

Territorios inteligentes

Alfonso Vegara

Urbanista. Presidente de la Fundación Metròpoli

CIUDADES EN UN MUNDO GLOBALIZADO

La innovación tecnológica, el desarrollo de las telecomunicaciones –con Internet como punta de lanza– propician la emergencia de un orden del que sólo conocemos algunos rasgos. Se generaliza el concepto de globalización. La progresiva disolución de las barreras comerciales, la formación de grandes bloques económicos y la expansión de los mercados son sus características más evidentes. Los hombres siempre han puesto a prueba su capacidad tecnológica desafiando los límites que les impone el medio ambiente. Hoy sabemos que las nuevas tecnologías están modificando las relaciones con nuestro hábitat, aunque no sepamos valorar con precisión el alcance de todo lo que está ocurriendo. A la vez que se modifica la relación de nuestras sociedades con el medio, se alteran las relaciones económicas y sociales. En las valoraciones se mezclan optimismo y pesimismo, y mientras algunos insisten sobre todo en los nuevos riesgos y en los problemas, otros siguen confiando en lo que la ciencia y la técnica pueden lograr. En el trasfondo de este balance sintético hay algo inquietante y que tiene que ver con un fu-

turo incierto en gran medida dependiente de lo que observadores como J. E. Stiglitz, Nobel de Economía en 2001, han denominado “el malestar de la globalización”. El malestar es consecuencia del efecto devastador que el modelo dominante de globalización tiene en los países en desarrollo, especialmente sobre los pobres en esos países.

En las últimas décadas del siglo XX y especialmente en el inicio del siglo XXI, estamos viviendo profundas y aceleradas transformaciones urbanas que permiten pensar en un nuevo episodio de la historia de la humanidad, en el que la economía, la política, la sociedad y, por supuesto, el hábitat en el que vivimos, están afectados de forma decisiva. El proceso de urbanización no tiene precedentes, tanto que se puede hablar de ciudades sin límites. En las principales ciudades del mundo y en poco tiempo, se está

Los demógrafos predicen también que hacia el año 2025 habrá más de 30 megaciudades, con más de 8 millones de habitantes, y más de 500 ciudades con más de un millón de habitantes. Un proceso de tales proporciones constituye un desafío social, infraestructural y ambiental extraordinario.
Foto: David Morán.

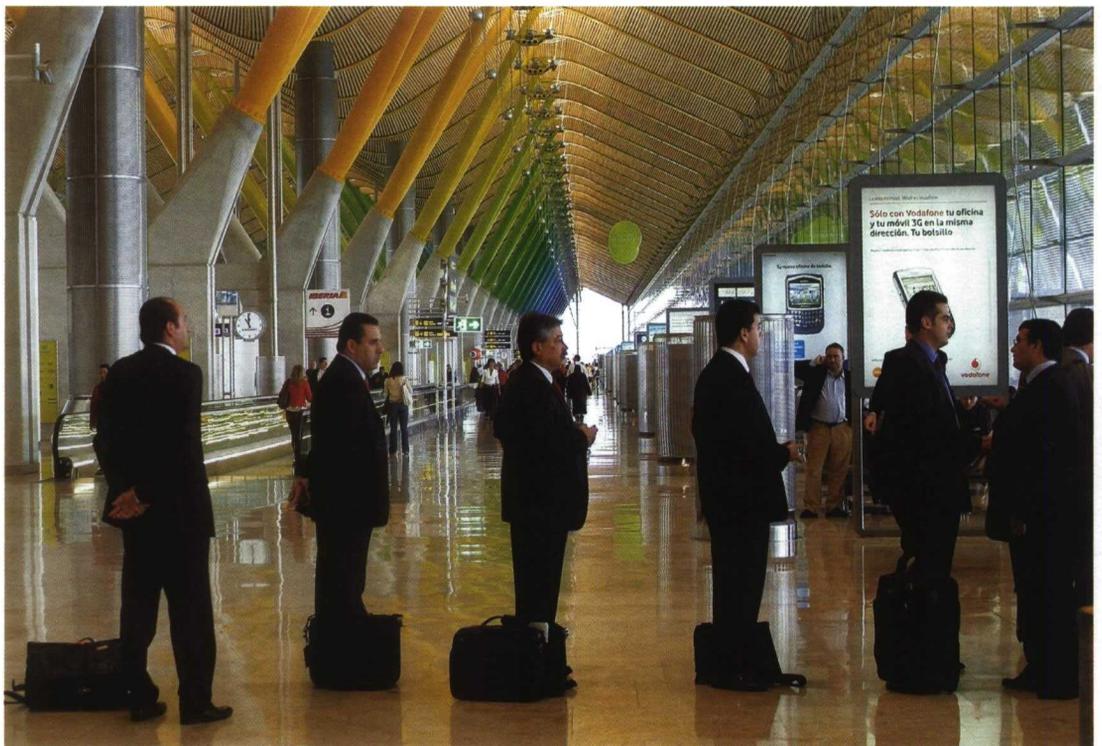


experimentando una gran transformación espacial, que en los países en vías de desarrollo se corresponde con un gran crecimiento demográfico, pero que en los países desarrollados tiene casi exclusivamente que ver con transformaciones en el consumo de espacio. En 1950, aproximadamente el 30% de la población podía considerarse urbana. En el 2000 el porcentaje de población urbana era ya del 50%. Según ciertas previsiones solventes para el año 2025, cerca del 70% de la población mundial será urbana. Los demógrafos predicen también que hacia el año 2025 habrá más de 30 megaciudades, con más de 8 millones de habitantes, y más de 500 ciudades con más de un millón de habitantes. Un proceso de tales proporciones constituye un desafío social, infraestructural y ambiental extraordinario.

No es sólo un proceso cuantitativo, las ciudades son los nodos que articulan y organizan la economía mundial, con un papel de liderazgo

creciente y sin el compromiso de las ciudades, los principios del desarrollo sostenible y la continuidad de la calidad de vida en el planeta son inviables. Por ello, organizar las ciudades del siglo XXI es una de las grandes cuestiones de la humanidad.

Pero las ciudades, cada vez más protagonistas de la economía, “están expuestas de forma muy abierta a la competencia internacional”, como señaló Sassen. La progresiva disolución de las trabas al comercio internacional, la mayor facilidad de acceso a la información y la mejora de los sistemas de transporte y comunicación inciden con fuerza en las ciudades. Hoy día, los Estados tienen una importancia decreciente como categoría unitaria en la economía global. No sólo porque se observan cesiones de poder de los Estados hacia instituciones transnacionales y en paralelo, traspaso de poder desde los Estados hacia las regiones y ciudades. Las empresas en la economía global incrementan la demanda de



La progresiva disolución de las trabas al comercio internacional, la mayor facilidad de acceso a la información y la mejora de los sistemas de transporte y comunicación inciden con fuerza en las ciudades. Aeropuerto de Barajas. T-4. Foto: Vicente González.

Grandes temas como la competitividad económica, el equilibrio social, la calidad de vida y la sostenibilidad ambiental dependerán de nuestra capacidad colectiva para reinventar y gobernar nuestras ciudades y regiones, y en definitiva, de nuestra capacidad para innovar y compartir estas innovaciones con otras ciudades en un mundo cada vez más global e interrelacionado

servicios de apoyo a su propia producción, servicios financieros, jurídicos, gerenciales, de innovación, diseño, administración, tecnología de producción, mantenimiento, logística, comunicaciones, distribución mayorista, publicidad... La complejidad, diversidad y especialización de los servicios avanzados, facilita que se contrate con empresas especializadas, mucho más barato que contratar profesionales que trabajen permanentemente en la empresa. Surge un “complejo de servicios” radicado en las principales ciudades, en aquellas que tienen una determinada masa crítica.

A nivel internacional se están produciendo cambios importantes en la estructura y reparto del poder. Especialmente se observan cesiones de poder de los tradicionales Estados hacia las instituciones transnacionales, y en paralelo, fugas de poder desde los estados-nacionales hacia las regiones y ciudades. Muchos Estados son demasiado pequeños y débiles para controlar los flujos globales de poder, riqueza, comercio y tecnología a nivel internacional, y con frecuencia, son demasiado grandes y heterogéneos para representar la pluralidad social y cultural de sus ciudadanos. Por otra parte, los Estados están perdiendo legitimidad como órganos de representación y organización eficiente, y las ciudades y regiones están en una posición privilegiada para desempeñar estas funciones. Hoy día, en la economía mundial no compiten los países, compiten en mayor medida las ciudades y las regiones, ya que son los territorios con más capacidad para aportar ventaja competitiva a las empresas y calidad de vida a los ciudadanos.

Las ciudades pueden crear ventaja competitiva construyendo estructuras urbanas eficientes, infraestructuras y equipamientos específicos para las actividades que se pretende impulsar, programas de formación apropiados, órganos de promoción y apoyo a determinadas actividades, mejora de la calidad urbana y de la calidad de vida, alianzas estratégicas, etc. Cada vez más las ciudades, como las empresas, necesitan conocer acontecimientos y condiciones del amplio contexto en el que se desenvuelven, y esto exige nuevos métodos de trabajo y nuevos instrumentos en urbanismo y ordenación del territorio. Los gobiernos nacionales están perdiendo su capacidad para innovar y para dirigir la sociedad en un entorno cada vez más abierto y competitivo. Las ciudades deben asumir un nuevo protagonismo y tienen un enorme potencial para poderlo hacer. Hoy día podríamos decir que los éxitos y fracasos de nuestras ciudades van a ser hasta cierto punto los éxitos y fracasos de nuestros países. Incluso el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo están reorientando sus estrategias de inversión para el desarrollo de las naciones focalizando su atención en las ciudades.

Grandes temas como la competitividad económica, el equilibrio social, la calidad de vida y la sostenibilidad ambiental dependerán de nuestra capacidad colectiva para reinventar y gobernar nuestras ciudades y regiones y, en definitiva, de nuestra capacidad para innovar y compartir estas innovaciones con otras ciudades en un mundo cada vez más global e interrelacionado.

LA FRACTURA DE LA GLOBALIZACIÓN

Efectivamente, el paisaje que está surgiendo no es sólo el de los rascacielos relucientes, de los barrios acomodados, *country clubs* privados y aeropuertos de última generación. Es también el paisaje de la pobreza urbana. En el interior de las grandes ciudades se concentran los lugares de privilegio al lado de la pobreza más atroz. Un paisaje de segregación social, donde emergen violencia e inseguridad y se crean nuevas barreras en el espacio urbano, sistemas privados de seguridad que aíslan urbanizaciones, edificios representativos y centros comerciales, creando en ocasiones una presión intensa que nunca ha parecido tan necesario buscar nuevas formas de cohesión social. Con independencia de lo que se entienda por globalización, es evidente que ha surgido una “fractura” entre países, ciudades, empresas y personas en función de su relación con ese nuevo orden económico. La economía global aporta nuevas oportunidades y está siendo capaz de generar mucha riqueza, pero la clave es si somos capaces de buscar fórmulas para que estos avances beneficien a todos y no sólo a una minoría. Y el mercado, que orienta las nuevas oportunidades de negocio, es incapaz de superar esta “fractura”.

Rogers insiste en cómo el informe del programa de desarrollo de las Naciones Unidas de 1992 revelaba que el mundo desarrollado —una

quinta parte de la población mundial— concentraba más del 80% de los ingresos mundiales. Una brecha que se ha doblado desde 1960, y que se refleja también en el propio seno de los países ricos. A principios de los años 90 la riqueza acumulada por el 1% más rico de los ciudadanos era el 40%, el doble que en 1970. De los datos obtenidos en todo el mundo con respecto al reparto de la riqueza se puede concluir, contrariamente a lo diagnosticado por el neoliberalismo de los años 80, que la desigualdad domina en un paisaje de creciente pobreza mundial, a pesar de los avances tecnológicos. La contradicción está en que la producción de riqueza aumenta a ritmo más rápido que el crecimiento de la población. Desde 1900, la producción de riqueza medida según el PIB global se ha multiplicado por 36. Por ello Rogers, en coherencia con su confianza en la tecnología, indica que la sostenibilidad puede consistir en encontrar modos de producción y distribución de los recursos existentes de manera más justa socialmente, más eficaz económicamente y más coherente ecológicamente.

Sin embargo, la inadecuación de la respuesta tecnológica a las necesidades sociales ha producido un *digital divide*, una brecha digital que caracteriza la fractura social de la que hablamos. Esta brecha surge de la dificultad de acceso de gran parte de la población a las nuevas tecnologías. Su causa inicial está en la elevada exigencia de educación y especialización que estas llevan asociadas, vinculadas a una sociedad orientada por el conocimiento y la capacidad de innovación. En situaciones de pobreza, si no hay nada que actúe desde afuera, se produce un callejón sin salida. Las nuevas tecnologías, al no ser accesibles, consolidan o incrementan la desigualdad porque son imprescindibles para el desarrollo económico. Esta brecha digital expresa una divisoria entre empresas, ciudades y personas en función de su posibilidad de integrarse en las nuevas premisas del desarrollo que dependen de la tecnología de la información. Una brecha que se mide por las diferencias en la calidad de la educación científica, en la investigación en universidades y empresas, en la disponibilidad de las más modernas infraestructuras de

Se denominan *SmartPlaces* o Territorios Inteligentes a aquellos que están enfocando con coherencia los retos de la globalización y los riesgos que genera. Se trata de ciudades innovadoras capaces de encontrar un equilibrio entre los aspectos de competitividad económica; cohesión y desarrollo social y sostenibilidad ambiental y cultural



Amplios sectores de la ciudad no pueden incorporarse a las actividades globalizadas, permaneciendo en la marginalidad y en la pobreza. Foto: Álvaro López.

comunicación, en la penetración social de Internet, en el número de ordenadores por habitante. Las grandes ciudades de los países menos avanzados experimentan, con especial virulencia, los efectos contradictorios de esta realidad. Ciudades que se incorporan al nuevo orden económico internacional y reciben el impacto de la localización de grandes empresas multinacionales, que buscan mercados emergentes y que se apoyan en los recursos humanos más cualificados, a la vez que aprovechan mano de obra más barata, creando espacios análogos en apariencia a los de las ciudades de los países ricos, con sus arquitecturas excelentes, pero en profundo contraste con la mayor parte de su inestable realidad urbana. Amplios sectores de la ciudad no pueden incorporarse a las actividades globalizadas, permaneciendo en la marginalidad y en la pobreza. Allí donde el medio rural carece de expectativas, el atractivo que ejercen esas grandes ciudades hace que grupos diversos de inmigrantes busquen en ellas mejores condiciones, incrementándose sus pobla-

ciones sin freno posible a partir de expectativas casi siempre incumplidas. Porque el mercado sólo ofrece trabajo de calidad a unos pocos, en función de las actividades económicas que se concentran en ciertos lugares, mientras que la economía de la gran mayoría de las familias se sitúa en el nivel de subsistencia, sometida a salarios muy bajos en el sector servicios o a lógicas de la economía informal.

Muchos autores han mostrado las nuevas desigualdades en las ciudades globales, y señalado cómo las nuevas economías introducen nuevos riesgos de exclusión social. La “fractura” de la globalización se materializa entre países ricos y países pobres, entre los que tienen acceso a la economía global y los que permanecen en el ámbito estrictamente local. Y también se materializa en el interior de las ciudades, provocando nuevas formas de distribución espacial, procesos de segregación y exclusión, con grandes desequilibrios en la calidad de las infraestructuras y la tendencia a la privatización del

espacio. Todo ello afecta profundamente a la planificación urbana, que siempre ha fundado sus principios en el servicio a la sociedad en su conjunto mediante la mejora de los sistemas públicos.

Es imprescindible revisar los conceptos de calidad de vida y de bienestar. Amartya K. Sen, profesor indio y premio Nobel de Economía en 1998, hace un esfuerzo extraordinario para restaurar la dimensión ética en la discusión de los problemas vitales de la economía. Sus investigaciones sobre qué es la pobreza, sobre los mecanismos del hambre, le permiten un examen de la desigualdad en el que los factores económicos se demuestran profundamente arraigados a condiciones culturales y sociales.

La cuestión verdaderamente importante para abordar el tema de la fractura de la globalización está en el potencial de una sociedad para proyectar su propio futuro, en contextos en crisis y superando situaciones de desigualdad. Su capacidad para superar el estado de las cosas y

Allí donde el medio rural carece de expectativas, el atractivo que ejercen esas grandes ciudades hace que grupos diversos de inmigrantes busquen en ellas mejores condiciones, incrementándose sus poblaciones sin freno posible a partir de expectativas casi siempre incumplidas. Foto: Vicente González.



equilibrar las relaciones, garantizar el derecho a tener voz y el derecho también global a la prosperidad humana. Las ciudades no son ajenas a estas grandes cuestiones de la humanidad. A través de la política urbana y del urbanismo pueden lograrse resultados muy positivos de integración social y de equilibrio en el acceso de los ciudadanos a las opciones de uso y disfrute de la ciudad.

LAS NUEVAS FORMAS DE HABITAR EL TERRITORIO EN EL SIGLO XXI

El fenómeno urbano más relevante, la transformación territorial más profunda que se está produciendo en el inicio del siglo XXI está asociada al surgimiento de una ciudad contemporánea dispersa, de escala regional y complejidad desconocida previamente. Con carácter general se han producido tensiones de localización que están condicionando los asentamientos en distintos lugares del mundo y que podríamos caracterizar de manera muy esquemática de la siguiente forma:

En Europa y en ciertos países desarrollados se percibe un debilitamiento de las tradicionales fuerzas centrípetas asociadas a las economías de aglomeración que dieron lugar a la emergencia de la ciudad industrial y de servicios de primera generación de carácter denso y compacto en la que la residencia y las actividades productivas se desarrollaban dentro de los límites de la ciudad. En combinación con estas tensiones, surgen fuerzas centrífugas –costes de congestión, precios del suelo, nueva valoración de la naturaleza y del medio rural– que llevan a la salida de muchas actividades urbanas fuera de los límites tradicionales de la ciudad. Salen hacia el exterior las actividades industriales, los parques de oficinas, las actividades logísticas, la residencia de media y baja densidad, diversas tipologías comerciales, instituciones universitarias, actividades de ocio y esparcimiento, etc. Surgen así nuevos territorios en entornos metropolitanos menos densos, más difusos y con necesidad de interconexión física y telemática. Podemos hablar de ciudad abierta, ciudad sin límites. En

paralelo al esquema descrito de tensiones urbanas, se observa la emergencia en el centro de las ciudades de actividades dotacionales y nuevas tipologías comerciales, de empleos cualificados y residencia sofisticada mediante operaciones de renovación urbana o de creación de áreas de nueva centralidad en los espacios vacantes que genera la reconversión económica, el desmantelamiento del aparato industrial obsoleto o antiguas infraestructuras o equipamientos, tales como puertos, ferrocarriles, instalaciones militares, etc.

En las ciudades de Estados Unidos se observan desequilibrios entre las áreas centrales de la ciudad, los primeros anillos marginales y los suburbios ricos. Los suburbios, lugar clásico de residencia de baja densidad, se están convirtiendo también en el principal lugar de asentamiento del empleo. En 1970, sólo el 25% del empleo estaba en los suburbios. Hoy más del 60% del empleo está ya en estas zonas de la ciudad-región. Surgen asentamientos de la nueva economía que se instalan en los suburbios al igual que ya hicieron los grandes parques comerciales y de ocio. El crecimiento residencial difuso ya tradicional de las ciudades americanas y la aparición de nuevas actividades económicas en los suburbios se ha venido produciendo en contraste con la pérdida de vitalidad y atractivo y con el deterioro de los centros de las ciudades tradicionales. Uno de los principales retos que tienen planteadas hoy las ciudades americanas, como ya se ha señalado en otros capítulos de este libro es la recuperación de los *down towns*. En este contexto ha surgido una masiva urbanización difusa o *"sprawl"* como resultado de la incapacidad de controlar el crecimiento urbano dentro de unos límites físicos razonables y con una cierta compacidad. El *"sprawl"* genera problemas de tráfico, imposibilidad de aplicar sistemas de transporte público, aislamiento físico y falta de cohesión social, destrucción de espacios naturales y áreas agrícolas valiosas, consumo masivo de energía, etc. Para constatar la magnitud de este proceso en las ciudades americanas, basta citar dos ejemplos: El crecimiento demográfico del área metropoli-



Las grandes ciudades de los países menos avanzados experimentan con especial virulencia los efectos contradictorios de la realidad. Foto: David Morán.

tana de Nueva York en los últimos 25 años ha sido del 5%, sin embargo, el área urbanizada ha crecido el 60%.⁴ También el espacio urbanizado en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, se ha multiplicado por dos en los últimos 20 años.

El *urban sprawl* es el enemigo de la ciudad sostenible. Sin embargo, hay que tener en cuenta que "suburbia" es algo más que una colección de edificaciones residenciales; expresa valores tan profundamente embebidos en la cultura burguesa que se podría denominar "utopía burguesa". En el suburbio residencial se confunden ideales y estilos de vida característicos de la sociedad contemporánea. En su trabajo clásico *Utopías burguesas*, R. Fishman anticipaba la explicación más solvente de la creación masiva de suburbios residenciales, desde sus orígenes victorianos y su arraigo en el *countryside style of life*, hasta la creación de la primera metrópolis suburbana, Los Ángeles, fundada en el automóvil con la lógica especulativa y de segregación social. El modelo suburbano de la posguerra, apoyado en la construcción de autopistas y en el afán pequeño-burgués de poseer una casa y un jardín,

comienza a complicarse con el desarrollo de los centros comerciales, desde finales de los años cincuenta. Ello coincide en Norteamérica con la primera decadencia de los centros urbanos, a pesar de las políticas de renovación urbana. Se trataba de la decadencia del espacio que rodea al *downtown*, agravada progresivamente con el incremento de espacios abandonados –por el ferrocarril, por los puertos, por la industria, los *brownfields sites* hoy objeto de acción recuperadora–, y el deterioro de los denominados *bypassed areas*, espacios inaccesibles desde las grandes vías de comunicación. Las grandes compañías de distribución fueron las primeras en detectar las posibilidades de la periferia, creando centros comerciales en los bordes accesibles de la ciudad consolidada. Fishman se adelantaba a otros autores con su *technoburb*, valorando el fenómeno de difusión de sedes corporativas y de industria tecnológica a lo largo de vías de comunicación estratégicas. Con ello la centralidad urbana queda totalmente alterada, y los patrones de consumo de suelo también. La capacidad de acumular edificaciones sobre un medio rural hoy urbanizado, donde se mezclan tipologías, funciones, actividades, con cierto predominio de la casa unifamiliar, es determinante también hoy en Europa. Las nuevas claves del sector inmobiliario y las grandes empresas de distribución, ligando comercio y ocio, han sido causa y consecuencia de las nuevas formas de consumo del espacio, al dirigir –ellos dirán detectar– los nuevos estilos de vida y rutinas laborales de una sociedad cada vez más dinámica mediante pautas de localización incompatibles con la ciudad compacta, con su costosa, pero beneficiosa, renovación permanente.

No existe, sin embargo, un único patrón suburbano, y el *urban sprawl*, gran enemigo del modelo urbano sostenible, tiene lugar de manera diversa en contextos distintos. La búsqueda de espacios más agradables, para vivir y para trabajar, parece posible. Es lo que J. Garreau plantea en *Edge Cities*, el desplazamiento de las funciones del *downtown* hacia una periferia compleja dotada de lugares con centralidad y accesibilidad excepcional, facilitando complejos sistemas urbanos policéntricos o en constelación. “Hoy

hemos trasladado nuestros trabajos, los medios para crear riqueza, que son la esencia del urbanismo, a los lugares donde hemos vivido y comprado durante dos generaciones. Esto ha liderado la emergencia de la *Edge City*. No son ciudades, pero son percibidas por la población como tales, aunque no tengan ni ayuntamiento, ni policía, ni bomberos son lugares donde predominan las oficinas sobre las viviendas, en convivencia con amplios espacios comerciales y lugares de ocio. No en vano Garreau define las primeras y típicas *Edge Cities* las que surgen en el Silicon Valley, alrededor de San José o Palo Alto, y en el entorno de la Ruta 128 en el Boston metropolitano, donde se concentra la industria informática. Otras dependen de estrategias empresariales, como Schaumburg, junto al aeropuerto O’Hara de Chicago, cuyo origen está en la decisión de la dirección de Sears de abandonar su gran rascacielos del *downtown* y situar junto al aeropuerto su cuartel general, convirtiéndose en el primer catalizador del área. El entorno de Nueva York, ya sea en Newark o en Long Island; el Perimeter Center de Atlanta, una verdadera segunda ciudad al norte de la circunvalación; o Irvine en Orange County a partir del cruce de dos autopistas interestatales como tantas otras en el área metropolitana de Los Ángeles, muestran el vigor urbanístico del fin del siglo XX. Es evidente que las funciones originales del *downtown*, centro de negocios y administración pública, lugar comercial por excelencia y nodo principal de los sistemas de transportes, se ve alterado profundamente por el desarrollo de una periferia compleja dotada de lugares con una nueva centralidad excepcional.

Es evidente que nos encontramos ante una multiplicidad de fenómenos urbanos que no responden a una lógica única. Lo explica E. W. Soja en lo que él denomina Exópolis. Lo urbano se reconduce hacia un modelo policéntrico, fragmentado y discontinuo, una ciudad-región todavía confusa y con un variado y cambiante reparto de funciones entre el *Inner City* y las *Outer Cities*.

Con la aparición de estos complejos patrones regionales de urbanización, es lógico que el

control de la forma urbana dispersa –control del *sprawl*– y la propia comprensión de las formas de crecimiento urbano se convierten de nuevo en un tema central, dominante en la reflexión sobre la ciudad contemporánea, a la vez que el tema de su sostenibilidad o las formas diversas y simultáneas de renacimiento de los centros urbanos. Centralización o descentralización, lo que la teoría parecía interpretar como antagónico es puesto en evidencia por la realidad y sucede a la vez.

El desafío está quizás en lo que, con perspicacia, el arquitecto holandés Rem Koolhaas denomina “ciudad genérica”, sin confundir la ciudad moderna con la ciudad contemporánea, multi-forme y compleja pero que, sin embargo, tiende a ser –a pensarse– como un universal, como algo con una regularidad sorprendente. ¿Son o pueden ser estas ciudades como los aeropuertos? Koolhaas es fiel a la alergia del arquitecto hacia la periferia o el suburbio, y se mueve en el marco de la megaestructura, de una gran arquitectura capaz de resolver los problemas urbanos. Pero a la vez exalta la compleja periferia. Lo visible en las ciudades contemporáneas es muy parecido, ya estemos en París o en Atlanta, si nos referimos a la regularidad y semejanza de lo edificado que se detecta en los nuevos suburbios y más allá de particularismos locales, lo universal descansa en el culto a la velocidad, al artefacto y a la fuerza de una realidad urbana dinámica y cambiante. Este razonamiento de exaltación de lo existente no contempla ninguna preocupación por comprobar si nos encontramos ante una ciudad sostenible. Koolhaas mezcla provocativamente impresiones en un delirio por el caos urbano, entendiendo la arquitectura misma como una caótica aventura. Los antecedentes de estas percepciones ya estaban en su proyecto concurso para Melun Sénart, en su idea de fases e interfases, de flujos de actividad y de tiempo, con una concepción nodal de los contenedores arquitectónicos insertos en situaciones urbanas complejas. Koolhaas no habla de una ciudad ideal, sino de la ciudad real, de sus fragmentos dispuestos en el gran teatro del mundo con un reparto elegido socialmente.



Surgen fuerzas centrífugas –costes de congestión, precios del suelo, nueva valoración de la naturaleza y del medio rural– que llevan a la salida de muchas actividades urbanas fuera de los límites tradicionales de la ciudad. Foto: Vicente González.

En este contexto, Europa está apostando por el policentrismo, tanto a escala continental con las políticas de la Unión Europea, como a escala regional y de área metropolitana. El policentrismo aparece como una respuesta inteligente que dialoga bien con los sistemas de asentamientos tradicionales y ofrece oportunidades y una luz al final de un camino difícil de dispersión desordenada de los asentamientos urbanos en el territorio. El esfuerzo que está haciendo Europa para dotarse de una sólida red de Alta Velocidad ferroviaria integrada con un buen sistema de aeropuertos y autopistas y, por supuesto, con una potente infraestructura digital, va a permitir a las ciudades medias interactuar en un sistema de ciudades cada vez más integrado y cohesionado. Con estas infraestructuras de conexión de última generación, las ciudades medias pueden ser competitivas para el desarrollo de ciertas actividades productivas en las que son fuertes, pero tienen muchas más opciones para lograr objetivos de cohesión social y sostenibilidad ambiental y cultural. Los sistemas de ciudades equilibrados y con unos nodos coherentes y con gran identidad urbana,

puede ser una respuesta ante el desánimo y el caos como única perspectiva de organizar las ciudades de siglo XXI. También el policentrismo se presenta como una opción interesante para la articulación de las áreas metropolitanas que son territorios cada vez más complejos. En otras regiones del mundo, especialmente en Asia, América Latina y algunas grandes capitales de África, las pautas de asentamiento se orientan hacia el desarrollo de megaciudades con muchísimas dificultades de gobierno, equilibrio y articulación territorial.

Posiblemente no haya ningún otro momento en la historia de la humanidad en el que se hayan producido cambios tan importantes o hayan existido tensiones urbanas de transformación tan relevantes como las que se están produciendo en diferentes ciudades y territorios del mundo en estos momentos, y ello, tanto en las ciudades de los países desarrollados que acabamos de describir como en las ciudades del tercer mundo que presentamos en el apartado siguiente.

EL URBANISMO INFORMAL EN LAS CIUDADES DEL TERCER MUNDO

Una de las manifestaciones de la globalización es la inmensa metrópolis auto-construida en las grandes ciudades del Tercer Mundo. En los próximos 25 años se estima que casi 2000 millones de personas nacerán o pasarán a vivir en las ciudades y esto va a tener lugar en gran medida en una inmensa metrópolis informal que se levanta en los países del Tercer Mundo.

África, Asia y Latinoamérica son las regiones del mundo en las que se produce un crecimiento demográfico mayor con una masiva afluencia de inmigrantes desde el campo, en contextos sin capacidad de respuesta a problemas como el de la vivienda y de los servicios urbanos básicos. Se produce una eclosión de asentamientos espontáneos, más o menos marginales o ilegales, en vacíos y periferias, resultado social de la exclusión y de la dificultad de gran parte de la sociedad de incorporación a las principales opciones de desarrollo. La urbanización sucede con tanta rapidez que hace imposible una respuesta de los gobiernos locales para aportar servicios urbanos básicos. Londres, con diferencia la mayor ciudad del mundo al principio del siglo XX, tardó 130 años en pasar de 1 a 8 millones de habitantes. Ciudad de México tardó solo 30 años, entre 1940 y 1970, en crecer lo mismo, y en sólo 16 años volvió a duplicar su población. Es sólo una muestra del explosivo crecimiento metropolitano que están viviendo algunas ciudades del mundo.

En el caso de las ciudades latinoamericanas la vivienda auto construida en barriadas recibe muchos nombres, manifestando siempre la evidencia de una sociedad agrupada: convento, cuartel, rancho, corral... Efectivamente nos encontramos tanto con nuevos barrios, levantados habitualmente en el borde urbano o sobre espacios abandonados de titularidad pública –los ejidos en México– y sobre lugares inadecuados para la construcción, como barrancos o colinas, como con desarrollos en el interior de la ciudad,

Hoy día, las ciudades necesitan no sólo ser competitivas en su entorno inmediato, sino ser globalmente competitivas. Este concepto no se refiere sólo a los aspectos económicos, sino que es mucho más amplio y significa que las ciudades necesitan singularizarse sobre la base de su idiosincrasia, señas de identidad y componentes de excelencia para ser un referente global a su propia escala



Se observa la emergencia en el centro de las ciudades de actividades dotacionales y nuevas tipologías comerciales, de empleos cualificados y residencia sofisticada mediante operaciones de renovación urbana o de creación de áreas de nueva centralidad en los espacios vacantes que genera la reconversión económica, el desmantelamiento del aparato industrial obsoleto o antiguas infraestructuras. Foto: Vicente González.

incluida la infravivienda en los centros históricos. En el primer caso se llaman favelas, reparos, ranchos, villas miseria, barrios pirata, asentamientos marginales, mocambos etc. Cuando surgen de la reutilización intensa de espacios de la ciudad histórica se denominan corralitos, vecindades o casas de inquilinato, conventillos, ciudadelas, cuarterías.

No deberíamos minusvalorar lo que la gente ha hecho por sí misma, porque no es sólo infravivienda. Además de chabolismo en el conjunto de las barriadas auto-construidas observamos un esfuerzo real de construcción social. Muchos grupos han levantado en esos barrios estructuras útiles para sus formas de vida. En muchos casos los que viven en la denominada ciudad informal son asalariados y trabajan en la ciudad formal. Pero es la insuficiencia de sus salarios la que los ha obligado a levantar poco a poco sus casas, adaptadas a las necesidades de espacio de una familia amplia en una economía de subsistencia.

Y es que esta capacidad de auto-organización no sólo se verifica en el tema de la vivienda. Pensemos en el transporte metropolitano y en el comercio. Sin el transporte mediante pequeños vehículos, tipo furgoneta, estructurados por rutas en supuesta concesión, como los “peseros” de México o las busetas de otros países, y sin su lógica capilar sería imposible llegar a lugares remotos de la ciudad, porque sin ese transporte la vida en las barriadas sería imposible, y no sólo en las ciudades mayores como México o Sao Paulo. Otro tema es el comercio en las calles, los tenderetes o tianguis del comercio ambulante que facilitan el acceso de millones de ciudadanos al consumo y que constituye un elemento central de la economía informal. Regularizar el transporte público, incorporar los mercadillos a la economía oficial o mejorar la infraestructura de las barriadas autoconstruidas no es posible sin contar previamente con los actores que están envueltos en esas actividades. Se trata de comprender en cada caso de una forma diferente y profunda la vida de la ciudad.

En la ciudad informal hay grupos sociales muy frágiles. La incapacidad organizativa, el fatalismo o la desesperanza caracterizan la vida de los miembros de una parte de la sociedad más débil. Oscar Lewis acuñó el nombre de cultura de la pobreza.

Una de las dimensiones más problemáticas del desarrollo sostenible es su dimensión social, íntimamente vinculada al concepto de equidad. Problemática a la hora de abordar necesidades básicas, variables en función del contexto en el que se aplica, por la constatación de la dificultad de superar la pobreza uno de los mayores obstáculos del logro de un desarrollo sostenible: “es difícil preocuparse por la protección del medio ambiente cuando la supervivencia es la prioridad” y por tanto “una mayor equidad, tanto por motivos morales como prácticos, se está convirtiendo en un tema clave para alcanzar un desarrollo sostenible tanto en el mundo desarrollado como en los países en vías de desarrollo”.

Aquí es donde una nueva política urbana independiente del simple liberalismo y de su sujeción al orden económico del mercado puede tener un papel relevante. Una política urbana adecuada puede lograr resultados espectaculares en la mejora de las condiciones de partida y mejorar la competitividad de las actividades económicas que en ella se localizan. Pero especialmente puede alcanzar resultados muy positivos en materia de integración social y desarrollo cultural.

El programa Favela-Barrio es uno de los muchos ejemplos a los que podemos acudir. Surge en la ciudad de Río de Janeiro, donde una cuarta parte de la población vive en favelas, con apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo. El programa, semejante a otros desarrollados en muchas ciudades de Iberoamérica, se despliega aquí sobre 15 áreas que incluyen 90 comunidades, afectando a 250.000 personas, planteando un cambio total del rumbo con el que los barrios de favelas eran tratados en Río. El objetivo principal es el de integrar las dos partes de la ciudad, las denominadas formal e informal. Para ello trata de regularizar los dere-

chos de propiedad del suelo y de las viviendas y de proveer a cada área de infraestructuras básicas, servicios y equipamientos de forma coordinada y articulada. El programa se gestiona en colaboración con la comunidad, de forma que los primeros resultados tienen éxito, no ya por lo que se ve, es decir, por la mejora física de los barrios, sino por su capacidad para abrir una vía hacia una sociedad más equilibrada.

EL PROYECTO CITIES Y LOS SMARTPLACES

El Proyecto Cities consiste en una investigación sobre 20 ciudades innovadoras de los cinco continentes. El proyecto nació en la Universidad de Pensilvania en el año 1998 y continúa actualmente. Este proyecto está siendo coordinado por la Fundación Metrópoli, que tiene su sede en Madrid, y se cuenta con la participación de diversos departamentos de planificación urbanística y Universidades de distintas ciudades, entre ellas: Toronto, Boston, Filadelfia, Miami, Monterrey, Medellín, Curitiba, Montevideo, Santiago de Chile, Dublín, Euskadi, Windhoek, Ciudad del Cabo, Dakar, Riad, Dubai, Hong Kong, Shanghai, Cebú, Singapur y Sydney. Las ciudades seleccionadas hasta ahora podemos considerarlas innovadoras en su contexto, son de tamaño medio a escala global, salvo algunas excepciones, y presentaban una actitud muy abierta a colaborar y compartir sus experiencias con otras ciudades del mundo. Son además ciudades que pertenecen a países con distinto nivel de desarrollo económico y con muy distintas culturas y formas de organización política y social.

Se diseñó una metodología muy operativa para identificar los Componentes de Excelencia de cada una de estas ciudades y ha sido posible comparar cartografías sobre temas críticos, indicadores, actitudes de los líderes locales, análisis de accesibilidad relacional, condiciones de contexto internacional y otros aspectos que nos han permitido definir los perfiles urbanos y los aspectos en los que cada una de las ciudades presentan ventajas competitivas. Asimismo, ha



Ha surgido una masiva urbanización difusa o "sprawl" como resultado de la incapacidad de controlar el crecimiento urbano dentro de unos límites físicos razonables y con una cierta compacidad. El "sprawl" genera problemas de tráfico, imposibilidad de aplicar sistemas de transporte público, aislamiento físico y falta de cohesión social, destrucción de espacios naturales y áreas agrícolas valiosas, consumo masivo de energía, etc. Foto: Vicente González.

sido posible analizar las principales innovaciones urbanas que se están desarrollando en cada una de estas ciudades.

Sobre la base de esta investigación hemos denominado *SmartPlaces* o Territorios Inteligentes a aquellos que están enfocando con coherencia los retos de la globalización y los riesgos que genera. Se trata de ciudades innovadoras capaces de encontrar un equilibrio entre los aspectos de competitividad económica; cohesión y desarrollo social; y sostenibilidad ambiental y cultural. Hemos aprendido de la experiencia de estas ciudades y particularmente de la forma en la que operan para conseguir buenos resultados urbanos. Ninguna de las innovaciones identificadas puede ser trasladada directamente a otra ciudad y a otro contexto, pero en todo caso, son referencias interesantes. Hemos encontrado algunas de las siguientes características en los *SmartPlaces*.

Los *SmartPlaces* los diseña la comunidad. El mercado es un magnífico instrumento para regular la economía y para estimular la crea-

tividad y productividad de las empresas, sin embargo, el mercado no es un mecanismo eficiente de organización de la ciudad. En muy diversas ciudades del mundo se ha constatado que dejar la organización física de la ciudad a los meros impulsos del mercado y a las demandas individuales de los diferentes actores no genera resultados satisfactorios a medio y largo plazo, ni tan siquiera en materia de competitividad urbana. En consecuencia, los *SmartPlaces* no los diseña el mercado y aunque a la hora de organizar la estructura urbana tengan en cuenta obviamente la lógica económica, en el diseño de la ciudad participan los diversos componentes de la comunidad. Los *SmartPlaces* diseñan su futuro a través del liderazgo, de la participación de la población y mediante procesos que garantizan la innovación, son por tanto territorios con liderazgo fuerte, una sociedad civil madura y notoria cohesión inter-institucional. En este contexto se constata que un liderazgo político coherente supone una importante ventaja competitiva para la ciudad. En algunas de las ciudades estudiadas, la carencia de liderazgo político es suplida por la



Las grandes compañías de distribución fueron las primeras en detectar las posibilidades de la periferia, creando centros comerciales en los bordes accesibles de la ciudad consolidada. Foto: Vicente González.

sociedad civil a través de fundaciones, ONG, y el propio voluntariado activo, especialmente en ciudades de Estados Unidos donde el denominado tercer sector es muy fuerte, en otros casos, la comunidad empresarial juega un papel esencial más allá de sus propios intereses empresariales directos. En todo caso, es importante destacar que en las sociedades democráticas, un liderazgo político coherente constituye una importante ventaja competitiva. La cooperación interinstitucional es un aspecto que permite acometer con gran facilidad proyectos que en un entorno de confrontación y de falta de objetivos compartidos sería imposible. En definitiva, los *SmartPlaces* son territorios en los que viven comunidades activas que han sido capaces de organizarse para inventar y alcanzar un consenso con respecto a un proyecto de futuro.

Sensibilidad y responsabilidad ambiental.

Los *SmartPlaces* asumen una nueva ética con respecto al medio ambiente natural y urbano, y son conscientes de que las escalas de reflexión para abordar con coherencia los temas ambientales no son las divisiones administrativas del

planeamiento convencional, y por ello, buscan nuevas escalas de trabajo, especialmente en el ámbito regional y en la denominada escala intermedia. Los *SmartPlaces* aportan una nueva sensibilidad por los problemas y oportunidades que ofrece el medio ambiente, y sobre todo, se esfuerzan en hacer compatible el modelo territorial o el modelo urbano con las singularidades del medio físico, con su razonable capacidad de acogida y con la vocación de las diferentes áreas. Hoy día, afortunadamente, podemos decir que se está globalizando también la preocupación por el medio ambiente natural y urbano y se asume de forma casi generalizada que es importante evitar impactos ambientales negativos. Sin embargo, los *SmartPlaces* asumen una postura más ambiciosa de intervención positiva en el medio ambiente, de protección activa, de puesta en valor del territorio, de renovación de los ecosistemas naturales, y sobre todo, de rehabilitación de áreas urbanas degradadas física, social y económicamente. En diversas ciudades de las estudiadas en el Proyecto Cities, se confirma que el esfuerzo de las ciudades y de los territorios en materia ambiental no sólo incide en la calidad de vida de la población, es un factor importante de singularidad y competitividad para el desarrollo y atracción de ciertas actividades económicas y un importante elemento de cohesión social, dado que el sistema ambiental de la ciudad lo disfruta toda la población. Nos ha llamado la atención la experiencia de Curitiba, sobre todo el impacto social de su sistema de parques y la relación entre el esfuerzo ambiental y su capacidad de atracción de empresas internacionales. En definitiva, los *SmartPlaces* asumen el compromiso de legar a las generaciones futuras un territorio más cuidado que el que han recibido y con intacto potencial de desarrollo. Hoy día se comprueba que invertir en paisaje y en la mejora ambiental de las ciudades y de los territorios es una de las actividades más rentables económicamente y con importante impacto social. Aquí es definitivo lo que la arquitectura y la planificación física pueden aportar, el valor del diseño urbano y de la arquitectura del paisaje, sobre todo en los sistemas asociados al “espacio público”.

Capaces de crear ventaja competitiva. Las ciudades y los territorios son únicos e irrepetibles, en un contexto internacional cada vez más interrelacionado y complejo, y son susceptibles de aportar ciertas ventajas competitivas para las actividades económicas, para la residencia, para el ocio, la cultura y la relación social. En diversas ciudades de las estudiadas, se demuestra que un buen diseño urbanístico permite mejorar la capacidad competitiva una ciudad. Las ciudades no sólo son atractivas sobre la base de sus condiciones intrínsecas, sino porque han sido capaces de consensuar un proyecto inteligente de futuro. Los *SmartPlaces* son capaces de desarrollar un urbanismo que les permite crear ventajas competitivas en un contexto de competencia y cooperación entre ciudades y territorios. Las infraestructuras, los grandes equipamientos y servicios, pertenecen al proyecto de ciudad. Y como ya comentamos en la introducción de este libro, el reto más importante para nuestras ciudades en el futuro será la capacidad para educar y atraer recursos humanos altamente preparados, en este sentido, las oportunidades profesionales, la conectividad, la infraestructura educativa, el ambiente innovador, las opciones residenciales, la calidad de vida, el equilibrio social, la seguridad ciudadana, la oferta cultural y de ocio, la calidad de los espacios urbanos va a ser factores clave de competitividad. Las ciudades que tengan más éxito en atraer y educar a los mejores talentos intelectuales y a los mejores trabajadores son las que van a florecer. Los ciudadanos son la materia prima básica de la economía del siglo XXI, y esto, va a afectar mucho al perfil y a las funciones de las ciudades en el futuro. Los gobiernos locales y regionales pueden contribuir de forma eficaz a la mejora de la competitividad de las empresas y actividades que se desarrollan en sus territorios. Se trata de que cada ciudad pueda definir objetivos muy específicos para dotarse de los factores críticos capaces de generar ventaja competitiva. Es interesante la experiencia de Monterrey y el papel del empresario local en el desarrollo de un poderoso sistema educativo en diálogo permanente con las empresas locales. En definitiva, los *SmartPlaces* son capaces de definir un proyecto de

ciudad que les permite crear ventajas competitivas para cierto tipo de actividades que son viables en la nueva economía global.

Compromiso con la cohesión y el desarrollo social. Los *SmartPlaces* son territorios en los que se trabaja para lograr la cohesión y el equilibrio social, es decir, la “inclusión” de todos los ciudadanos, al mismo tiempo que se lucha contra la desigualdad y la “exclusión” de personas y grupos de la sociedad. Los *SmartPlaces* dedican esfuerzos importantes a la renovación urbana, a la mejora de la calidad ambiental, al espacio público y a la imagen urbana, ya que estos aspectos repercuten en todas las clases sociales y grupos de la ciudad. Los *SmartPlaces* intentan limitar la “exclusión voluntaria” de las élites para crear una sociedad más “inclusiva” en la base. La experiencia de diversas ciudades en el mundo corrobora que el espacio público puede ser uno de los principales puntos de referencia para la vida comunitaria en la ciudad, la calidad de estos espacios públicos y su nivel de utilización es un claro exponente de la cohesión y equilibrio social. Gran parte de los esfuerzos para conseguir una ciudad integrada socialmente no pueden hacerlos las autoridades públicas, y por ello, el dinamismo y el nivel de compromiso de la sociedad civil es esencial para lograr una ciudad equilibrada e inclusiva. Una de las sorpresas de nuestra investigación ha sido comprobar que los esfuerzos de las ciudades por lograr la inclusión social de todos los ciudadanos tiene efectos evidentes también en

Si somos capaces de ofrecer un nuevo marco conceptual y unos nuevos instrumentos de trabajo, en ese caso, el renacimiento del papel de las ciudades irá en paralelo al renacimiento del urbanismo y de la política urbana y podremos desempeñar un papel útil e importante en nuestra sociedad

la capacidad competitiva de la ciudad y en su atractivo para el desarrollo de actividades económicas. Los *SmartPlaces* son además territorios que propician el sentimiento de pertenencia y fortalecen las señas de identidad, porque ello mejora la capacidad para trabajar en proyectos colectivos. Finalmente, los *SmartPlaces* impulsan la democratización del urbanismo y los procesos activos de participación como mecanismo eficaz contra la exclusión y a favor del desarrollo social.

Estructuras coherentes de gobierno del territorio. En las últimas décadas se están produciendo cambios importantes: Surgen nuevos bloques políticos y económicos, se reorganizan las funciones de los Estados, emergen con fuerza las regiones y las ciudades como grandes protagonistas de la economía global, se fortalece el fenómeno de la ciudad región, la autonomía de muchas entidades locales está conduciendo en ciertos lugares a una estéril fragmentación política y administrativa, los territorios más complejos están ensayando fórmulas de descentralización, etc., en este contexto, las escalas de gobierno y organización del territorio resultan cada vez más complejas y existe un claro riesgo de fragmentación y de un gobierno imposible en territorios con una estructura administrativa y política inapropiada. Los *SmartPlaces* son espacios en los que existe una estructura administrativa y política eficiente o pactos de colaboración inter-institucional coherentes para diseñar y construir el futuro de estos territorios, además son territorios capaces además de crear los órganos adecuados para el desarrollo de proyectos concretos o para el cumplimiento de objetivos específicos, es decir, son capaces de tejer la denominada "Arquitectura Social" necesaria para la eficacia en el desarrollo de operaciones estratégicas. Algunas ciudades como Toronto han desarrollado recientemente procesos de reforma administrativa y política para reorganizar su territorio metropolitano de manera eficiente y democrática. Es importante hacer referencia también a las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías para crear un gobierno eficiente "*Smart-Government*" con lo que ello representa para la reducción del peso burocrático y para la

emergencia de nuevas oportunidades que permiten profundizar en los aspectos de participación de la población en los temas de la ciudad. La tecnología digital está siendo utilizada por muy distintas ciudades del mundo para mejorar los servicios a los ciudadanos y fomentar también el sentido de ciudadanía.

Diálogo con el entorno. Los *SmartPlaces* frecuentemente encuentran las claves para el diseño de sus perfiles urbanos en la relación con sus específicas condiciones de contexto. En la escala global de interrelaciones urbanas, muchas ciudades han encontrado un perfil singular sobre la base del desarrollo de funciones que las posicionan en el contexto de la economía global. Singapur tradicionalmente ha sido un nodo portuario, aeroportuario y financiero y ahora apuesta por la creación de un nodo de excelencia en Biotecnología; Kuala Lumpur pretende consolidarse como centro de excelencia en tecnologías multimedia con su proyecto del Supercorredor Multimedia; Boston como centro universitario de excelencia que ha permitido un importante desarrollo de la economía creativa; Miami como punto de encuentro entre Estados Unidos y Latinoamérica, etc. En segundo lugar, se perciben oportunidades derivadas de la inserción inteligente de determinados núcleos urbanos en los sistemas de ciudades de su entorno, especialmente en Europa, donde existe una gran tradición urbana y un interesante sistema de asentamientos histórico; surgen oportunidades derivadas de la definición de perfiles complementarios, fortalecimiento de ciertas conexiones, estructuras territoriales policéntricas, desarrollo de funciones supramunicipales e interrelaciones de las ciudades con los sistemas rurales y espacios naturales; es el caso del País Vasco que con su proyecto Euskal Hiria está apostando por ser un referente en la nueva Europa. Finalmente, la emergencia de la ciudad región en los entornos de las principales metrópolis ofrece un ámbito muy complejo y apasionante de posibles relaciones; la organización de los territorios metropolitanos y de las regiones urbanas es posiblemente el reto más difícil del urbanismo del siglo XXI. Cada vez más el futuro de los territorios depende de la identificación



Se produce una explosión de asentamientos espontáneos, más o menos marginales o ilegales, en vacíos y periferias, resultado social de la exclusión y de la dificultad de gran parte de la sociedad de incorporación a las principales opciones de desarrollo. Foto: Álvaro López.

de su vocación en relación con su entorno y los *SmartPlaces* son capaces de identificar un perfil inteligente en relación a las condiciones de contexto. No es fácil identificar estos perfiles urbanos sobre la base del urbanismo tradicional orientado a ordenar las actividades urbanas dentro de los límites del propio municipio, se requiere trabajar a distintas escalas territoriales con visión estratégica y conocer los componentes de excelencia propios y su singularidad en relación con el contexto.

Innovación. Las empresas que más éxito tienen en los mercados internacionales dedican un mayor esfuerzo a labores de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), de forma análoga, las ciudades y las regiones, a través de la investigación y diseño de estrategias innovadoras, pueden afrontar el futuro con más éxito. Los *SmartPlaces* son territorios que apuestan por la innovación, que enfatizan el urbanismo de ideas, territorios que investigan sus singularidades y sus oportunidades, que tienen capacidad para aprender de su propia experiencia y de la experiencia de los demás. Son territorios

conscientes que en el siglo XXI el mayor riesgo es permanecer inmóvil y no ser capaces de innovar, dado que vivimos en un contexto de rápidos cambios y profundas transformaciones de todo tipo. La experiencia del Proyecto Cities ratifica que la innovación es la forma más eficiente de crear ventaja competitiva. Innovar no es sino inventar a partir de lo ya inventado, de lo que sabemos cómo es y cómo funciona, del saber acumulado en ciudades y territorios. Buenos ejemplos son la experiencia de Curitiba con su centro de pesquisa que ha sido clave en la transformación urbana de la ciudad; la iniciativa de Melbourne con su programa internacional de *benchmarking* urbano; Sydney con su iniciativa "Sydney Sostenible", que tanto aportó a singularizar su candidatura olímpica y hoy está inspirando el conjunto de las estrategias urbanas y territoriales en la ciudad región; o incluso; el caso de One North en Singapur, presentado en este libro, orientado a la creación de un nodo de innovación y de atracción de profesionales creativos de distintos países del mundo. La clave para la innovación en los territorios son las personas, y especialmente, la existencia de una po-

La sostenibilidad debemos concebirla desde una perspectiva amplia que incluye sostenibilidad ambiental, pero también económica, social y cultural, que incluye a gente y sus intereses cotidianos. Los *SmartPlaces* utilizan las estrategias territoriales y el urbanismo participativo para conseguir un desarrollo sostenible y alcanzar un equilibrio inteligente entre medio ambiente, sociedad y economía

blación con un alto nivel de formación. Cuando las ciudades disponen de una importante infraestructura educativa, y sobre todo de centros de investigación de alto nivel, tienen ventajas para la innovación. Algunas ciudades que no disponen de una infraestructura educativa sofisticada están atrayendo talentos intelectuales, empresas y trabajadores cualificados sobre la base de su calidad de vida, de la formación de un ambiente tolerante e innovador y de la existencia de un proyecto interesante de futuro que siempre ejerce un cierto magnetismo sobre las personas, empresas o instituciones que sintonizan con esa visión.

Conexiones con redes de ciudades. En un mundo global, cada vez más, la idea de red y la idea de flujo prevalecen sobre la idea de territorio convencional y las ciudades más globales y mejor interconectadas son las puertas de acceso a la economía y al mundo global. Tradicionalmente los estados han monopolizado las relaciones políticas internacionales a través de sus ministerios de asuntos exteriores y sus embajadas, de cara al futuro, el protagonismo creciente de las ciudades en la nueva sociedad global, hace necesaria una postura más activa de estas ciudades en la búsqueda de alianzas estratégicas. Los *SmartPlaces* son ciudades o regiones capaces de

tejer las conexiones necesarias para participar de forma activa en redes que aportan posición estratégica a la ciudad. Las redes de ciudades pueden basarse en la complementariedad, en la sintonía cultural, en la localización geográfica, en el tamaño, en el perfil urbano, etc., pero en todo caso, estas conexiones entre ciudades facilitan los intercambios políticos, económicos, sociales, culturales y de ideas. La experiencia del Proyecto Cities nos muestra que pueden establecerse vínculos sólidos entre ciudades distantes con las que existe sintonía y vencer de esta forma las barreras convencionales. Al igual que las empresas, las universidades, los centros de investigación y las personas, también las ciudades necesitan establecer vínculos inteligentes y alianzas estratégicas para el cumplimiento de sus objetivos en la etapa de la globalización. Una ciudad que no tiene proyecto de futuro difícilmente podrá identificar las conexiones específicas que necesita, difícilmente podrá crear las alianzas estratégicas que le permitan el acceso a las innovaciones y experiencias en ámbitos específicos en los que la ciudad necesita mejorar. Los *SmartPlaces* son ciudades o regiones conscientes de que una de las claves del éxito en la etapa de la globalización es la pertenencia a redes operativas a nivel regional, nacional e internacional y que éstas pueden crearse a través del esfuerzo de cooperación e intercambio.

“CLUSTER DE EXCELENCIA” Y PERFILES URBANOS

El concepto de componente de excelencia y Cluster de Excelencia ha sido utilizado por primera vez en el ámbito de las ciudades en el Proyecto Cities. Como se ha señalado en el apartado anterior, el objetivo de esta investigación ha sido identificar los componentes de excelencia de las ciudades estudiadas, es decir, aquellos elementos urbanos que presentan un nivel de atractivo y éxito notorio, y especialmente, los relacionados con la estructura física y funcional de la ciudad. Las ciudades y los territorios actuales casi siempre disponen de lugares singulares que han surgido de forma innovadora y que contribuyen de manera

especial a la singularidad y al perfil diferencial de la ciudad.

Estos componentes de excelencia pueden ser zonas residenciales, centros históricos, nuevos parques de actividades económicas, anillos verdes, áreas junto al mar, parques urbanos, corredores verdes, programas de peatonalización, áreas de nueva centralidad, sistemas de transporte público, aeropuertos, plataformas logísticas, programas de vivienda social, campus universitarios, equipamientos singulares, parques científicos, elementos naturales prominentes, infraestructuras viarias, hitos que configuran la imagen de la ciudad, innovaciones tecnológicas, diseños urbanos singulares, programas de sostenibilidad ambiental, innovaciones organizativas, o incluso, elementos no tangibles pero eficaces de arquitectura social.

La clave, sin embargo en la investigación del Proyecto Cities ha sido identificar en cada ciudad el “Cluster de Excelencia”, es decir, el conjunto selectivo e interrelacionado de componentes de excelencia. Lo esencial del concepto de “Cluster” es que sus componentes están in-

terrelacionados constituyendo un Perfil Urbano de excelencia único e irrepetible para cada ciudad.

En algunas ciudades los componentes de excelencia son ya una realidad tangible, en otros casos existen como idea o hay que inventarlos. Hay ciudades en las que de cara al futuro se perciben oportunidades excepcionales que permitirán configurar un “Cluster de Excelencia” propio capaz de generar ventajas competitivas en el contexto en el que se encuentran. En el enfoque del Proyecto Cities resulta importante el concepto de “*Strategic Choices*” que permiten crear, recomponer o ampliar el “Cluster de Excelencia” de una ciudad. La identificación de las “*Strategic Choices*” o Proyectos Críticos se ha realizado a través de la investigación desarrollada sobre los componentes de excelencia, y especialmente, mediante la colaboración de los principales actores urbanos que han expresado su percepción de la ciudad actual y su visión de futuro a través de un instrumento que hemos denominado “Cauce de Participación Institucional”. Para la identificación de estos Proyectos Críticos resulta esencial un conocimiento de



El esfuerzo que está haciendo Europa para dotarse de una sólida red de Alta Velocidad ferroviaria integrada con un buen sistema de aeropuertos y autopistas y, por supuesto, con una potente infraestructura digital, va a permitir a las ciudades medias interactuar en un sistema de ciudades cada vez más integrado y cohesionado. Foto: Vicente González.

la manera en la que están afrontando el futuro otras ciudades del entorno competitivo. También es importante detectar las oportunidades de colaboración con otras ciudades que pueden ofrecer innovaciones útiles o perfiles complementarios.

Para comprender el significado de este enfoque urbanístico es importante tener presente, como se ha señalado en otros apartados de este artículo, que hoy día las ciudades y los territorios se desenvuelven en un entorno muy abierto y competitivo de dimensión global. Hoy día las ciudades necesitan no sólo ser competitivas en su entorno inmediato, sino ser globalmente competitivas. Este concepto no se refiere sólo a los aspectos económicos, sino que es mucho más amplio y significa que las ciudades necesitan singularizarse sobre la base de su idiosincrasia, señas de identidad y componentes de excelencia para ser un referente global a su propia escala. Ésta es una nueva forma de concebir el urbanismo, no se trata sólo de “poner la casa en orden”, sino de definir un proyecto de futuro basado en las fortalezas de la ciudad y no sólo en la solución de los déficits más evidentes. Para ello podemos tener en cuenta la diversidad de ideas y enfoques mostrados en este artículo, sus perfiles diferentes, pero también sus posibilidades de convivencia, ya que manifiestan experiencias y conceptos útiles en cualquier caso, conscientes de que no son trasladables, es decir, útiles como material crítico y como referencias estables. Las ciudades que están teniendo éxito en la etapa de la globalización son capaces de descubrir su propia identidad, sus singularidades y sus fortalezas, y al mismo tiempo, tienen capacidad para inventar y construir sus propias “ventajas competitivas” en relación con su entorno y en el marco de un mundo complejo, global e interrelacionado. Cada ciudad puede apostar obviamente por muchas y diversas iniciativas para configurar su futuro, sin embargo, sólo algunas son capaces de aportar realmente ventaja competitiva a esa ciudad en concreto en la etapa en la que vivimos. A estas opciones las llamamos “Proyectos Críticos” y se basan en las fortalezas de la ciudad y en sus componentes de excelencia.

En las investigaciones desarrolladas sobre diversas ciudades del mundo hemos aprendido que para identificar y, especialmente, para diseñar estos espacios singulares debemos ver, analizar y entender la ciudad con una sensibilidad atenta a lo que es singular en cada caso y que se expresa a través de sus componentes de excelencia. Sólo así podremos imaginar e inventar de cara al futuro unos Proyectos Críticos capaces de ser detonantes de la transformación de la ciudad. Estos proyectos surgen habitualmente en la intersección de los componentes de excelencia de la ciudad y son lugares en los que emerge una dinámica nueva e impredecible que supera las posibilidades asociadas a sus componentes de partida.

En algunas ciudades ciertos componentes de excelencia han crecido espontáneamente; en otras, si queremos estimular su emergencia se requiere de un esfuerzo especial análogo al que los científicos crean para el desarrollo de una determinada reacción química. Hace falta un ambiente adecuado, un lugar propicio, unas mezclas en proporciones correctas, unos catalizadores o dinamizadores, un *know-how*, etc. Los territorios inteligentes son aquellos capaces de diseñar y construir sus propios Proyectos Críticos.

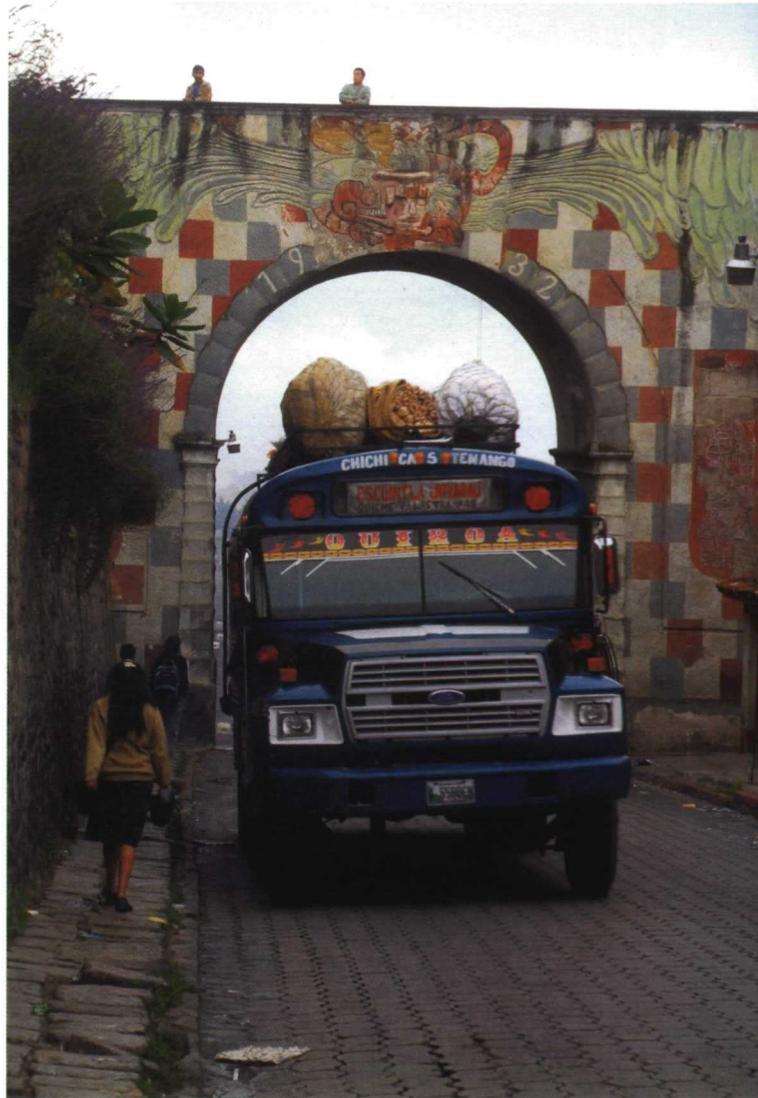
Teniendo en cuenta la limitación de recursos humanos y económicos en la ciudad y los límites temporales de los periodos del gobierno local, la identificación de Proyectos Críticos y prioridades básicas es un elemento esencial de la política urbana. La clave para la definición de un Proyecto-Ciudad inteligente es identificar con rigor el “Cluster de Excelencia” de la ciudad y alcanzar un consenso respecto a los “Proyectos Críticos” de futuro, este Proyecto de Ciudad se convierte en una referencia clara para orientar las acciones prioritarias del sector público, del sector privado y de la sociedad civil organizada.

La metodología de los “Cluster de Excelencia” que estamos utilizando en las investigaciones del Proyecto Cities ayuda a identificar los Proyectos Críticos que pueden ser la base de un Proyecto de Ciudad.

HACIA UN PROYECTO DE CIUDAD

En los albores del siglo XXI están apareciendo situaciones nuevas en todas las facetas de nuestra vida: El desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones multiplica exponencialmente la capacidad de interacción global a todos los niveles; la apertura de los mercados internacionales introduce nuevas pautas de comportamiento en las empresas que operan globalmente; la actual estructuración política mundial hace difícil abordar de forma justa y coherente la redistribución de los recursos que genera la economía internacional y esto acentúa las desigualdades y genera una gran fractura entre países, ciudades y personas; la apertura global y los crecientes desequilibrios entre países está afectando de forma espectacular a los flujos migratorios y en algunos países surgen problemas graves de integración, creciente inseguridad, etc.; tras los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001 en Nueva York o los del 11 de marzo del 2004 en Madrid, también ha cambiado radicalmente la percepción de la seguridad, los sistemas de protección de los países y los filtros migratorios, e incluso se está transformando el equilibrio entre libertad personal y mecanismos de garantía de la seguridad colectiva.

Todos estos cambios afectan también a las ciudades y a la forma de gestionarlas. Hoy día, los habitantes de nuestras ciudades interactúan en un entorno global cada vez más amplio que sobrepasa los límites locales y también las empresas que nacen o que deciden instalarse en nuestras ciudades tienen unas exigencias de operar en mercados cada vez más amplios y están sometidas a un esquema de competencia que supera los límites físicos de las ciudades y de su entorno regional inmediato. En este contexto, las ciudades necesitan utilizar como referencia básica para su organización y diseño el contexto de la globalización, aunque sólo sea porque deben acoger y dar los servicios adecuados a sus ciudadanos y a las empresas que allí se ubican. Cada vez más las empresas necesitan operar globalmente para sobrevivir y cada vez más también una mayor proporción



Sin el transporte mediante pequeños vehículos, tipo furgoneta, estructurados por rutas en supuesta concesión, como los "peseros" de México o las busetas de otros países, y sin su lógica capilar sería imposible llegar a lugares remotos de la ciudad, porque sin ese transporte la vida en las barriadas sería imposible. Foto: Álvaro López.

de ciudadanos tienen necesidades de interactuar con ideas, información, territorios y personas situadas fuera de los propios límites de la ciudad.

En los últimos años se ha escrito y debatido mucho sobre la competencia entre las ciudades; con frecuencia se ha señalado que no son los Estados las unidades económicas realmente operativas y relevantes en la nueva economía, sino

las ciudades y sus entornos regionales. La cuestión clave es pensar en la naturaleza de dicha competencia; es decir, preguntarse si competen realmente las ciudades o más bien las personas y las empresas que viven y operan en la ciudad. No cabe duda de que hoy día las empresas competen, y no sólo localmente, sino globalmente debido a la disponibilidad de información, a la creciente transparencia de los mercados y a la progresiva eliminación de las barreras al comercio internacional. Nuestra tesis es que desde la política urbana y desde el urbanismo se puede aportar un soporte básico para la competitividad de las empresas y también y la calidad de vida que puede llegar a marcar una diferencia perceptible por los ciudadanos.

La cuestión clave para el gobierno de las ciudades es saber si los alcaldes y los equipos de gobierno municipal o regional pueden hacer algo para mejorar la capacidad competitiva de las empresas de su municipio o de su región, o si en realidad, estos territorios se perciben como competitivos porque lo son las empresas que se han instalado allí. En nuestras investigaciones del Proyecto Cities se constata que las ciudades y las regiones sí pueden desarrollar "ciertas" ventajas competitivas para "ciertas" actividades. Tradicionalmente eran muy importantes las denominadas ventajas comparativas, es decir, aquellas relativas a la geografía, a la naturaleza, al clima, etc. Cada vez más, en la nueva economía prevalecen las denominadas ventajas competitivas creadas por el hombre, y esto sucede especialmente en el ámbito de las ciudades. Las ciudades y los territorios pueden contribuir a la competitividad de las empresas con una simplificación de la burocracia, con una gestión ágil y eficiente del sector público, con equipamientos educativos apropiados al perfil de las empresas, con una buena infraestructura digital, con aeropuertos, servicios logísticos, servicios financieros, movilidad eficiente, suelo disponible a un precio razonable, calidad de los espacios públicos, etc., pero especialmente, una ciudad puede aportar ventajas competitivas si existe un "cluster económico" local o una específica composición de actividades y servicios propicios para el nacimiento o instalación de empresas de un

cierto perfil. Las ciudades necesitan dotarse de un determinado perfil y un determinado estilo de vida, que si está inteligentemente elegido, será un poderoso instrumento para crear valor añadido y atractivo para cierto tipo de actividades, empresas y personas. Añadir valor a la condición urbana dominante, tanto para la comunidad como para sus individuos, mediante el acierto en las decisiones espaciales.

Esta reflexión pone de manifiesto que una parte sustancial del soporte que necesitan las empresas para ser competitivas y de los alicientes que necesitan los ciudadanos para alcanzar cotas significativas de calidad de vida, tiene una relación muy estrecha con el modelo de ciudad, con su estructura urbana y con su perfil funcional, y estos aspectos, están gestionados por las autoridades locales. En definitiva, la política urbana es un factor esencial para la creación de ventaja competitiva y calidad de vida sustentable. Una de las principales y más difíciles misiones de los gobiernos locales es orientar el modelo de ciudad en una dirección inteligente, inspirada en la idiosincrasia del lugar, en sus componentes de excelencia y con una importante participación de los diferentes actores. Como señalábamos en el apartado anterior, la clave para los gobiernos locales, que a veces están poco tiempo en el poder, es elegir bien, identificar los proyectos críticos por los que quiere apostar la ciudad y aportar la energía, la ilusión y el liderazgo necesarios para avanzar en esa dirección. Esta es una forma viable de crear ventaja competitiva y magnetismo en la etapa de la globalización, y por eso, el liderazgo es tan importante, dado que es el elemento aglutinador que hace actuar de forma integrada a los diferentes componentes de la ciudad.

Durante décadas los gobiernos de las ciudades y las regiones se han organizado a través de rígidos departamentos sectoriales que dejaban escasas oportunidades a la interrelación y a la sinergia. Cada vez más son necesarios órganos específicos para el desarrollo de proyectos inteligentes, que casi siempre son proyectos de fusión que surgen en lugares de confluencia o en puntos de acupuntura urbana como los

denomina brillantemente Jaime Lerner. No se puede trabajar sólo a una escala, es necesario simultanear proyectos, abordar las diferentes escalas urbanas y territoriales, activar proyectos sólidos, crear interferencias.

Algunos de los más innovadores e imaginativos proyectos para el siglo XXI, como *One North* en Singapur, se está creando a través de una agencia específica JTC (Jurong Town Corporation) capaz de integrar aspectos de diseño urbano, innovación, universidades, infraestructura, biotecnología, nuevas tecnologías, arte, vivienda, ocio. Otros espacios de la ciudad como las áreas residenciales, ciertas reservas ambientales, áreas portuarias, etc., pueden desarrollarse fácilmente por diversos actores a través de procedimientos convencionales, pero los Proyectos Críticos capaces de impulsar poderosamente la transformación de la ciudad son transversales y requieren una gestión inteligente y específica. La ciudad del siglo XXI se basa más que nunca en la innovación, y ésta se produce en la intersección entre disciplinas distintas, en los lugares de encuentro entre filosofías y actitudes diversas, en los espacios físicos de intercambio, en los nodos de confluencia física y virtual, en los lugares frecuentados por las personas más creativas y tolerantes de la sociedad. Un espacio de interacción que ha de reprogramar “lo público”, no sólo como forma, sino como objetivo del interés colectivo cotidiano.

Como hemos señalado, nuestra sociedad afronta una época de grandes cambios; si el urbanismo permanece al margen de estos nuevos retos de las ciudades en la etapa de la globalización, los urbanistas y los responsables de las políticas urbanas estaremos condenados a desempeñar un papel marginal. Por el contrario, si somos capaces de ofrecer un nuevo marco conceptual y unos nuevos instrumentos de trabajo, en ese caso, el renacimiento del papel de las ciudades irá en paralelo al renacimiento del urbanismo y de la política urbana y podremos desempeñar un papel útil e importante en nuestra sociedad. Los instrumentos tradicionales de planeamiento urbanístico en muchos casos están resultando insuficientes para dar una adecua-

La buena noticia, el mejor mensaje que podemos transmitir a las ciudades con problemas, a aquellas que tradicionalmente se han encontrado fuera de los circuitos del éxito y de la innovación, es que ha llegado su momento, que a través del liderazgo, de la participación de sus actores y de un proyecto inteligente de futuro pueden en poco tiempo crear sus propias ventajas competitivas, y cumplir sus objetivos en un mundo cada vez más abierto y con inmensas posibilidades

da respuesta a las necesidades que hoy tienen nuestras ciudades. Nuestra cultura urbanística expresada en nuestra manera tradicional de redactar los planes urbanísticos y gestionarlos corre el riesgo de acabar envejecida y rígida en su burocracia.

En la investigación sobre diversas ciudades del mundo que estamos desarrollando en el Proyecto Cities se pone de manifiesto que hay una distinción básica entre ciudades al margen de su tamaño, de su nivel de desarrollo económico o de su perfil urbano. Hay “ciudades con proyecto” y “ciudades sin proyecto”. Los *SmartPlaces* son territorios capaces de dotarse de un Proyecto de Ciudad y de encontrar un equilibrio entre su estrategia económica, la cohesión y desarrollo social y la sensibilidad y cuidado del Medio Ambiente. Nuestra tesis es que los *SmartPlaces*, es decir las ciudades y regiones que responden al perfil que hemos señalado en el apartado anterior, son los únicos territorios que pueden con solvencia afrontar el reto del desarrollo sostenible en la etapa de la globalización. La búsqueda de la sostenibilidad de nuestras ciudades podemos basarla en el diseño de un Proyecto de Ciudad innovador, fundado en la vocación del territorio, con un fuerte respaldo social y en correspondencia



En Europa, donde existe una gran tradición urbana y un interesante sistema de asentamientos históricos, surgen oportunidades derivadas de la definición de perfiles complementarios, el fortalecimiento de ciertas conexiones, estructuras territoriales policéntricas, el desarrollo de funciones supramunicipales e interrelaciones de las ciudades con los sistemas rurales y espacios naturales; es el caso del País Vasco que con su proyecto Euskal Hiria está apostando por ser un referente en la nueva Europa.

con las grandes opciones estratégicas de desarrollo económico. La sostenibilidad debemos concebirla desde una perspectiva amplia que incluye sostenibilidad ambiental, pero también sostenibilidad económica, social y cultural, que incluye a gente y sus intereses cotidianos. Los *SmartPlaces* utilizan las estrategias territoriales y el urbanismo participativo para conseguir un desarrollo sostenible y alcanzar un equilibrio inteligente entre medio ambiente, sociedad y economía.

La búsqueda de la excelencia y la posibilidad de diseñar un proyecto de futuro no es exclusiva de las ciudades económicamente muy desarrolladas. Pueden alcanzarse niveles de coherencia y equilibrio en distintos estadios de desarrollo. La buena noticia, el mejor mensaje que podemos transmitir a las ciudades con problemas, a aquellas que tradicionalmente se han encontrado fuera de los circuitos del éxito y de la innovación, es que ha llegado su momento, que a través del liderazgo, de la participación de sus actores y de un proyecto inteligente de futuro pueden en poco tiempo crear sus propias ventajas competitivas, y cumplir sus objetivos en un mundo cada vez más abierto y con inmensas posibilidades. Como decía Jane Jacobs, tienen dentro de sí la semilla de su futuro próspero y vigoroso.

El urbanismo del siglo XXI no es un juego de suma cero. La mera gestión de los presupuestos municipales tiene efectos muy limitados sobre

el potencial de transformación de la ciudad. Con un Proyecto de Ciudad, con liderazgo y con capacidad de colaboración entre los diferentes actores de la ciudad se multiplican exponencialmente a las posibilidades de futuro. La clave quizá esté que los gobiernos locales y regionales tengan la visión y la credibilidad necesaria y sean capaces de poner a trabajar al sector privado y a la sociedad civil en el desarrollo de objetivos y proyectos colectivos. Un Proyecto de Ciudad activa las relaciones y pone en valor el capital humano local.

Desde nuestro punto de vista, para crear un hábitat humano y atractivo en la sociedad del conocimiento, necesitamos reinventar el gobierno de las ciudades, necesitamos más poder político y económico para las ciudades y sus entornos regionales, nuevos horizontes de calidad en el urbanismo, fortalecer los liderazgos creativos de la ciudad, idear nuevas fórmulas de participación de la población, mucha sensibilidad por la idiosincrasia local, reforzar el sentimiento de pertenencia y de encuentro que son claves para emprender proyectos colectivos y ser capaces de definir un "Proyecto de Ciudad" orientado desde el interés común.

Las ciudades que tengan más éxito en el futuro serán las que consigan un equilibrio inteligente entre los diferentes componentes de la trilogía urbana: competitividad económica, cohesión social y sostenibilidad ambiental. En una economía basada en el conocimiento, en la innovación y en el capital intelectual, los factores de competitividad no son puramente económicos, dependen del equilibrio social y de la calidad ambiental. En el futuro las ciudades grandes, medias o pequeñas van a conseguir ventajas competitivas resaltando su identidad y fortaleciendo sus conexiones globales. Los hábitats de la globalización hay que reinventarlos siendo conscientes de que las ciudades y los territorios más atractivos, aquellos capaces de ejercer magnetismo sobre su entorno y de ofrecer calidad de vida a sus ciudadanos serán las que tengan un proyecto de futuro ilusionante y compartido, y no sólo aquellos que gocen de unas condiciones de partida determinadas. ♣