionalista de la ciudad, con poco interés sobre la calidad del medio edificado, en la medida en que apostaba porque serían los propios vecinos los que terminarían por dar forma a la ciudad.

Por su parte, Lewis Mumford ofreció un enfoque opuesto al recuperar la planificación de la construcción de la ciudad como elemento clave para combatir el desigual poder en la construcción de las mismas. Según Mumford, la espontaneidad no sería la manera más adecuada de afrontar los problemas de segregación. Así, apostaba por un diseño planificado de las ciudades que mantenía la industria fuera de las áreas destinadas a la convivencia, el ocio y la educación, apuntando a un concepto de ciudad jardín. Mientras que, para Jacobs, el proceso de construcción de la ciudad se desarrollaba de abajo arriba, Mumford marcaba una planificación reglada que trascendiera a la ciudad como «conjunto de comunidades».

De esta manera, el debate entre los dos conceptos de urbanismo representados por Mumford –ciudad abierta como espacio reglado, ordenado y predecible– y Jacobs –ciudad abierta como un sistema abierto que puede generar su propio espacio de orden– certifica, a juicio de Sennett, la divergencia en que el urbanismo entiende el «construir» y el «habitar» de las ciudades.

La segunda parte del libro, que lleva como título «La dificultad de habitar», comienza con una descripción de las condiciones urbanas de Deli, ciudad dominada por la organización espontánea del espacio, frente a Shanghái, gran ciudad planificada, donde el habitar se enfrenta con numerosos dilemas. Son, por tanto, ciudades dominadas por la *cité* y la *ville*, desde donde recorre los intereses históricos del nazismo de Heidegger por eliminar el carácter cosmopolita de las metrópolis como una peligrosa contaminación, al tiempo que recuerda el posicionamiento de Levinas, que señala al otro como «enemigo».

Teniendo en cuenta esta dicotomía, Sennett resume los elementos que dificultan el desarrollo de una ciudad auténticamente democrática y abierta: la huida, el aislacionismo y la homogeneización, recursos de las comunidades cerradas adversas a enfrentarse a las desigualdades sociales insertas en la trama urbana. Sennett plantea entonces las políticas de segregación en función de las clases sociales, analizando la creación de los guetos y del distanciamiento espacial entre las clases que habitan la ciudad. Retoma la intención de Heidegger de simplificar la complejidad urbana, un elemento que sería recurrente en los procesos de urbanismo nacionalista: la construcción de espacios homogéneos que reflejen la realidad de las únicas personas que habitan en los mismos, evitando, de esta manera, la diversidad, que provoca malestar social.

Desde este punto de vista, la gentrificación es una fórmula de segregación que no se define como la expulsión de un grupo de vecinos para atraer a otro con mayor capacidad adquisitiva o capital social o relacional, sino por la desigualdad inherente a que una parte de la población urbana incrementa su vulnerabilidad, debido a que otra parte es capaz de controlar el mercado de la vivienda en determinados barrios y localizaciones.

Así, Sennett considera que la experiencia de clase social en las ciudades combina tanto los procesos personales de segregación espacial y homogeneidad, marcada por la distancia física entre clases sociales, al tiempo que la convivencia se construye desde las relaciones no espaciales de las redes sociales y la digitalización de la experiencia humana. En sus propias palabras, la *cit  * vive en la muerte de la distancia, aun cuando la *ville* se est   configurando como un espacio cada vez más segregado en función de la posición social.

Llegado a este punto, Sennett se adentra en las posibilidades que nos ofrece la tecnología para dise  nar nuevas ciudades, de nuevo con diferentes opciones. Partiendo de la realidad del espacio GooglePlex, sede de Google en Nueva York, Sennett muestra la posibilidad de espacios inteligentes y creativos cerrados al entorno, que desarrollan toda su potencialidad creativa dentro de sus propias fronteras; y contrapone a este modelo el MediaLab del MIT, abierto a las posibilidades de interacción con el territorio. Con estos diferentes usos de la tecnología, Sennett señala que ésta puede usarse para «coordinar» la vida y actuaciones urbanas, como un espacio de interacción plural en la que los ciudadanos sean actores y controladores, o bien usarse para prescribir un uso urbano desde lo tecnológico, donde el ciudadano sea una pieza más de un entramado de gestión de la ciudad. El autor pone como ejemplo de este segundo modelo el proyecto coreano de Songdo, centrado en la planificación desde arriba del proceso de creación de la ciudad, y que ha resultado un sonoro fracaso en la medida en que la ciudadanía no se siente integrada en el modelo como protagonistas de la ciudad, sino como elementos a merced de programadores y expertos en tecnologías que gestionan la vida urbana atendiendo a los datos.

Sennett contrapone a ello el modelo abierto y plural de *Smart City*, dirigido a coordinar pero no a controlar las actividades urbanas. Lo considera un modelo más eficiente y que respeta más la propia naturaleza de los habitantes de las ciudades, señalando que «se centra en la gente tal como es, con toda su imperfección kantiana, más que en cómo debería ser». En las ciudades inteligentes abiertas, los ciudadanos mantienen el control, como en el caso de los presupuestos participativos de Porto Alegre, en Brasil.

La tercera parte del libro, «Abriendo la ciudad», nos muestra una serie de estudios de caso y ejemplos tendentes a mejorar la articulación entre la *ville* y la *cit  * a partir de las experiencias de ciudades como Medellín, Washington D. C., Nueva York o Ámsterdam. Estudiando estos casos, Sennett simula un modelo de ciudad poroso, donde las transiciones no generen fronteras artificiales ni guetos basados en la distancia socioeconómica.

ca. Y ofrece una visión optimista del futuro de la ciudad como espacio compartido, donde el uso de los medios de transporte conecte e integre barriadas enteras, lo que permitiría la interacción de barrios con diferentes niveles económicos.

Para Sennett, un espacio abierto es una ciudad flexible, heterogénea, que permita diferentes funciones en el mismo espacio urbano. Una ciudad que huya de la homogeneidad y que esté construida de forma «modesta», de manera que se puedan producir cambios en función de su propio desarrollo, donde las personas vivan en espacio densos y se encuentren en parques y otros espacios públicos. Para conseguir estas ciudades abiertas, la ciudadanía debe estar preparada para afrontar la complejidad y los cambios. Las ciudades abiertas son espacios de encuentro, donde las fronteras no son infranqueables, sino que permiten el tránsito de personas, ideas y materiales, incrementando, de esta manera, la diversidad y la complejidad de la vida urbana.

Para Sennett, la articulación de la vida urbana en ciudades abiertas no requiere de fuertes lazos personales: la indiferencia generada por la diversidad supone un componente básico de la ciudad y de su forma de ser vivida. Por el contrario, siguiendo a Kant y su sociabilidad asocial, Sennett plantea como valor de la ciudad la tolerancia con el diferente, un lugar donde cada persona puede vivir y dejar vivir los proyectos vitales de sus conciudadanos.

Entramos así en la cuarta parte del libro, en la que el sociólogo explica su ética para la ciudad. Y lo hace a partir de los efectos de las catástrofes naturales sobre la misma, con especial interés en el cambio climático, diferenciando entre la mitigación y la adaptación, y configurando la adaptación como imperativo ético. Así, Sennett propone dos espacios temporales en la construcción de la ciudad física. En el primero, el tiempo avanza permanentemente, configurando los edificios y espacios que se agregan al medio. En el segundo, el tiempo se acelera a través de grandes proyectos que rompen con lo establecido o, en otras palabras, el tiempo del megaproyecto transforma la faz de la ciudad como lo hicieron Cerdá y Olmsted. Para Sennett, el tiempo de la acumulación es el tiempo de Jacobs, el tiempo adaptativo que tiene en cuenta el acervo de las ciudades y de cómo han sido construidas por los sus habitantes. El tiempo del megaproyecto, sin embargo, es aquel que se acelera frente al contexto, donde lo nuevo es enemigo de lo viejo.

Este debate entre acumulación y ruptura plantea uno de los nudos gordianos del desarrollo urbano contemporáneo. Los proyectos disruptivos suelen ir acompañados de demostraciones de poder económico o político, como grandes infraestructuras, edificios singulares, etc. El desarrollo por acumulación busca un enfoque de evolución urbana desde abajo, a través de su propia dinámica. Sennett expone los dilemas éticos vinculados a dichos enfoques: los vecinos de barrios segregados o «guetizados» no pueden esperar a que la ciudad evolucione por sí misma, sino que necesitan intervenciones disruptivas que generen una mayor cohesión social. El tamaño de las megaciudades hace obligatoria, casi, la intervención. Las necesidades de transporte y movilidad en estas grandes y desordenadas urbes no se pueden satisfacer con un crecimiento acumulado de los servicios de transporte. En otras palabras, Sennett huye de ofrecer un enfoque que sirva por igual a todas las circunstancias y momentos, e invita a una reflexión sobre qué es lo que se requiere en cada uno de ellos, ofreciendo ejemplos de proyectos que encontraron un equilibrio adecuado entre ambos enfoques, como el Battery Park City de Nueva York.

El tercer elemento que plantea el autor es la reflexión sobre la reparación de la ciudad: todas las ciudades requieren de reparación y mantenimiento, pero las abiertas son más reparables que las cerradas. Sennett señala tres modelos de reparación urbana: la restauración, el arreglo y la reconfiguración. Para cada uno de ellos, hay un diferente grado de apertura: la restauración es el modelo de las ciudades cerradas; la reconfiguración es el

de las ciudades abiertas. Sennett reflexiona sobre ello en un contexto de reconstrucción post-catástrofe, anunciando así la necesidad de integrar el cambio climático en la reflexión sobre el futuro de la ciudad.

* * *

Richard Sennett es sociólogo, adscrito a la corriente filosófica del pragmatismo. Es, además, profesor de la London School of Economics y de la Universidad de Nueva York.

Reseña de **José Moisés Martín**, director de Red2Red y profesor asociado en la Universidad Camilo José Cela.

UN MUNDO DE CIUDADES-NACIÓN Y ALCALDES

Rahm Emanuel, *The Nation City: Why Mayors Are Now Running the World* («La nación-Estado: por qué los alcaldes dirigen ahora el mundo»), Knopf, 2020, 256 págs.

Por **Nerea Gándara Guerra**

El imparable crecimiento económico de las ciudades lleva, inevitablemente, a reflexionar también sobre su poder político. Rahm Emanuel, político demócrata, deja clara su postura en este debate con un ensayo cuyo título ya lo dice todo. En él reflexiona sobre el poder político de las ciudades a través de su propia experiencia al frente de la ciudad de Chicago. El ensayo se compone de once capítulos que nos intentan convencer de una tesis sencilla pero muy poderosa: los Estados-nación están en declive y las ciudades son el verdadero modelo político del futuro.

Las verdaderas preocupaciones ciudadanas más importantes del día a día, tales como el acceso a una educación competitiva y de calidad, vivir en un entorno accesible y sin contaminación o la rendición de cuentas de los representantes políticos, son algunas de las principales funciones de los poderes públicos locales. En consecuencia, las ciudades y los alcaldes tendrían la respuesta organizativa y política a la convivencia de la que a menudo carecen los Estados. Profundamente crítico contra todo lo que ha representado Trump, Emanuel reivindica figuras como la Pette Buttigieg, el conocido alcalde del pequeño South Bend, que, con tan sólo treinta y cinco años, se presentó a las primarias demócratas a la presidencia. Así, el libro es un recorrido por las peripecias de los alcaldes para conseguir aquello que los ciudadanos tienen en mente cuando votan, pero que la mayoría de los políticos –Emanuel no se define como uno de ellos– parecen incapaces de proporcionar. En concreto, sitios donde todos los ciudadanos puedan «vivir, trabajar y jugar».

Por otro lado, el ensayo funciona también como un exorcismo personal para Emanuel. Aplaudido líder demócrata a nivel nacional, fue figura de confianza de Clinton, jefe de Gabinete en la Administración Obama, y en 2011 se convirtió en alcalde de Chicago, siendo reelegido en 2015 para un segundo mandato. A pesar de su prometedora carrera, decidió no presentarse a un tercer mandato en la alcaldía tras las numerosas críticas a su gestión, entre ellas la acusación de esconder pruebas de brutalidad policial para favorecer su campaña. Emanuel no alude directamente a estas críticas, sino que, en clave personal, defiende la figura del alcalde a través de sus propios éxitos y decisiones profesionales. En este sentido, el hilo conductor que conecta los once capítulos no es sólo su experiencia en el mundo de la política, sino también su propia historia familiar: inmigrantes provenientes de Israel que precisamente alcanzaron el sueño americano cuando se asentaron en Chicago. A través de sus orígenes «soñadores», Emanuel transmite optimismo por el futuro e intenta convencer de que desde las ciudades otra política es posible.

La ciudad ideal

La ciudad perfecta necesita disfrutar de completa libertad, contar con ciudadanos elegantes, un río de aguas limpias, reinar sobre las proximidades, tener una universidad, maestros en todas las artes, así como negocios y bancos de todas las partes del mundo. Emanuel cita la descripción de la ciudad ideal hecha por Benedetto Dei, un ensayista del

siglo xv, en el periodo de esplendor de las ciudades-república como Florencia. Es en ese espejo donde su modelo de ciudad se refleja y, en efecto, resulta admirable la gestión que hizo él mismo en cosas que parecen inalcanzables.

Por ejemplo, el primer capítulo del libro se centra en la educación como la mejor herramienta para eliminar las desigualdades sociales, reivindicando dos medidas estrella de su mandato: la universalización de la educación preescolar y el programa de becas Estrellas de Chicago.

El «exceso de partidismo» en Estados Unidos ha imposibilitado implementar a nivel nacional que la educación infantil sea universal. Desde la era Reagan, contra los esfuerzos del anterior presidente demócrata Jimmy Carter, hasta la Administración Obama, con la oposición de un Congreso de mayoría republicana, la educación preescolar continúa como una deuda para los gobiernos demócratas. Ante este bloqueo federal, Rahm Emanuel argumenta que la tarea se vuelve local y nos cuenta como, siguiendo modelos como el de Bill de Blasio en Nueva York, es la alcaldía de Chicago la que financia la educación preescolar para todos los niños de la ciudad. Con la misma idea, implanta un programa de becas (Chicago Star Scholarship) para los *community colleges*, centros de enseñanza pública de estudios superiores. Las becas tienen criterios de elegibilidad en función de la renta y el mérito académico, con un umbral mínimo de nota media para optar a programas. Si los alumnos mantienen esta nota durante los dos años de educación profesional, pueden optar a dos años más de enseñanza universitaria por un total de 5000 dólares. A estas dos medidas se unen la creación de bibliotecas móviles a lo largo de la ciudad y un programa de lectura estival para los niños con menos recursos, al que bautizó «lecturas de Rahm» (*Rahm's readings*).

El exalcalde defiende las medidas en educación como su mayor aportación para combatir la desigualdad, aunque, desde la perspectiva del estado de bienestar europeo, algunas de sus reformas se acercan más al espectro ideológico de la derecha. Tras una huelga del profesorado y en contra de las demandas de los sindicatos, decidió dar más discrecionalidad en contratación y, en consecuencia, un aumento de salario a los directores de centros educativos. De acuerdo con el exalcalde, el mayor control del profesorado por parte de los directores, alentando índices de calidad similares a los del sector privado, junto con la reforma en preescolar, tuvo una repercusión positiva en todos los niveles educativos. Alguno de estos logros han sido elevar el porcentaje de alumnos con estudios de secundaria del 56,9 % al 78,9 % o equiparar la competencia lectora de un 45,6 % a un 56,7 %.

Esta decisión de optar por dar más poder de gestión a los directores de centros públicos, como quien sube el salario al responsable de una gran compañía, nos da una pista de la filosofía de Emanuel. En efecto, para el exalcalde, el modelo de gestión es la titularidad pública en manos privadas. Por ejemplo, la ampliación del aeropuerto de O'Hare, realizada sin financiación federal, ha sido posible gracias a la negociación con las aerolíneas privadas. En educación, otra de sus medidas más polémicas fue el cierre de cuarenta y nueve centros públicos, al considerarlos deficitarios e ineficientes en su labor: educar. La ciudad ideal y modelo de Emanuel es Copenhague, gracias a la transformación milagrosa de 1989, cuando el alcalde Mikkelsen decide municipalizar terreno para construir una empresa portuaria gestionada de forma privada.

Además, actualizando la concepción de ciudad ideal al siglo xxi, Emanuel suscribe los planteamientos del libro *Nuestras ciudades* (2018), de James y Deborah Fallows. Entre otras ideas, además del partenariado público-privado, cercanía a una universidad o centros urbanos pensados para la vida, Emanuel también defiende los gobiernos pragmáticos y no partidistas. Aunque resulte paradójico que un político de profesión defienda más el gobierno de los técnicos, esta filosofía es otra constante en su modelo de ciudad.

Por ejemplo, el capítulo seis lo dedica a alcaldes cuya gestión admira, la mayoría de ellos hombres de negocios, como un exdirigente de Pirelli que, si puede llevar al éxito a una compañía, también puede hacerlo a una ciudad.

La ciudad global

En el tercer capítulo de este ensayo, Emanuel da su versión de los hechos de cómo se han convertido las ciudades, y no los Estados, en los actuales líderes en innovación y liderazgo político. Cuenta que, durante los años sesenta y setenta, los ciudadanos huyeron de las ciudades para vivir en los tranquilos suburbios a causa de la inestabilidad política y la pésima calidad de vida. En concreto, habla de un monstruo de tres cabezas: los conflictos raciales, la creciente despoblación en los centros urbanos y la desindustrialización, que a su vez conllevaba una pérdida de poder impositivo en las ciudades. Además, consecuentemente con la propia historia del surgimiento de las ciudades, éstas estaban diseñadas en torno al área comercial, fáciles para el trabajo pero no para la vida. Emanuel argumenta que en la actualidad son los Estados quienes están sufriendo este mismo proceso de fallo estructural, mientras que las ciudades buscan reinventarse: «Hace cincuenta años, los alcaldes fueron a Washington D. C. a pedir de rodillas ser salvados y rescatados. Hoy, cincuenta años más tarde, los alcaldes están intentando salvarnos de Washington D. C., y a D. C. de sí mismo».

Emanuel, como muchas otras voces, considera que una de los grandes causas de esta disfunción es el exceso de polarización política. Frente a los años dorados de la política tras la Segunda Guerra Mundial, cuando se aunaron esfuerzos para reconstruir los lazos económicos y sociales, hoy los Estados y sus dirigentes se encuentran perdidos en discusiones partidistas. Frente a esta deriva insana de la política, Emanuel hace hincapié en la colaboración que existe entre las ciudades, no sólo a nivel nacional, sino global. Cuando Michael Bloomberg creó un centro tecnológico para Nueva York, Chicago lo imitó con el suyo propio. La humanización del paseo fluvial llevada a cabo en Buenos Aires, París o Berlín fue la inspiración para su emblemático proyecto de recuperación del río en Chicago. De manera anecdótica, explica que, tras una reunión con Anne Hidalgo, la alcaldesa de París, deciden organizar una reunión de alcaldes en la ciudad de Emanuel. A este encuentro asistieron 17 dirigentes locales de cinco continentes diferentes, representantes de un total de 44 millones de personas.

Mas allá de alianzas políticas, las grandes ciudades son también los ecosistemas de la innovación, la diversidad y la multiculturalidad. A nivel nacional, en respuesta a las políticas xenófobas de la Administración Trump, unas sesenta poblaciones se autoproclamaron «ciudades santuario» para los inmigrantes. A nivel global, un ejemplo de la relevancia de esta alianza entre alcaldías es la emergencia climática. Cuando, en 2017, Trump retiró a Estados Unidos del Acuerdo de París sobre el clima, cincuenta alcaldías, entre las que se encontraban la de Anne Hidalgo de París, Denis Coderre de Montreal o Miguel Ángel Mancera de México D. F., se reunieron en Chicago para firmar su propia versión de dicho pacto. Los objetivos de reducción de emisiones en 2025 eran los mismos que en el acuerdo original, pero la manera de alcanzarlos serían a plena discreción de cada ciudad. Así, el plan de Chicago se basa en remodelar los edificios de oficinas para alcanzar la eficiencia energética y el cierre de dos plantas de carbón, mientras que París lo hace con el transporte o Vancouver reemplazando energías fósiles por renovables. Por otro lado, tengamos en cuenta que Rahm Emanuel es descendiente de inmigrantes israelíes, y Anne Hidalgo, de exiliados españoles, y, mientras que el resto del país votó a favor del Brexit, la ciudad de Londres eligió a Sadiq Khan, de origen pakistaní y musulmán, como su nuevo alcalde.

La ciudad-Estado

Cuando se ratificó en 1789 la constitución de EE UU, eran ciudadanos del nuevo país cuatro millones de personas, la misma población que tienen hoy Los Ángeles o Madrid. En consecuencia, Emanuel cuestiona hasta qué punto los Estados-nación son hoy en día estructuras válidas y eficientes para hacer frente a los problemas globales.

Su análisis es una clara crítica al funcionamiento actual de los Estados-nación: los gobiernos nacionales se pierden y esconden en procesos burocráticos y parálisis política que acaban desembocando, por ejemplo, en la victoria de Trump, pero también en el Brexit o los gobiernos de partidos minoritarios en Europa. Frente a esta decadencia de los Estados-nación, defiende el papel de los municipios por su inmediatez y cercanía. El ensayo de Rahm Emanuel es un constante «manos a la obra». Allá donde el Gobierno federal no llega, el autor da a entender que las autoridades municipales, sí. Ya sea por menores limitaciones políticas o económicas o por más ganas, desde las alcaldías se obran milagros, y más si tenemos en cuenta que son los lugares donde la mayoría de habitantes producen la mayor parte de sus acciones diarias. Los Estados, por tanto, aunque siguen siendo necesarios para administrar ciertas áreas como la defensa exterior o grandes cuestiones de salud pública como una pandemia, quedan relegados a un segundo plano respecto del impacto directo en la vida de sus votantes.

La imagen que proporciona Emanuel resulta acertada: mientras que la economía se ha vuelto global, la política se ha transformado eminentemente en local, con el imparable crecimiento de las ciudades. Si en los años setenta la gente huía de las ciudades, hoy son centros de atracción para las empresas en busca de innovación de ciudadanos que prefieren ir caminando al trabajo y no tener desplazamientos (*conmuting*) de una hora. Ahora bien, la mayor parte de las referencias del exalcalde de Chicago son ciudades como Nueva York, París o Londres, algunas de las urbes con mayor densidad de población y riqueza. Su discurso sobre entes municipales menos poderosos, tanto en términos de población como de recursos económicos, es bastante más escaso, y se centra en pequeños éxitos de gestión de alcaldes. Emanuel olvida que estas cuasi ciudades-Estado de las que habla suelen ser también espacios centrífugos y de competición en detrimento de otros centros poblacionales más pequeños... En este sentido, cuesta imaginar que su modelo de ciudad-Estado sea extensible o alcanzable para la mayoría de alcaldías, o que el éxito de unas no sea a costa de la condena de otras.

¿La ciudad del futuro?

«Las ciudades son todas las cosas que los gobiernos nacionales no son. Son el presente. Y también son el futuro». Por un lado, aunque Rahm Emanuel no niega la importancia de los Estados, sí considera que están en un segundo plano, un argumento que no ha envejecido bien. Por ejemplo, cuenta que uno de los consejos que le dio Michael Bloomberg para conseguir liquidez rápida fue invertir en turismo. Esta anécdota, escrita en 2019 pero leída en 2020, es representativa de por qué los Estados siguen siendo la principal estructura política: por un lado, puede suceder que haya una pandemia y el turismo se paralice, y será el Estado quien tenga mayor acceso a la liquidez. Por otro lado, aunque los síntomas de la desafección política parecen ser los correctos, el diagnóstico que hace Emanuel de la realidad política no termina de convencer.

A pesar de repetir que Trump sólo es un síntoma de la caída de los Estados-nación, su tesis sobre la causa no queda clara. Por ejemplo, la inestabilidad política la vincula directamente con el sistema de gobierno, considerando que tener colores distintos en distintas cámaras sólo puede llevar a la ineficacia gubernamental. Su defensa de una gestión centra-

lizada la hace incluso escudándose en el caso europeo, mentando el Brexit pero también a los gobiernos minoritarios o de coalición europeos como ejemplo de fracaso. Podemos entender mejor su crítica a los sistemas no mayoritarios si la leemos más como una objeción a la polarización política, cuando la falta de mayorías lleva al bloqueo político. En este sentido, dedica un capítulo a alabar la gestión de alcaldes miembros del Partido Republicano, de los que valora que, más allá de su afiliación política, ejerzan basándose en la compasión o la racionalidad y no en la «ideología». A nivel nacional, sin embargo, el autor responsabiliza exclusivamente del actual panorama político al Partido Republicano.

Emanuel considera que el auge del racismo y el nacionalismo tiene su origen en Nixon, al que acusa de haber plantado la semilla de la desconfianza en las élites intelectuales y políticas. Terminando con Trump, apoya la tesis de que actualmente las élites políticas no son más que marionetas en manos multimillonarias, como Sheldon Adelson a la derecha o George Soros a la izquierda, mientras que los ciudadanos lo son de burbujas informativas y *fake news*. Esta argumentación resulta algo paradójica, ya que, aunque Emanuel es claramente partidario de la tecnocracia y el partenariado público-privado, la estructura política que denuncia parece contradecir sus propios ideales. Además, el propio Emanuel recibió 50 000 dólares de Elon Musk en 2015 para financiar su campaña a la alcaldía de Chicago.

La otra gran reivindicación del autor para un futuro mejor es que la opinión pública deje las intrigas de palacio (o de los despachos) para también mirar a la política de cerca, y en eso no se equivoca. Las ciudades cumplen un papel esencial en la vida de los ciudadanos, y su gestión y organización es una tarea eminentemente política. Aun así, es un sentir común que ensanchar aceras, peatonalizar espacios o acordar fiestas municipales no es política, y por tanto las alcaldías son elecciones de segundo orden. No obstante, son estas gestiones y elecciones las que más tienen el potencial de impactar en la vida cotidiana de los votantes. Curiosamente, para el exalcalde de Chicago, distintos colores en distintos niveles de gobierno son sinónimo de ineficiencia; compartir de forma horizontal ideas con los dirigentes de otras ciudades es beneficioso. Por su parte, los ciudadanos tienden a votar de manera distinta en las elecciones locales que en las nacionales, porque, para las primeras, su afiliación política tiene menos importancia que en las segundas. En este caso, quizás una de las claves sea que, mientras no se preste atención a la política del día a día, ésta seguirá siendo política e intrigas de palacio.

* * *

Rahm Israel Emanuel (1959, Chicago) trabajó para la campaña presidencial de Bill Clinton en 1992 y ejerció como consejero para la Administración Clinton tras la victoria demócrata. Fue luego miembro de la Cámara de Representantes desde 2003 hasta 2009 por el quinto distrito de Illinois. En enero de 2009 se convierte en el jefe de Gabinete de la Casa Blanca con Barack Obama, cargo que abandona en octubre de 2010 para presentarse a las elecciones a la alcaldía de Chicago. Ha sido alcalde de Chicago desde 2011 hasta 2019, tras ser reelegido para un segundo mandato en 2015.

Reseña de **Nerea Gándara Guerra**, investigadora predoctoral en el Instituto Universitario Europeo (EUI) en Florencia, especializada en comportamiento político. Es graduada en Derecho y Ciencias Políticas por la Universidad Autónoma de Madrid y máster en Ciencia Política por la Universidad Autónoma de Barcelona.

EN DEFENSA DE UN URBANISMO AL SERVICIO DE LA INTERACCIÓN SOCIAL

David Sim, *Soft City: Building Density for Everyday life* («La ciudad blanda: mayor densidad para la vida cotidiana»), Island Press, 2019, 260 págs.

Por **Andreu Orte**

En todo el mundo, las ciudades están vislumbrando una importante transformación en su orientación urbanística. En los últimos años, se consolidan las escuelas de arquitectura y urbanismo que defienden una ciudad que ponga en el centro al ser humano y a la interacción entre el espacio y la vida comunitaria. Esta corriente, que tiene varios nombres –«urbanismo humanista» o «nuevo urbanismo», entre otros–, se enfrenta al urbanismo funcionalista, que fue especialmente influyente en buena parte de la segunda mitad del siglo xx. El funcionalismo consistía en diferenciar y no mezclar las cuatro funciones esenciales en la cotidianidad: habitar, trabajar, recrearse y circular.

Uno de los profesionales más influyentes de esta escuela en claro auge ha sido Jan Gehl, que impulsó un urbanismo humanista inspirado en los trabajos de Jane Jacobs. El principal sello de identidad de la escuela ha sido la transformación de Copenhague, con amplia influencia en países con ciudades de características muy distintas, desde ciudades latinoamericanas a proyectos de espacio público en Nueva York, siendo Times Square el de mayor impacto mediático. Y, así, esta idea de la interacción social del espacio público está ganando terreno. Su visibilidad y representatividad en las políticas de la UE es muy visible a través de su capacidad para encontrar soluciones de retos medioambientales y de movilidad.

Resulta interesante destacar la labor de Carlos Moreno y su «ciudad de los quince minutos», especialmente por la rápida transformación de la movilidad sostenible en París. Ese cambio no es casual, ya que el urbanismo de Moreno acentúa la crítica a los desplazamientos urbanos en transporte privado como motivación para incentivar que las seis condiciones de la vida en ciudad se hagan a quince minutos de casa: la vivienda, el trabajo, la compra, la salud, la cultura y la educación.

La escuela nórdica continúa siendo referente en el urbanismo humanista. La influencia de Jan Gehl, todavía con despacho propio, es importante, y ofrece un sello distintivo de autenticidad a sus proyectos. Uno de los profesionales que trabajan en su firma es David Sim. De origen escocés, comparte con el urbanismo humanista su feroz crítica al resultado de un planeamiento funcionalista, y sus proyectos profesionales buscan provocar la conexión entre espacio y ser humano, siempre a partir de la arquitectura y el urbanismo.

En *Soft City: Building Density for Everyday Life*, Sim no pretende ser sistemático en el diagnóstico de los problemas de las ciudades, pero es muy claro en su crítica a la herencia de décadas de orientación hacia la especialización del suelo y hacia un planteamiento urbano en el que se primaba la individualidad al colectivo. Sim es crítico con las zonas residenciales de escasa mezcla de usos y con proyecciones de altos rascacielos, los cuales ofrecen ciudades a escala poco humana y alta tendencia al vehículo privado, debido a la distancia que suelen generarse en su conexión con la ciudad en sí.

A lo largo del libro, desarrolla varias soluciones, que defiende como «blandas» (*soft*) y que contrastan con el interés por las «ciudades inteligentes» por el hecho de no necesitar grandes inversiones ni tecnologías. Es decir, lo «blando» puede ser altamente efectivo y no necesariamente costoso.

Sim da continuidad al pensamiento de Gehl a través de una gran variedad de ejemplos y proyectos, fotografías y figuras que ayudan a comprender su modo de ver la arquitectura urbana. En *Soft City*, el urbanismo humanista lo es no sólo por creencia y consideración técnica, sino también como respuesta a tres problemas de la sociedad contemporánea: el cambio climático, el riesgo de obesidad de la población y el aislamiento social.

El barrio como unidad de socialización básica

Sim defiende que las ciudades deben apostar por soluciones que favorezcan la densidad con matices importantes. Desde una aproximación numérica, en un mismo terreno puede disponerse de la misma densidad siguiendo varios encajes. Una opción es apostar por altas torres de apartamentos con zona verde y aparcamiento. Otra es menos altura pero más cercanía entre edificios, siguiendo patrones que recuerdan a Cerdà en su plan urbanístico para Barcelona a finales del siglo XIX. Ambas soluciones son igualmente densas, pero la segunda tiende a ofrecer mejores accesos a servicios, a que se generen espacios comunitarios y a tejer identidades compartidas. En definitiva, permite ofrecer una vida de barrio basada en la cercanía.

Sim reivindica la vida de barrio de alta densidad como una gran receta para la sociedad; defiende que los barrios son un estado de ánimo más que simplemente un territorio. El barrio es el espacio en que es más sencillo promover relaciones y conexiones entre personas basadas en la confianza. Sin embargo, también son edificios, y la conexión con sus calles y el espacio público donde las relaciones sociales son prioritarias. En ese contexto, el autor defiende que pueden tomarse medidas para construir densidad generando un entorno de negocios rentables, integración comunitaria y relaciones de confianza entre sus habitantes.

Construir bloques y generar espacios de socialización

La principal aportación para la construcción de densidad es el fomento de manzanas o cuadras con patios interiores comunes, una idea que no es nueva y que ya está implantada, por ejemplo, en el diseño del Eixample de Barcelona de Cerdà, a pesar de que en la práctica los planes de Cerdà con los interiores de manzana no pudieron cumplirse del todo.

David Sim aboga por cerrar los bloques de pisos, disponiendo así de espacio público de gran calidad donde poder desarrollar actividades de todo tipo aprovechando la ausencia de tráfico. Puede ser un espacio de encuentro para tomar un café, charlar, jugar sin riesgo o incluso como espacio de descanso del trabajo. El autor considera que este tipo de proyectos son altamente demandados por familias con hijos, y permite desarrollar relaciones sociales basadas en la proximidad y la confianza mutua. El acceso a los patios debe facilitarse desde los bajos de cada bloque, mientras que el acceso desde el exterior se restringiría a comercios y restauración, con servicio en el patio trasero. Su diseño puede ser promovido desde gobiernos, como fue el caso del programa de patios verdes de Copenhague en los 90 (Green Courtyards), o bien de diseño colaborativo.

La segunda idea es que el diseño de los edificios puede proyectarse de manera progresiva. No es necesario que todo el bloque o manzana se construya a la vez. Desde este

punto de vista, cada edificio puede desarrollar su propia estética y diseño. Uno de los ejemplos más interesantes de creación de arquitectura con lógica de densidad es el modelo cooperativo de los Baugruppen alemanes. Según este modelo, la ciudad propone un plan para desarrollar proyectos, cada uno de manera individual, con especificaciones públicas básicas y con un precio mínimo de adquisición. Una vez vendido, los propietarios codiseñan la estructura del edificio y seleccionan los materiales. Claramente, se busca potenciar la especificidad de cada edificio.

La tercera idea desarrollada, muy sugerente, parte de la propuesta de buscar los usos mixtos en los edificios. Es decir, garantizar usos distintos para cada nivel, desde comercio, ocio o restauración en la planta baja a vivienda, oficina o formación en los intermedios y superiores. Esto debería permitir trabajar con distintos tamaños de planta. Así, para la defensa de los edificios con diversos usos, Sim reserva un papel relevante para las plantas bajas y los pisos superiores, algo ya habitual en las ciudades europeas que tradicionalmente han tenido alta densidad. Las plantas bajas, que pueden suponer alrededor de un 20 % de la superficie total, tienen como ventaja el hecho de disponer de acceso directo a la calle y los patios, y de ser visibles para el viandante. Todo ello ofrece múltiples oportunidades para expandir sus usos en las aceras y construir espacios de socialización. Los pisos superiores también pueden suponer entre un 20 y un 25 % de la superficie total. Su principal atractivo reside en la posibilidad de romper con el diseño de las plantas intermedias, de crear terrazas más amplias y de disponer de más luz, lo que las hace enormemente atractivas.

Movernos y conectarnos en la ciudad

El modelo de movilidad y relación social (movernos y conectarnos) se basa en una simple asunción: el tiempo es limitado, pero idéntico para todo el mundo. Según la llamada fórmula de la felicidad, disponemos de 8 horas para dormir, 8 para trabajar y 8 para el resto de las actividades. Esas 8 actividades son cada vez más valiosas, pero quedan restringidas a causa del tiempo que empleamos en movernos de un lado a otro.

Sim defiende que la vida cercana es inherente a andar, facilitada por la morfología en forma de manzanas o cuadras, el rápido acceso a la calle y la disponibilidad de servicios, ocio, cultura y formación a poca distancia.

Soft City resulta igualmente ilustrativo en este apartado, pues ofrece soluciones y diseños para incentivar los trayectos a pie y no penalizar el uso de espacio público por otros modos de transporte. Entre ellas cabe destacar la preferencia por suprimir todo objeto o señal vertical que dificulte el paseo; diseñar medianas que permitan cruzar calles y avenidas anchas sin necesidad de acelerar o correr; la continuidad de aceras en cruces entre dos calles, o la ampliación de aceras en esquinas.

La movilidad que plantea Sim, como no podría ser de otro modo al trabajar en Copenhague, está claramente influida por la apuesta por la bicicleta para todos aquellos trayectos internos que no pueden realizarse a pie. Su defensa de la bicicleta es clara. Sin embargo, se desarrolla de manera poco extensa, debido a que es buen conocedor de que el consenso para este modo de transporte depende del diseño de una infraestructura ciclista segregada e interconectada que reduzca el riesgo de conflicto en el espacio público.

En tercer lugar, argumenta que el transporte público también es una pieza importante en el engranaje de la densidad. El modelo de ciudad que plantea ofrece acceso rápido y directo al transporte público, siguiendo el llamado modelo de Transit Oriented Development (TOD), en el cual las calles pueden ofrecer soluciones relativamente poco costosas

para transporte accesible y a poca distancia de casa para un gran número de personas. Éste sería el caso del centro de Berna o el rol emergente de los tranvías y las líneas de autobús.

El reto, en todo caso, no es elegir modos de transporte por principios, sino encontrar soluciones para reducir el tiempo de transporte y conectar a las personas, para lo cual continúan teniendo un papel fundamental las líneas de metro.

Conviviendo con el tiempo y el cambio climático

La arquitectura puede ser una gran aliada de la meteorología sin necesidad de grandes inversiones. El diseño de los edificios puede contener sencillas soluciones que reduzcan el gasto energético, aprovechando las horas de sol y mejorando la ventilación.

Sim considera que se debe incentivar el uso de espacios exteriores, independientemente de si nos encontramos en un país caluroso o más bien frío. Como dice un proverbio escandinavo: «No existe el mal tiempo, sólo la ropa equivocada».

Hay soluciones relativamente sencillas y poco innovadoras para dar respuesta a este reto: la fusión de la biodiversidad y el espacio público a través de árboles y bosque vertical; la instalación de terrazas verdes en los edificios; la orientación de balcones y terrazas al sol en las horas de mayor exposición; las medidas de las ventanas exteriores o el cierre de persianas.

Por otro lado, debido al progresivo cambio que supone la adaptación al cambio climático, las ciudades también pueden hacer más atractivo y accesible el acceso a ríos, lagos o canales allí donde hasta hace poco tiempo resultaba poco habitual bañarse. En *Soft City*, el autor nos ofrece varios ejemplos ilustrativos, especialmente en el caso de Berna.

Conclusión

Soft City: Building Density for Everyday Life es una lectura amena y atractiva que ayuda a comprender algunas tendencias en el diseño de nuestras ciudades. Se trata de un libro interesante, con un lenguaje al alcance de lectores con poco conocimiento en planeamiento urbano o arquitectura. Sin embargo, no ofrece una solución excesivamente innovadora, ya que su aproximación a la vida comunitaria está claramente influida por Jane Jacobs y Jan Gehl.

Por otro lado, su alegato en defensa de la vida en la densidad y la cercanía puede resultar excesivamente optimista y alejada del conflicto innato en la vida comunitaria. Su principal apuesta, el desarrollo de manzanas de edificios con patios de acceso comunitario, evoca soluciones plenamente vigentes en zonas residenciales alejadas del centro de las grandes ciudades o bien parcialmente abandonadas a lo largo de la historia reciente (caso del Plan Cerdà). Ahora bien, la lectura de esta sección es especialmente estimulante gracias a que está ilustrada de ejemplos reales. Sin embargo, parece sugerir una receta para barrios de nueva construcción, mientras que omite soluciones para barrios con escasas opciones de desarrollar interiores de calidad.

Por último, cierto es que el libro aporta soluciones destinadas a satisfacer intereses, identidades y realidades distintas, algo propio del fenómeno urbano; ahora bien, adolece de referencias a los impactos de los proyectos o ejemplos planteados en cuanto a la homogeneidad social, el encarecimiento de la vivienda o la reducción del uso del vehículo privado. En este sentido, carece de una mirada geográfica, económica o sociológica.

Reflexión en tiempos de pandemia

En estos tiempos de pandemia, la ciudad ha sido objeto de múltiples reflexiones sobre su futuro y su atractivo. Cabe preguntarse cómo será la nueva vida en las ciudades post-COVID. Sin duda, la socialización, el distanciamiento social y el teletrabajo han influido en los municipios, tras las restricciones de movilidad y reunión; ello ha generado una tendencia, todavía no cuantificada, a trasladarse a entornos rurales o a zonas urbanas de menor densidad de población, buscando mejor calidad en las viviendas a menor coste o bien un estilo de vida con menor socialización.

Sin embargo, la larga duración de las restricciones parece comportar un crecimiento en el interés por mejorar la calidad del espacio público y de socialización. En este sentido, millones de personas, algunas de ellas en edades de riesgo, han visto los espacios públicos como principales aliados para reducir el riesgo de contagio en lugares cerrados, rebajar el riesgo de aislamiento y garantizar una mínima socialización y actividad física.

La COVID-19 y el mayor tiempo en casa también han supuesto una paradoja en el comercio, pues se ha descubierto, en parte, el comercio de proximidad, especialmente el de alimentación, que ha salido fortalecido. Pero, por el contrario, la compra en línea, especialmente en grandes plataformas, también ha crecido de manera muy significativa.

Por otro lado, la pandemia ha puesto de relieve el elevado espacio dedicado al vehículo privado en nuestras ciudades. Las imágenes de calles vacías de coches y la creciente preocupación por reducir los riesgos de la contaminación en las ciudades pueden modificar percepciones sociales.

Todo ello puede consolidar iniciativas de sustitución del espacio dedicado al vehículo privado en las ciudades de todo el mundo. Algunas de ellas ya están en marcha, como por ejemplo la ampliación de carriles bici, las zonas de bajas emisiones, el cierre de calles en fin de semana o la transformación de plazas aparcamiento en terrazas y parques.

Por último, es interesante señalar los efectos que la pandemia ha tenido en el turismo. Incluso los efectos negativos, principalmente económicos, pueden verse parcialmente camuflados por la percepción de recuperación de la población local del espacio público y la transformación a través de nuevos usos.

* * *

David Sim es arquitecto, socio y director creativo de Gehl, donde ha trabajado durante más de quince años. Ha desarrollado herramientas de participación ciudadana y un enfoque de planificación centrado en las personas y marcos flexibles para el desarrollo. David es un educador consumado. Tras siete años en la Universidad de Lund reformando la educación arquitectónica hacia un enfoque más holístico, ha trabajado en numerosos planes, desde áreas de tránsito en Tokio hasta un marco de planificación urbana para la recuperación de la ciudad en Christchurch, Nueva Zelanda, después del terremoto de 2011. Actualmente, estudia un plan maestro para St. Saveur (Lille, Francia).

Reseña de **Andreu Orte**, técnico superior en la Diputación de Barcelona y doctor en Ciencias Políticas y Sociales.

CIVILIZACIÓN Y METRÓPOLIS

Ben Wilson, *Metrópolis. Una historia de la ciudad, el mayor invento de la humanidad*, Debate, Barcelona, 2022, 528 págs.

Por **Andreu Orte**

Las ciudades han estado tradicionalmente habitadas por una minoría, pero han generado gran parte de las revoluciones políticas, sociales, comerciales, científicas y artísticas de la humanidad. Ben Wilson lleva a cabo un viaje de 7000 años por las principales metrópolis para aprender, a través de su historia, la historia completa de las civilizaciones. Se trata de un recorrido por decenas de ciudades, analizando tanto sus efectos positivos como los negativos. En aquello que se ve y lo que es invisible.

Las ciudades representan, en términos de superficie, un porcentaje inferior al 3 % del planeta. Sin embargo, concentran, actualmente, más de la mitad de la población mundial y el 70 % del PIB. Las ciudades son fuentes de riqueza, pobreza y atracción de migraciones internas e internacionales.

Los datos publicados por UN-Habitat en sus informes ponen de manifiesto que las urbes concentran más del 70 % de las emisiones de efecto invernadero, consumen el 66 % de la energía y producen un 70 % de los residuos a escala global. El fenómeno de las megaciudades continuará existiendo, especialmente en Asia y África. Y, además, las ciudades del siglo XXI se erigen como líderes para transformaciones de las economías y reivindican un papel político en la agenda de los Estados, y es especialmente importante su papel como actores clave para la mitigación del cambio climático.

En *Metrópolis: Una historia de la ciudad, el mayor invento de la humanidad*, Ben Wilson disecciona la evolución del fenómeno urbano a través del tránsito por más de una docena de ciudades que han pasado a la historia por su innovación e influencia. Lo hace desde una visión optimista de la ciudad, incluso, en ocasiones, excesiva, que lleva a pensar que las situaciones de declive se explican por factores externos a las propias ciudades. Así, las ciudades son, según Ben Wilson, el gran invento de la humanidad, y no existe hoy en día una alternativa realista en un mundo globalizado, porque la historia de la humanidad se explica a través de ellas.

Ben Wilson completa un ensayo de alto interés y calidad, basándose en fuentes de información de origen distinto, en las que predominan las secundarias e históricas. A medida que avanza el libro, se incorporan otras fuentes, como la literatura y el cine, por ejemplo para el caso de la Nueva York del primer tercio del siglo XX.

En cada capítulo de *Metrópolis*, el lector recibe nueva información sobre el origen de grandes descubrimientos e innovaciones de la humanidad. Las ciudades mesopotámicas, en la actual Irak, o las del valle del Indo, hoy Pakistán y Afganistán, suponen el punto de partida de un viaje desde el 5000 a. C. Son estas ciudades las precursoras de soluciones de vital importancia en la construcción, la escritura y el comercio, que resultan sorprendentes desde una visión eurocentrista, al ser popularmente atribuidas a Egipto, Grecia o Roma.

La estructura de la obra es temporal, y una o varias ciudades son destacadas en cada capítulo a partir de un tema general que no es común. En este sentido, el autor puede decepcionar a los que busquen un concepto general o un estudio comparado entre las principales ciuda-

des que se incluyen. No se trata de un libro sobre urbanismo ni sobre política o historia militar de las ciudades. Ni siquiera es una apuesta por radiografiar a la ciudad a través de la vida de personas ilustres. Por el contrario, Wilson identifica un elemento característico que conecta a la ciudad con sus habitantes y, a partir de esos rasgos, incorpora información que permite al lector transportarse al funcionamiento orgánico de las urbes. Con esta estrategia narrativa, se tiene la sensación de estar leyendo catorce ensayos relativamente autónomos entre sí.

Sin embargo, resulta interesante extraer de los catorce capítulos varias ideas que sí aparecen de manera recurrente a lo largo del libro.

Las ciudades como origen de innovaciones

La resolución de problemas avanzados se conforma como uno de los principales elementos comunes del libro. En todos los capítulos, se vislumbran grandes respuestas como resultado de la concentración de población y de conocimiento en las ciudades. Por ejemplo, las antiguas metrópolis de Mesopotamia y del valle del Indo debieron responder a grandes desafíos naturales, como la escasez de agua, con el desvío de ríos y la canalización y gestión de residuos aprovechando la pendiente natural. Y no fue hasta prácticamente dos mil años después cuando esas innovaciones fueron mejoradas.

Otro ejemplo destacado se encuentra en la forma en que las ciudades se adaptaron en el urbanismo y el espacio público. Las ágoras griegas y los foros romanos se consolidaron como solución para dar respuesta a funciones cívicas, políticas, comerciales y religiosas. En cuanto a la estructura de las calles, la ciudad hipodámica, en su momento, fue una innovación y ha tenido una gran influencia hasta nuestros días.

El comercio

En *Metrópolis*, se nos dan a conocer las principales ciudades de referencia de cada época, aquellas que han sido referentes por el comercio y la transmisión de conocimiento. Es especialmente reconocida la voluntad de la civilización griega de intercambio comercial y apertura al mar, como también lo fue en su momento Alejandría, centro de conocimiento gracias a su biblioteca.

La ciudad comercial moderna coincide con el auge de la Liga Hanseática y de Venecia, sin olvidar el papel de las urbes asiáticas y de aquellas resultantes del comercio internacional en los siglos XVI y XVII. En todo caso, el comercio, en aquel tiempo, como lo fue en los años de esplendor de la Liga Hanseática (Lübeck), Venecia o Lisboa, se basaba, a su vez en una potente estructura militar que garantizara la supremacía.

En las ciudades del siglo XXI, las ciudades protegen sus distritos financieros, como por ejemplo el caso de Manhattan o del centro de Tokio, pero es a través de la interconexión de las urbes del entorno y de las regiones de influencia como mejor se entiende el rol de las ciudades como principal actor económico y social.

La ciudad abierta: las migraciones, el conocimiento y el turismo

Las ciudades han crecido atrayendo población de orígenes y condiciones distintas. Las principales civilizaciones han florecido a lo largo de la historia de la mano de grandes migraciones rurales en búsqueda de oportunidades para sobrevivir.

Los griegos acuñaron el concepto de *kosmopolis*, ciudades abiertas y construidas para personas de origen bien distinto. Sin embargo, son inherentes también a las ciudades

los periodos de apertura con los de restricción de derechos en función del origen de sus habitantes, como se dio en la Atenas clásica, en Roma o también en Dubái. En este sentido, Ben Wilson apunta al declive de la ciudad de Atenas en el momento de la distinción entre los ciudadanos, los metecos y los esclavos.

Wilson defiende la conexión entre el progreso de la humanidad y la ciudad a través de la capacidad de absorber conocimiento. En estudios anteriores, se ha ejemplificado esto con la ingeniería y el urbanismo, pero este libro está repleto de otras conexiones entre civilizaciones que convivieron en el tiempo y, en ocasiones, también en el mismo espacio. La relación entre el Imperio macedonio y Egipto queda clara a partir de la fundación de la ciudad de Alejandría (en honor a Alejandro Magno). La influencia helénica en la ciudad fue inmediata, erigiéndose como una ciudad abierta y extremadamente permeable al conocimiento. El contraste entre Atenas, una ciudad espontánea y experimental, y una Alejandría con mentalidad enciclopédica se basa, nuevamente, en la influencia griega (y en la misma Alejandría) sobre el Imperio romano.

En los últimos siglos, la ciudad también ha sido, además, una fuente de atracción por un motivo distinto del de poder disponer de las necesidades básicas para la supervivencia. Wilson nos descubre en el capítulo dedicado a la París de la Belle Époque una urbe atractiva para multitud de personas, embelesadas por su modo de vida y sus innumerables diversiones. Esa París era el resultado de una transformación originada a partir de mediados del siglo XIX por el prefecto Haussmann, que movió el epicentro de la actividad hacia el norte de la ciudad, construyendo grandes avenidas y parques. La París de finales del XIX era una ciudad muy distinta a la que anteriormente ya capitalizaba la atención internacional, junto con Londres.

La ciudad no deseada

A lo largo de la historia, las ciudades han sido fuente de innovación, de talento o bien, simplemente, un lugar donde prosperar a causa de la falta de oportunidades en entornos rurales. Sin embargo, la ciudad no siempre ha tenido buena prensa entre las élites económicas y la opinión pública. Por ejemplo, a partir de la caída del Imperio romano, las élites no necesitaron estar tan cerca del poder, y empezaron a proliferar las villas rurales, en busca de mayor salud y seguridad.

De hecho, ese proceso de distanciamiento y de concentración de más de un millón de habitantes no se volvió a producir hasta el siglo XIX. Durante varios siglos, especialmente en Europa, las grandes ciudades dejan de operar como capitales imperiales. Los obispos y los nobles tienen una relación muy distinta con las ciudades, y tan sólo la preeminencia de una incipiente burguesía urbana permitía que prosperaran y continuaran siendo poderosas. Las numerosas guerras y la colosal afectación de la peste negra supusieron que incluso la burguesía se abriera en interés y posesiones a un campo que se sabía más pobre pero también más sano.

La confrontación entre vida pública y vida privada

Las ciudades han mantenido siempre una cierta dualidad entre lo que Wilson llama «la ciudad idónea» y «la ciudad del desenfreno». La vida en la ciudad comporta una cualidad importante: el anonimato. Y, por ello, Wilson detalla las posibilidades que confiere para aquellas personas que buscaban una vida paralela a la vida privada, una que pudiera pasar desapercibida.

Pero, más allá de la ocultación y del desenfreno no institucionalizado, a lo largo de la historia, las ciudades también han tenido periodos en que las autoridades han intentado

que la vida pública y la privada estuvieran lo más conectadas posible. Así, el culto a la salud, el ejercicio y el ocio existía claramente en la Roma imperial (baños termales, circo y anfiteatros), pero también las piscinas públicas o la natación en los ríos (Londres) han sido prácticas frecuentes en ciudades de la Edad Moderna. Sin embargo, durante la Edad Media, la separación entre vida pública y vida privada era muy fuerte.

Por otro lado, el espacio público también ha afrontado momentos en que era un espacio abierto para la negociación y el encuentro de las élites económicas y políticas (ágora griega y foros romanos) con otros momentos en que las élites han buscado espacios cada vez más exclusivos y privados. Para ilustrar esta segunda tendencia, Wilson emplea los casos de Ámsterdam y Londres.

A medida que el espacio público y el privado se han ido separando, la diferenciación de clases se ha acentuado todavía más. La calle supuso una válvula de escape para colectivos que vivían (y viven) en malas condiciones. En el siglo XIX, Chicago y Manchester suponen dos grandes ejemplos sobre cómo las redes de apoyo mutuo y la gestación de comunidades comporta el fortalecimiento del espacio público.

* * *

Ben Wilson estudió Historia en Cambridge. Es autor de varios libros y colabora habitualmente en programas de televisión y de radio tanto en Inglaterra como en Estados Unidos e Irlanda. Escribe en *The Spectator*, *The Literary Review*, *The Independent*, *The Scotsman*, *Men's Health*, *The Guardian* y *GQ*.

Reseña de **Andreu Orte del Molino**, doctor en Ciencias Políticas y Sociales y técnico superior en la Diputación de Barcelona.

DISEÑAR EL DESORDEN

Ricard Sennett y Pablo Sendra, *Diseñar el desorden. Experimentos y disrupciones en la ciudad*, Alianza, Madrid, 2021, 232 págs.

Por **Ariadna Romans i Torrent**

La importancia de la sociedad civil en el entramado urbano

Las formas rígidas y excesivamente definidas están asfixiando la ciudad contemporánea y no permiten que la ciudadanía explore cómo puede contribuir al urbanismo. Por eso, las ciudades se están volviendo espacios inhóspitos y despersonalizados, en manos de la planificación técnica de unos pocos. Un ejemplo de ellos es, sin duda, Manhattan.

En 1970 apareció el libro *Los usos del desorden*, en que Richard Sennett alertaba de la abundancia que estaba terminando con la vitalidad humana y advertía de la necesidad de generar espacios de pensamiento compartido. Una ciudad vital y abierta, según el autor, no se produce de forma natural. Es importante que la planificación permita una cierta improvisación para que el desorden encuentre su espacio y, de esta forma, moldear nuevas experiencias urbanas. Este nuevo libro propone experimentos de diseño urbano para aquellos lugares en los que no se dan actividades o interacciones sociales espontáneas. No propone soluciones técnicas, sino que explora las alteraciones del diseño que pueden permitir desarticular los entornos demasiado rígidos.

A lo largo de la historia, ha habido diferentes ejemplos, desde el Código Civil de Napoleón a otros más actuales, de esfuerzos para convertir el espacio urbano en un lugar más habitable para la ciudadanía y que la gente pueda conectar. Cincuenta años después de la publicación de *Los usos del desorden*, Sennett y Sendra siguen pensando en las formas en las que la reflexión crítica ayuda a emancipar a la ciudadanía para participar en lo que llaman los «procesos de autodesorden».

Una ciudad es una entidad física que contiene muchas formas de vida distintas. Todas ellas generan un compromiso que articula lo que conocemos como la ciudad de hoy día. Sendra pretende diseñar una infraestructura que permita configuraciones para la innovación comunitaria, ya que la planificación urbana, si bien técnicamente es mucho mejor que con anterioridad, no es suficiente para una sociedad civil urbana enriquecedora. La ciudad, como entidad compleja, diversa y flexible, debe ir más allá.

Muchos filósofos, como Benjamin Constant, Max Weber o Rainer Maria Rilke, han teorizado sobre el rol de la sociedad civil en la conformación del imaginario urbano. Richard Sennett ya ha hablado antes sobre la violenta tensión que ocasiona la ausencia de desorden o espacios vacíos para la creación en la ciudad, y afirma que esto deriva, en última instancia, en un recelo a la colectividad y un cierre al individualismo, lo que genera, en última instancia, una crisis de identidad. Así, Sennett afirma: «La percepción que quiero aportar (y, espero, el valor duradero de mi libro) es que una ciudad grande, densa y diversa es el lugar en el que la gente debería entrenar y gradualmente desarrollar este músculo moral». Para esto, la sociedad civil debería abrazar las diferencias y fluctuaciones en el comportamiento, de tal manera que la gente fuera libre de ser ella misma, reconociéndose y respetándose al mismo tiempo.

No se puede hablar de libertad sin hablar de poder, y la ciudad, pese a ser un lugar de expresión y compromiso, también lo es de unas complejas redes de dominación. Filósofos como Hegel han ofrecido explicaciones rigurosas sobre cómo funciona la interacción social entre dominación y dominado que se pueden extrapolar a la ciudad contemporánea. Immanuel Kant fomentó la noción del «devenir cosmopolita» como aquella persona que participa en discusiones basadas en el diálogo y la acción racional con extraños. Karl Marx también explicó la lucha de clases, y muchos otros filósofos y pensadores contemporáneos han aplicado sus conceptos a la ciudad.

La historia de las normas de zonificación es aburrida, dicen los autores, pero, en gran medida, ha dado forma a la ciudad moderna. La ley escrita tiene como objetivo reducir la ambigüedad, pero en esta misma tarea es donde se pierde la libertad de creación dentro de las estructuras urbanas. Este proceso también ha derivado en la práctica de enjaular y separar los distintos usos sociales, hecho que reduce la interacción y refrena la creatividad entre espacios.

De las ciudades frágiles y rígidas a las ciudades abiertas

Todos queremos vivir en ciudades seguras y limpias, con sistemas de servicios eficientes, y con una economía vibrante y espacios culturales. Sin embargo, la ciudad moderna, pese a poseer algunas de estas cualidades, fracasa, porque las políticas gubernamentales y económicas escapan del control social. En este sentido, ninguna ciudad es dueña de sí misma y no se permite imaginar formas disruptivas de acción.

El urbanista actual tiene a su disposición más capacidades tecnológicas de las que ha tenido nunca en la historia, pero la rigidez urbana de sus diseños no le permite una innovación transformadora. Mentes brillantes como la de Le Corbusier en los años veinte intentaron revertir esta situación con propuestas como el Plan Voisin, pero su resultado fue lo que los autores llaman «ciudad frágil», es decir, una ciudad que supone un paso de algo viejo a algo nuevo, pero en la que, sin embargo, eso nuevo implica algunas formas dañinas encubiertas para la apertura urbana. Para Sendra y Sennett, la ciudad frágil es un síntoma de una sociedad que opera a gran escala como un sistema cerrado. Esta visión de la sociedad tiene dos características esenciales: el equilibrio y la integración. Equilibrio para conseguir que la utilización de los recursos sea óptima, e integración porque el sistema no permite fallos ni externalidades imprevistas.

La urbanista Jane Jacobs desafió la idea de la ciudad de Le Corbusier y propuso una alternativa de ciudad abierta. Para Sennett y Sendra, una ciudad abierta funciona como Nápoles, y una ciudad cerrada, como Frankfurt. La ciudad abierta sigue la máxima de William Empson: «El arte surge de lo alborotado». El capitalismo y el poder siempre favorecen la homogeneidad urbana, pero, para Jacobs, los urbanistas deben favorecer un espacio móvil, cercano y en constante construcción y movimiento, con el objetivo de aumentar el bienestar de sus habitantes. Las ciudades de hoy se mueven rápidamente, pero no por motivos sociales, sino principalmente económicos. En el siglo XXI, el reto debe ser recuperar un ADN urbano de la ciudadanía. Algunas de las ideas de Jacobs y su teoría de la ciudad abierta son las paredes porosas o las formas ambiguas que pueden ayudar, en la misma línea de los autores, a una mayor creatividad local.

Uno de los conceptos de la ciudad urbana son los lindes. Ecologistas como Stephen Jay Gould han destacado la necesidad de diferenciar entre fronteras y lindes de la naturaleza. La frontera es un espacio que separa, pero el linde es, justamente, el lugar de intersección. Para Gould, la ciudad abierta debe impulsar espacios en los que se permita esta intersección, donde se pueda aumentar la interacción entre diferentes perso-

nas y usos. Abrir lindes, así, significa exponer a la competición a grupos de gente con poderes distintos.

Otro aspecto necesario para la ciudad abierta son las formas incompletas. Lo incompleto puede ser lo contrario a la estructura, pero también la posibilidad de rellenar con usos los espacios que han dejado para ello los urbanistas. Así, la forma incompleta se describe como un credo creativo, en el que la fragilidad de la ciudad se evapora ante su creatividad.

Un tercer elemento son las narrativas no lineales. Las formas de las ciudades varían a medida que los eventos históricos alteran a las personas que las habitan. Nadie planifica completamente la historia, y por ello la narrativa de una sociedad es un espacio ambiguo. Dicho esto, es importante comprender los elementos que forman una ciudad para comprender la forma en la que éstos pueden modular la narrativa de su sociedad.

Por último, una ciudad abierta necesita espacios democráticos. Una ciudad que opera como un sistema abierto se convierte en una ciudad democrática, no por su regulación jurídica, sino por su experiencia palpable. En el pasado, el pensamiento democrático se centraba en las formas de gobierno, pero, desde hace unas décadas, hemos comprendido que el pilar fundamental de esta concepción de la sociedad reside en cuestiones de participación. En la planificación urbana, esto va mucho más allá del diseño. La ciudad contemporánea, grande, diversa y llena de gente, necesita repensar su posición como actor integrador y generador, creando un foro para que sus habitantes desconocidos puedan interactuar entre ellos.

Infraestructuras para el desorden

Los usos del desorden se publicó en 1970 bajo la influencia de la nueva izquierda y la contracultura de los sesenta, como Richard Sennett afirma en su prefacio. Para Sendra, un joven de veinticinco años que leyó el libro con atención mientras estudiaba, supuso una revolución en su forma de comprender la ciudad contemporánea. En esta obra, Sendra explica la necesidad de entender los usos del desorden no como una forma de romper con la ciudad moderna, sino de abrirse a una ciudad que huya de los diseños rígidos y esté al servicio de la ciudadanía, bien mediante sus usos durante manifestaciones de movimientos sociales como el 15-M, las revoluciones árabes o Occupy en Nueva York, bien con el uso y servicio de la vida cotidiana de su ciudadanía.

La ciudad abierta permite el localismo y la descentralización, delegando el poder y proporcionando recursos económicos a las comunidades, para involucrar a muchas más personas en su planificación. Un ejemplo que pone Sendra, en esta dirección, es el caso de Frestonia, un grupo heterogéneo que ocupó viviendas abandonadas propiedad del Great London Council en Freston Road, en la zona oeste de Londres. Todo esto conecta con la propuesta de Richard Sennet de «una ampliación radical de la cantidad de gente que permanezca activa como planificadores y líderes de la ciudad».

Existen dos maneras de respuesta urbana: las redes y el municipalismo. No son mutuamente excluyentes y permiten las luchas por causas similares y el desarrollo de soluciones alternativas. La idea de crear redes de movimientos se basa en los principios del anarquismo y el cooperativismo, en que diversos grupos autónomos forman una federación de colectividades sin jerarquías. Para Sendra, un ejemplo de ello son las movilizaciones del 15-M en España. En *Los usos del desorden*, Sennett consideraba que aumentar el número de ciudadanos involucrados en la planificación es el primer cambio para la creación de «nuevas instituciones urbanas». El segundo es fomentar formas de gobier-

no más horizontales, y el tercero, debilitar el fenómeno de la intensidad familiar; es decir, abrir las redes sociales de las personas más allá del núcleo doméstico, en el que se han focalizado históricamente la mayoría de las políticas públicas. Para los autores es esencial que las redes de base y el municipalismo coexistan e interactúan continuamente.

El desorden se define como un estado de inestabilidad, pero también puede ser una respuesta a sistemas impuestos y estrategias de diseño urbano que deberían oponerse al orden actual: los diseños rígidos que mercantilizan la cultura local producen entornos urbanos alienantes y llevan a procesos de exclusión social y desplazamiento. En contra de estas imposiciones, los autores resaltan que diseñar el desorden promueve intervenciones urbanas que sean flexibles, adaptables y estén abiertas al cambio constante, lo que conlleva usos informales, espontáneos y no planificados del ámbito público, con el afán de estimular la expresión de la cultura y crear una atmósfera de tolerancia hacia la diferencia y lo desconocido mediante la construcción de espacios comunes donde la gente pueda interactuar y compartir sus intereses y experiencias.

A partir de este enfoque, Pablo Sendra empieza a diseñar infraestructuras físicas y sociales alternativas que permitan que los espacios desordenados sean una realidad en nuestras ciudades.

Infraestructura es una palabra con muchos significados, que varía según sobre qué y con quién se esté hablando. La infraestructura abarca todos los espacios materiales de la ciudad, pero también los públicos, y ésta, según nuestros autores, debe permitir que los diferentes espacios y elementos creen condiciones y ofrezcan posibilidades.

Pablo Sendra propone una serie de intervenciones que pueden ser utilizadas como puntos de partida para la transformación tanto de la infraestructura actual como de los espacios públicos, que actualmente son cerrados, pero que tienen un gran potencial para abrirse.

Una infraestructura, según el autor, no es un todo fijo y estable, sino la suma de muchos elementos reemplazables, adaptables y mejorables que debemos afrontar con reparación y mantenimiento continuado. La idea del ensamblaje es una herramienta conceptual utilizada por urbanistas críticos que permite comprender la ciudad de una forma interactiva. El término fue utilizado por primera vez en 1953 por Jean Dubuffet, y ha sido acogido por artistas como Marcel Duchamp, Man Ray o Pablo Picasso por la creatividad artística que implica. También pensadores como Gilles Deleuze o Félix Guattari han usado este concepto en sus teorías filosóficas. En urbanismo, el ensamblaje es una forma de formas, una simbiosis entre los elementos existentes.

La importancia de abrir espacios urbanos

Cuando una infraestructura funciona como un sistema abierto capaz de evolucionar de manera orgánica, puede dar lugar a usos positivos como la creación de espacios urbanos sin funciones predeterminadas, lo que implica, a su vez, actividades impredecibles que responden a las necesidades reales de la ciudadanía. Si bien parece una idea abstracta, hay que tener en cuenta que la infraestructura no solamente debe construir un sistema abierto, sino abrir los actuales espacios cerrados.

Necesitamos espacios que partan de un lienzo en blanco y que acompañen la transición hacia sistemas abiertos. Hay que tener en cuenta que pasar del cerrado al abierto no significa derribar o demoler lo existente, sino transformarlo. Para ello, es importante comprender la infraestructura y evaluar sus posibilidades. Y, en este punto, la pregunta es: ¿qué formas debe tomar nuestra ciudad para ser abierta o abrirse?

El primer paso es combinar la reensamblación e introducir alteraciones que desencadenen nuevas relaciones. Los fallos en la infraestructura son a veces una oportunidad para aprender, adaptar y mejorar. Las ciudades tienen que romper la caja negra donde se esconden sus acertijos para poder desencadenar una serie de transformaciones que las abran y expandan sus posibilidades. Algunas formas de hacerlo son el acceso a la infraestructura en el ámbito público o la captación de recursos de gestión colectiva. Después de esto, siempre es esencial buscar la forma de sostener esta constante adaptación con el paso del tiempo.

¿Qué sucede por encima del nivel del suelo cuando se diseña una ciudad abierta? En muchas ocasiones, lo primero que vemos es la superficie de granito que cubre el paisaje urbano, pero hay mucho más escondido por debajo. Plazas como Gillet Square, en Londres, muestran cómo el diseño urbano formal y su gestión interactúan con las actividades informales que surgen en ella de forma espontánea. Así, se fomentan conexiones que facilitan los usos públicos diversos.

Por ello, cuando concebimos la superficie urbana como un ensamblaje, no podemos centrarnos solamente en los diseños de sus diferentes componentes, sino que también debemos prestar atención a las interrelaciones entre sus elementos y en cómo interactúan. Se debe asegurar que las intervenciones introduzcan una condición cambiante y mutable que permita una superficie en continua adaptación.

Para invertir los efectos aislantes de las ciudades demasiado ordenadas, se pueden considerar sus conexiones con las zonas circundantes. Las barriadas periféricas o los grupos sociales desconectados son algunos de los casos de ciudades herméticas consigo mismas. Necesitamos intervenir desde los márgenes, aumentar su potencial de convertirse en lindes permeables. Algunos de los ejemplos de los que se sigue este análisis son las oportunidades que existen en diseños como la vivienda social.

Si se piensa la superficie únicamente como algo continuo y homogéneo, no es posible promover distintos tipos de actividades espontáneas. No podemos concebir la infraestructura únicamente como un lugar funcional; también debe contribuir a generar espacios de socialización e intercambio para sus habitantes. La división con barreras físicas o sociales reduce la diversidad y aísla a los grupos sociales. La capacidad de la superficie urbana para posibilitar actividades no planificadas e interacción depende del diseño de sus elementos y el compromiso político de la ciudad, que es, en última instancia, lo que guía la idea de ciudad que queremos construir. Las estrategias para ensamblar, desensamblar y reensamblar superficies urbanas son fundamentales para el desorden. Para conseguirlo, debe tenerse en cuenta la permeabilidad del espacio público o la capacidad de las diferentes texturas, como por ejemplo las plazas construidas en la década de 1980 en Barcelona. Mejorar la relación entre las cosas y las personas es fundamental para inspirar la ciudad como un espacio abierto a la propia creatividad de sus habitantes y su entorno.

Una ciudad no existe en toda su complejidad solamente en sus calles. Es importante comprender lo que pasa en su tumultuoso espacio público. La desconexión entre el plano horizontal y el vertical puede apreciarse en casos como Boston, donde la Central Artery cruza el centro de la ciudad y la divide en diferentes partes totalmente desconectadas. La ciudad funcional separa los distintos espacios por una vocación de eficiencia, pero priorizar la función a la vivencia siempre resulta caro a largo plazo, porque aliena los espacios públicos y no permite el diálogo entre los diferentes entornos. Las ilustraciones de Le Corbusier en *The City of Tomorrow* muestran esta división radical entre funciones. Las dimensiones materiales, sociales y culturales influyen en la forma en que la gente percibe a los desconocidos en el ámbito público, así como en sus interacciones y encuentros espontáneos. Una ciudad abierta debe promoverlos, no obstaculizarlos.

Las ciudades se están volviendo cada vez más fragmentadas a causa de la excesiva definición de las funciones y la segregación de sus espacios. Ante esta tesitura, son necesarios los espacios narrativos; es decir, lugares que alteren la secuencia lineal de la ciudad y permitan su conflicto y disonancia. La concepción lineal de la ciudad surgió del concepto de la territorialidad, expresada por Oscar Newman en la década de los ochenta. El autor consideraba que los espacios abiertos debían situarse en el límite entre dos territorios y actuar como linde desde el que pudieran surgir entre los límites de los diferentes territorios urbanos. En algunos casos, no podemos eliminar los límites, pero sí transformarlos en lindes permeables. Así, las ciudades deben centrarse en conseguir que las estrategias que crean continuidad se combinen con estrategias que creen diversidad de experiencias. Los elementos verticales son los que pueden generar este tipo de interacciones.

A diferencia de las estrategias de la sección longitudinal, que buscan crear una sucesión de experiencias, las estrategias de la sección transversal exploran propuestas detalladas para cada experiencia urbana, ensamblando para crear distintas posibilidades y generar un amplio abanico de experiencias en el entorno construido. Autores como Jan Gehl han estudiado cómo la infraestructura y el diseño urbano influyen en cómo la gente percibe a los desconocidos. En una ciudad moderna, la segregación y el aislamiento toman distintas formas, por lo que es fundamental crear espacios que contribuyan a la superación de estas barreras y permitan reensamblar la relación entre los diferentes actores urbanos.

Una ciudad desordenada es una ciudad activa, creativa y dinámica

Las intervenciones funcionan en conjunción con las realizadas por «encima» y por «debajo» del nivel del suelo, y siguen un proceso similar. Evitando la definición excesiva de conceptos como calles o plazas, la sección transversal permite transformar los elementos urbanos a partir del replanteamiento de su funcionalidad estructural. Históricamente, ha existido un miedo al espacio público y sus interacciones, por lo que la ciudadanía se ha recluso en el interior de sus viviendas, pero es justamente en estos espacios donde la ciudad debe poner el foco.

Construir el espacio público como un sistema abierto, es decir, como un proceso, implica construir lugares con las condiciones óptimas para las interacciones sociales. A partir de éstas, se fomentan los lazos y las diversas formas de intercambio, el uso y la gestión colectiva del espacio público. Este espacio, a su vez, debe estar diseñado para la incertidumbre. Las estrategias por «encima» y por «debajo» han explorado cómo dejar el espacio público incompleto, pero, en el contexto actual, la incertidumbre se percibe como un riesgo. De ahí que las autoridades locales y otras instituciones tengan que empezar a considerar procesos de codiseño que permitan la presencia artística, cultural y social en este tipo de espacios, permitiendo así diseñar para la interacción y para la incertidumbre.

Los procesos de codiseño son complicados y no siempre resultan un éxito. Sin embargo, para Sennett y Sendra el fracaso debe ser concebido como una parte del proceso. Algunos grandes proyectos urbanos han fracasado en sus intenciones iniciales, pero han encontrado nuevas formas de uso y participación a partir de ahí. Si comprendemos el desorden urbano como un proceso, fracasar puede ser incluso positivo para activar la interacción de la sociedad civil en algunos procesos. Las personas generan vínculos con lugares, y, en tanto que ciudadanía urbana, deciden cómo utilizar espacios y cómo participar en su creación. Una vez la infraestructura inicial está activa, el resultado se encuentra en manos de la gente. En lugar de temer el fracaso de grandes estrategias urba-

nas, lo que debemos hacer es generar los espacios para que la creatividad urbana y de su gente emerja y genere otros tipos de infraestructura colectiva.

Conclusiones

Diseñar aquello que se presenta como incierto es uno de los grandes retos del urbanismo hoy día. Tradicionalmente, la planificación urbana ha intentado controlar esta incertidumbre ofreciendo una gran cantidad de soluciones rígidas que aseguran su continuidad en el tiempo. Sin embargo, no se puede planificar una sociedad como una forma predeterminada, porque éstas son unos de los elementos más fluidos que existen. Las ciudades son espacios de creación, intercambio y constante movimiento, por lo que planificarlas de manera ordenada no solamente resulta un reto gigantesco, sino que, en última instancia, es imposible. Ante la incertidumbre, los urbanistas se deben preguntar cómo se puede ingeniar el desorden y crear un sistema que sea óptimo para una incertidumbre que, a pesar de sus externalidades negativas, puede comportar grandes oportunidades para la ciudad, sus habitantes y su bienestar.

* * *

Richard Sennett es profesor emérito de Sociología en la London School of Economics, profesor adjunto de Sociología en el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) y profesor de Humanidades en la Universidad de Nueva York. **Pablo Sendra** es profesor de Planificación y Diseño Urbano en la Bartlett School of Planning del University College of London.

Reseña de **Ariadna Romans i Torrent**, politóloga y graduada en Filosofía, estudiante del máster en Estudios del Desarrollo Internacional de la Universidad de Ámsterdam.