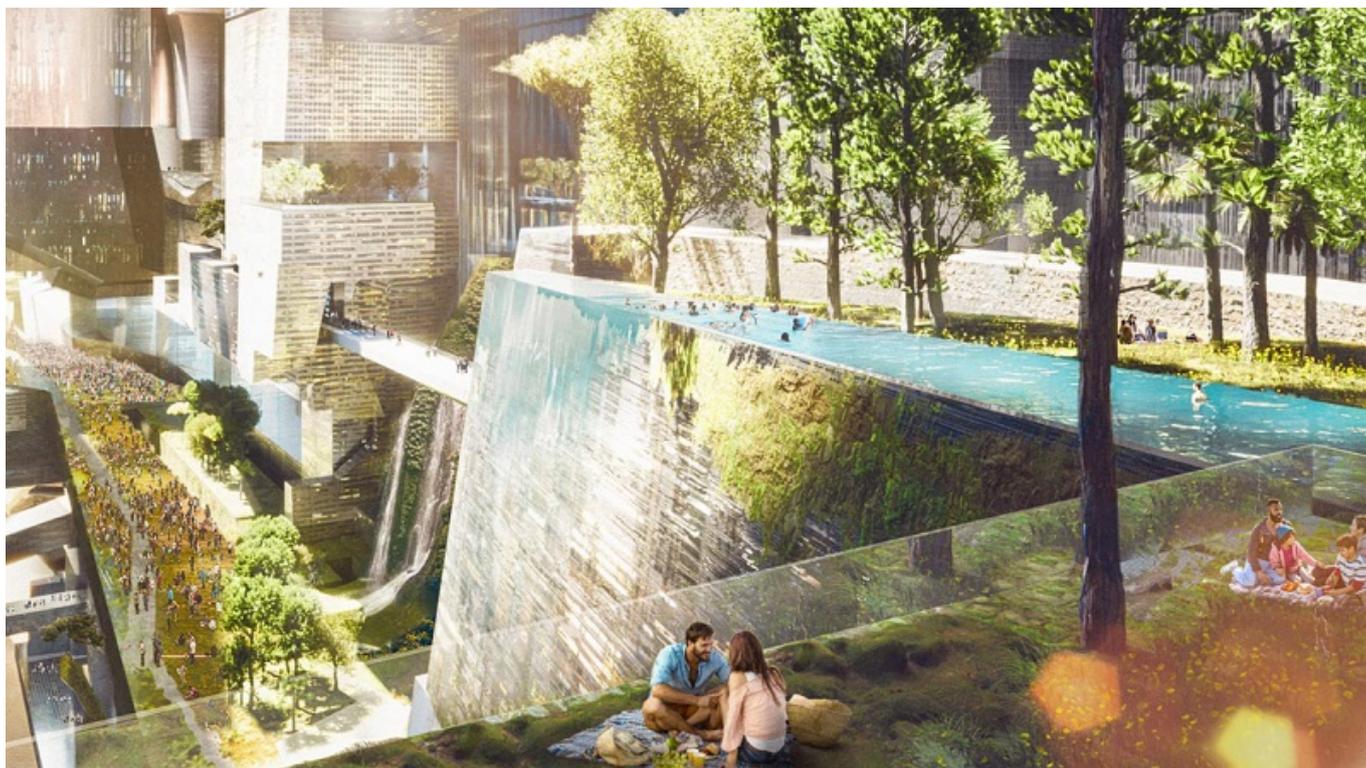


La ciudad del futuro y la buena sociedad

José Antonio y Miguel Ángel Herce
9 noviembre, 2022



Si la ciudad moderna surgió de las cenizas de la ciudad que la precedió, asistida por maravillas de la ingeniería victoriana y por la colaboración virtuosa de lo público y lo privado, el paso del tiempo no ha sido amable con ella. La letanía de los fracasos y las carencias de la ciudad de hoy es larga de recitar. Y recitándola, nos preguntamos si tales fracasos y carencias no estaban engranados, al menos en potencia, en la ciudad moderna desde el principio.

Hay fracasos y carencias que si no estaban prefigurados en los planes de la ciudad moderna se harían evidentes cuando la desgracia volviera a cebarse en la ciudad rediviva. Las ciudades de Detroit, en el estado de Michigan, o Youngstown, en Ohio, paradigmáticas de tantas otras en Estados Unidos y Europa, entraron en un círculo vicioso de decadencia y falta de recursos municipales cuando multitud de empleos bien pagados en el sector manufacturero desaparecieron en la segunda mitad del siglo XX. Ni las autoridades municipales ni los capitanes de industria (muchos de ellos exportando empleos) fueron capaces de imaginar un futuro posindustrial. Peor aún, cuando las desgracias se ceban en comunidades o barrios pobres, a diferencia de los distritos comerciales, la desigualdad tiende a aumentar. Cuando el huracán Katrina inundó la ciudad de Nueva Orleans en 2005, innumerables residentes en los distritos pobres, los más afectados, fueron desplazados, muchos de ellos permanentemente¹.

La ciudad grande, algo diferente de la gran ciudad, impera por todo el mundo. No dudamos que algunas ciudades grandes sean también grandes ciudades, Nueva York o Tokio se nos vienen a la mente. Pero muchas ciudades grandes, especialmente en China, que se beneficiaron del crecimiento traído por el influjo de inversiones en sus países, se convirtieron en focos de enfermedades respiratorias. Aun hoy, se cuentan por cientos de miles cada año las muertes causadas por la polución

urbana en China, 1,24 millones en 2017². La trampa en que se convirtieron las ciudades británicas en las primeras décadas del siglo XIX se vuelve a manifestar con más crudeza, si ello es posible.

Incluso ciudades vibrantes como Nueva York atraviesan momentos prolongados de decadencia o se enfrentan a crisis puntuales –no necesariamente «naturales»– que transforman la ciudad, casi siempre, encontrando nuevas formas de la colaboración virtuosa entre lo público y lo privado. Entre finales de los años 70 del pasado siglo, con cerca de ocho millones de habitantes, y primeros años 80, la ciudad Nueva York perdió casi un millón de habitantes y estuvo al borde de la quiebra. Volvió a superar los ocho millones en el año 2000 y hoy tiene cerca de ocho millones y medio. La crisis financiera de 2008, creada por banqueros de inversión, reguladores y originadores de hipotecas, transformó definitivamente la estructura económica de la ciudad. Entre 2000 y 2015, el empleo en el sector privado pasó de estar concentrado en las finanzas (con un 56% del total en 2000 que se convirtió en un 34% en 2015) a aumentar su participación en los sectores tecnológico y de servicios (del 23% al 30%), turismo y hostelería (del 3% al 6%) y salud y servicios sociales (del 3% al 11%)³.

Esperar a tocar fondo o reaccionar tras una crisis puntual es un procedimiento, cómo diríamos... tan del siglo XX, para resolver los problemas a que hoy se enfrentan las grandes ciudades, que sus humildes corresponsales creemos que la realidad que determina tan ineficiente procedimiento es que, tras resistir y más resistir a ceder parte de su poder, los poderosos acaban dándose cuenta de que la degradación, en este caso urbana, se vuelve en contra de sus intereses a largo plazo si dejan que aquella aumente más de lo tolerable. La colaboración virtuosa en la que tanto creemos tiene un punto débil y pecaríamos de ingenuos panglosianos, o peor, si no lo entendiéramos así. Y ya que en nuestra entrada de hoy hablamos, por fin, de la ciudad del futuro y la buena sociedad, sirva esta introducción como una declaración de principios.

El futuro de la ciudad y la ciudad con futuro

Las lecciones que la historia de la ciudad nos ha dejado se suelen ignorar en tiempos más apacibles que los de crisis. Hay, sin duda, soluciones graduales que hacen de la ciudad moderna un espacio más acogedor o mejor preparado para proporcionar servicios a sus habitantes. Pero también es posible que bonanzas fiscales o crediticias se dilapiden en proyectos de dudosa utilidad, en los que la colaboración entre lo público y lo privado se manifiesta en una vertiente más deshonesto que virtuosa. Y sin embargo, son los tiempos de tranquilidad y prosperidad, aunque sean relativas, los que proporcionan un mejor ambiente para plantear y discutir cuestiones importantes para los habitantes de una ciudad. Cuestiones como, ¿Qué comunidad urbana es deseable desarrollar? ¿Cómo se construye? ¿Cuáles son sus necesidades básicas y cómo se podrían satisfacer?

La solución de crear ciudades *ex novo*, ciudades como Brasilia a mediados del siglo pasado, como las nuevas capitales en países de Asia Central tras la independencia de la desaparecida Unión Soviética, o como la nueva capital administrativa al este de El Cairo en Egipto, responde a motivos de dudosa legitimidad y raramente resuelven los problemas de las antiguas capitales que siguen hundidas en el caos que las hace cada vez más opresivas⁴.

La tecnología, experiencia y «visión», por utilizar un término que los promotores gustan mucho de

utilizar, de empresas de arquitectura e ingeniería occidentales no dudan en ponerse al servicio de gobiernos de la península arábiga y sus respectivos fondos soberanos de inversión para crear la «ciudad del futuro», desde las palmas e islas del mundo en el emirato de Dubái, parte de ellas sin vender y ya desintegrándose en el Golfo Persa, hasta el muy reciente proyecto del gobierno de Arabia Saudí conocido como *Neom City*, a orillas del Mar Rojo. Dentro de este proyecto, una ciudad, *The Line*, ocuparía una línea de ciento setenta kilómetros de longitud, doscientos metros de anchura y quinientos metros de altura, envuelta en paredes reflectantes (para evitar los rayos del sol), autosuficiente energéticamente, y capaz de alojar a nueve millones de habitantes. La construcción de *The Line* ha comenzado y el presupuesto inicial, que sin duda se duplicará o triplicará si se completa, es de un billón de dólares⁵. El proyecto no se completará, pronosticamos. *Wanna bet?*

La ciudad con futuro, la que realmente responda a las preguntas que nos hacemos al comienzo de esta sección no será, ni remotamente, parecida a ninguna de estas abominaciones. Sí, utilizará tecnología que se está desarrollando ahora mismo; reducirá la utilización de coches y potenciará el transporte colectivo urbano; facilitará, como la ciudad de Nueva York en los últimos años, el turismo y la hostelería, la oferta cultural y de espectáculos. Y sobre todo, sobre todo, los centros de salud y asistencia social y la innovación tecnológica, educativa y de investigación, que serán los pilares de la ciudad con futuro. Si en nuestra entrada anterior sobre la ciudad moderna, recomendamos el excelente trabajo de Derek Thompson en la revista *The Atlantic*¹, y lo seguimos recomendando por sus ideas sobre el tema que hoy nos ocupa, la ciudad con futuro es imaginada por Alfred Twu, arquitecto, diseñador y comisario de planificación urbana en la *Bay Area* de San Francisco, en California, y autor de un reciente artículo sobre la ciudad del futuro, del que hoy nos hacemos eco⁷

La ciudad con futuro utilizará menos cemento, acero y asfalto, materiales fundamentalmente decimonónicos que serán reemplazados, a pesar de sus servicios en pro de la ciudad moderna, por nuevos materiales, entre ellos la nueva generación de maderas para la construcción. Muchos edificios existentes podrán rediseñarse en forma de apartamentos, incluyendo viviendas asequibles, a medida que los espacios de oficinas son menos necesarios gracias a la expansión del teletrabajo, una realidad que la todavía existente epidemia del COVID ha puesto de manifiesto. Muchos edificios hoy existentes serán demolidos y reemplazados por los nuevos diseños, un ciclo que la ciudad experimenta constantemente y tiene poco de novedoso.

La ciudad del futuro necesitará de la colaboración virtuosa entre los sectores privado y público, y sus habitantes serán los principales beneficiarios de ella. Es en la normalización de esta interacción, más allá de la impuesta por las catástrofes, naturales o no, y más allá, mucho más allá, de los designios faraónicos de los fondos soberanos, en el que el ciclo de renovación de la ciudad le proporcionará un futuro que ya empieza a realizarse⁸.

¹. Véase <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2020/10/how-disaster-shaped-the-modern-city/615484/>.

². Se estima, además, que si los niveles de contaminación se hubieran mantenido por debajo del mínimo que conduce al deterioro de la salud, la esperanza de vida hubiera sido 1,25 años superior,

[https://www.thelancet.com/article/S2542-5196\(20\)30161-3/fulltext](https://www.thelancet.com/article/S2542-5196(20)30161-3/fulltext).

³. Estos y otros muy interesantes datos sobre la reinención de la ciudad de Nueva York se pueden seguir en esta presentación de Mitchell L. Moss, catedrático de política y planeamiento urbanos en New York University, https://www.youtube.com/watch?v=NaFm6oB_8S0.

⁴. Mientras el gobierno egipcio construye su nueva capital administrativa, con algo más que innovación en mente (véase <https://carnegieendowment.org/sada/84504>), el caos urbanístico en El Cairo continua. Un elevado porcentaje de sus edificios incumplen las leyes. Cuando la carretera elevada de Teraet Al-Zomor empezó a construirse poco antes de 2020 los edificios que hoy se alinean a sus lados habían adquirido sus permisos en 2008 aunque se consideran ilegales por el gobierno egipcio. El resultado es hoy un puente elevado cuyas aceras están a menos de cincuenta centímetros de distancia de los balcones del quinto piso de dichos edificios: <https://www.boredpanda.com/highway-bridge-centimeters-away-residential-area/>.

⁵. Véase <https://www.youtube.com/watch?v=hBnVjpbP-ms>. Es curioso que muchos comentaristas se refieren a la Ciudad Lineal, el pionero concepto del urbanista y constructor español Arturo Soria y Mata, como un antecedente de la locura saudí. Don Arturo estará revolviéndose en su tumba.

⁶. Véase <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2020/10/how-disaster-shaped-the-modern-city/615484/>.

⁷. Véase <https://noahpinion.substack.com/p/the-us-city-of-the-future..>

⁸. Europa no va a la zaga en cuanto a la reconversión de la ciudad, ni mucho menos. Desde hace años se están revitalizando muchas ciudades con un patrimonio histórico y arquitectónico admirable y que necesariamente jugará un papel importante en su futuro, <https://www.lavanguardia.com/vivo/ecologia/20161124/412133435994/ciudades-europa-verdes-ecologia-sostenible.html>, <https://www.welife.es/sostenibilidad/ciudades-mas-sostenibles-de-europa/>.