



Más de la mitad de la población mundial vive ya en núcleos urbanos. El porvenir de la humanidad pasa por el reto de hacer de las metrópolis lugares más habitables y sostenibles

EL FUTURO DE LAS CIUDADES Nunca tanta gente había vivido en las metrópolis como hasta ahora. Y el porcentaje, un 54% de la población mundial, crece imparable



Panorámica de París realizada por el astronauta alemán Alexander Gerst desde la Estación Espacial Internacional. Getty

UNA CIUDAD MÁS PRÓXIMA

POR JOSÉ FARIÑA TOJO

Ineficientes, derrochadoras, insostenibles y enemigas de la diferencia cultural. El porvenir de la humanidad pasa por corregir la deriva expansiva e incontrolable que han tomado las grandes concentraciones urbanas

Desde mediados de los años ochenta del pasado siglo XX sabemos que estamos consumiendo más que lo que el planeta es capaz de darnos. También que cerca de un 54% de los habitantes de la Tierra vivimos en ciudades. Y resulta que estas, a pesar de ocupar alrededor del 3% de la superficie del planeta, consumen las dos terceras partes de la energía y emiten

el 80% de CO₂, que es uno de los gases responsables del cambio climático. Por tanto, la estructura, funcionamiento y organización de las ciudades son determinantes si queremos resolver el problema básico al que se enfrenta el siglo XXI: haber sobrepasado la biocapacidad del planeta.

La ciudad actual es resultado del intento de mejorar la salud pública y reducir las desigualdades de la Revolución Industrial. Se hizo aumentando el

consumo del planeta, cosa que no importaba excesivamente ya que, como se ha dicho, hasta los años ochenta del pasado siglo era posible hacerlo. Pero hoy las ciudades han tomado una dirección basada en la ineficiencia y el despilfarro incompatibles con los límites planetarios.

La situación se puede entender bastante bien tomando el ejemplo del transporte. Espárragos que se producen en Perú, se comercializan en Los Arcos (Navarra) y se venden a ciudadanos de Sevilla. Por supuesto, consumiendo energía y suelo. España importa piedra de China, Brasil o India. ¿Estamos tan locos que hacemos recorrer miles de kilómetros a un material tan pesado y que tenemos al lado de casa para construir viviendas? Lo mismo se puede aplicar al combustible que traemos en barcos o al agua que trasvasamos produciendo problemas ecológicos graves. O incluso a las personas. Siento hablar de la insostenibilidad del turismo, principal industria española, pero el año pasado nos visitaron 65 millones de extranjeros, en un país de menos de 47 millones de habitantes, con el coste ecológico y ambiental que suponen todos estos desplazamientos.

Pero esta vocación expansiva de las ciudades también se refleja en su organización física. Hasta mediados de los años cincuenta, las ciudades crecían de forma más o menos radioconcentrica, apoyadas en las vías de comunicación y con densidades razonablemente altas. A partir de ese momento, y debido a la popularización de los coches, la ciudad empezó a crecer de otra manera: colocando trozos urbanizados, normalmente de baja densidad, a mayor o menor distancia de la ciudad continua, con carreteras de unión entre todas las piezas. Fue así como se cambió el concepto de distancia en kilómetros por el de distancia en minutos. Con la ventaja para el urbanizador de que el terreno era mucho más barato. Además, el urbanita vivía en un entorno "campestre". Así se creó una ciudad de trozos urbanizados separados por áreas de "campo" que quedaban a la espera de no se sabe qué. Trozos destinados a vivienda protegida, a urbanizaciones de lujo, a grandes áreas comerciales o a oficinas que segregaban social y geográficamente a sus habitantes, tal y como se observa en cientos de miles de hectáreas en toda Europa, y no solo en las grandes

¿DEMASIADO INTELIGENTES?

POR CRISTINA GALINDO

La tecnología propone reconstruir la urbe del futuro en torno a su visión de eficiencia. Su influencia creciente levanta suspicacias

ciudades como Madrid (hace muchos años que empezó la fragmentación a lo largo de la carretera de A Coruña), Barcelona, Valencia o Sevilla.

Pero este funcionamiento solo es posible con unos inaceptables consumos de energía y suelo, altísimos costes de transporte, aumentos notables de la contaminación, rotura de los ecosistemas naturales o rebaja en la calidad de vida de los ciudadanos obligados a desplazamientos continuos en coche entre trozo y trozo urbanizado para realizar casi cualquier actividad.

Además, esta extensión de los límites urbanos y de los ámbitos de intercambio está trayendo consigo la desaparición de las identidades locales desplazadas por un pensamiento y unas formas únicas comunes, y por el escaso arraigo de estos fragmentos urbanos colocados en medio del campo. No se trata de volver a la autarquía. Hay materiales que solo se pueden conseguir, o cultivos que solo se pueden producir, en algunos sitios del planeta. Tampoco hay necesidad de abandonar un lenguaje formal que puede entenderse en cualquier sitio. Ni tan siquiera condenar el turismo: basta con adecuarlo a las nuevas condiciones.

Lo que está resultando crítico es que este pensamiento único traiga consigo la pérdida de las culturas locales, con sus formas propias, con lenguajes relacionados con un contexto específico, adaptadas a un clima, a unos materiales y deudoras de una historia. Surgen así grandes rascacielos, edificios de bloques o adosados, situados en Ciudad del Cabo, Hamburgo, Barcelona, Moscú, Lisboa, Madrid o Atenas, que apenas

La dispersión es uno de los principales problemas de nuestra época. Se avecinan tiempos de ajustes

se diferencian unos de otros. Porque está demostrado que atender prioritariamente a las condiciones relacionadas con el lugar es mucho más eficiente y tiene mayor capacidad de respuesta ante los imprevistos.

En bastantes centros de investigación urbana en todo el mundo este cambio de la ciudad global hacia la ciudad local se concreta en estudios específicos: agricultura de proximidad, energía distribuida, potenciación de las identidades locales, turismo de cercanía, materiales y formas de construir tradicionales, nueva gobernanza para mejorar el empoderamiento de los ciudadanos, redensificación y multiplicidad de usos en las áreas fragmentadas, sustitución de la infraestructura gris por infraestructura verde, utilización racional de los servicios de los ecosistemas o, incluso, ámbitos de planeamiento que se correspondan con regiones ecológicas. Algunas ciudades incluso han pasado ya de la investigación a la práctica. Son ejemplos españoles los casos de Vitoria-Gasteiz o Santiago de Compostela (exceptuando la Ciudad de la Cultura).

La ciudad del futuro nunca será como la del pasado. La razón principal es que la población mundial en 1800 era de 1.000 millones de personas y actualmente hay que alojar a 7.000 millones. No se trata de olvidar que todos somos habitantes del mismo planeta. Ni de renunciar a los avances debidos a un lenguaje formal común o a los adelantos de la técnica. Pero tampoco se pueden destruir las identidades locales, o pasar por alto la ineficiencia y el despilfarro de vivir en unas ciudades no adaptadas a sus territorios. Se avecinan tiempos de ajustes. Ajustes que se producirán o bien dejando que las cosas se arreglen solas, pero con altos costes y sufrimiento para mucha gente, o controlando la situación de forma que se minimicen los daños. Después de la tremenda diástole urbana producida el pasado siglo, se ve venir una sistole, una contracción, un repliegue urbano necesario para que el corazón del planeta siga funcionando. Es imprescindible no cerrar los ojos a lo evidente y tomar el control del camino de vuelta a la ciudad local que necesariamente se tiene que producir. Que ya se está produciendo.

José Fariña Tojo es catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid.

de Urbanismo de la Universidad de Nueva York y autor de *Smart Cities: Big Data, Civic Hackers, and the Quest for a New Utopia*. "El boom de las ciudades inteligentes se debe a que el mundo está urbanizándose más rápido que nunca y, al mismo tiempo, Internet está ya en todas partes. Las tecnologías de la información nos ayudan a buscar soluciones cada vez más creativas. ¿Cómo gestionar la basura, el tráfico? ¿Cómo controlar las calles?", añade en una entrevista telefónica Townsend, que considera que no se ha dedicado el esfuerzo suficiente a analizar el impacto de estas supuestas ventajas.

En el nuevo *inframundo* tecnológico urbano, los avances son a veces invisibles. Los habitantes no siempre son conscientes de dónde están las cámaras, qué están grabando o si están equipadas con algoritmos capaces de identificar caras. En el centro de control de Río de Janeiro, un gigantesco muro de pantallas controla videos que llegan desde estaciones de metro e intersecciones importantes. Información sobre el tiempo, accidentes, incidencias, actos delictivos... Townsend advierte de que el potencial tecnológico constituye una arma de doble filo y que hay que asegurarse de que se trata de sistemas transparentes.

El mercado de las ciudades inteligentes es además multimillonario, lo que lleva a algunos a pensar que se trata, principalmente, de un negocio. Adam Greenfield considera, en su libro *Against the Smart City*, que "la noción de ciudad inteligente parece haberse originado dentro de las empresas más que en un partido político, grupo o individuo reconocido por sus contribuciones a la teoría o la práctica de la planificación urbana".

El potencial de la tecnología es enorme. Sensores que encienden y apagan las luces de un edificio; controlan cuándo se llena un contenedor de basura y localizan plazas de aparcamiento libres. Dos ejemplos extremos son Masdar, en Abu Dabi —creada sobre la base de la tecnología: está abastecida por energía solar y su objetivo es la autosuficiencia— y Songdo, en Corea del Sur, una nueva urbe que usa *software* y sensores para optimizar sus funciones. Un caso destacado español es Vitoria, capital verde europea en 2012 gracias, entre otros, a un sistema de riego que

"Damos rienda suelta a poderes capaces de medir el mundo a un alto nivel de detalle", advierte el experto Anthony Townsend

tiene en cuenta si ha llovido o una aplicación que recoge comentarios y sugerencias geolocalizadas de sus habitantes. En Madrid, se ha desplegado un sistema que permite a los ciudadanos comunicar problemas en las vías, como un columpio roto en un parque. "Se trata de facilitar la vida al ciudadano advirtiéndole, por ejemplo, de que hay atascos en una calle para que busque una alternativa", explica Olga Blanco, responsable de consultoría para ciudades inteligentes de IBM en España. Otras empresas punteras son Cisco, Microsoft y Siemens.

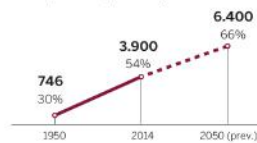
La posibilidad de una gestión eficiente supone un avance. Pero el urbanista británico Dan Hill aboga por una visión más general sobre cómo las instituciones de la ciudad tradicional deben adaptarse a una sociedad cada vez más conectada. Para él sigue siendo tan vigente como hace 50 años el aforismo de del arquitecto Cedric Price: "La tecnología es la respuesta, pero ¿cuál era la pregunta?".

"Las ciudades no solo tienen que ser inteligentes, sino ecológicas y democráticas", opina el arquitecto-urbanista Jon Aguirre Such, socio de la oficina de innovación urbana Paisaje Transversal. "Hay que conjugar los intereses de las empresas, las Administraciones locales y la ciudadanía para conseguir una perspectiva integral", advierte. Su estudio ha diseñado el Laboratorio Urbano Abierto de Zaragoza, desde el que se han generado soluciones en materia de eficiencia energética, movilidad sostenible y comercio local. Hay iniciativas similares en las principales urbes del mundo.

La era de las ciudades

POBLACIÓN URBANA

Millones de personas y porcentaje sobre el total



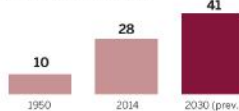
REGIONES MÁS URBANIZADAS

% sobre el total de población de cada continente



EVOLUCIÓN DE LAS MEGACIUDADES

Más de 10 millones de habitantes



LAS CINCO MAYORES (millones de habitantes)

2014		2030 (prev.)	
1º Tokio	37,8	1º Tokio	37,2
2º Nueva Delhi	25	2º Nueva Delhi	36,1
3º Shanghái	23	3º Shanghái	30,8
4º México	20,8	4º Bombay	27,8
5º Bombay	20,8	5º Pekín	27,77

Fuente: World Urbanization Prospects (ONU, 2014).

EL PAÍS

La tecnología ha moldeado históricamente la vida de las ciudades. El telégrafo, las redes eléctricas, los trenes... Lo que más ha influido hasta el momento en su transformación es el coche, convertido en los años treinta en un símbolo de libertad personal en torno al cual se organizó la sociedad. Ahora, las nuevas tecnologías de la información están produciendo otro gran cambio: las ciudades inteligentes prometen optimizar la climatización de los edificios, incrementar la relación con los ciudadanos, mejorar la gestión del tráfico y, en general, más eficiencia. ¿Cómo es la vida en estas ciudades? ¿Qué papel juegan sus habitantes?

La aplicación de la tecnología en las urbes se ha convertido en un tema de moda y crecen los mensajes de cautela entre los pensadores urbanos. "Estamos dando rienda suelta a poderes capaces de medir el mundo a un altísimo nivel de detalle. Y cada vez está más claro que nadie sabe cómo vamos a gestionar ese poder", advierte Anthony Townsend, profes-

EL FUTURO DE LAS CIUDADES La vida urbana está sometida a enormes tensiones económicas, sociales y demográficas. De la capacidad de organizar depende el porvenir

LONDRES DESAFÍA SUS LÍMITES

Por PABLO GUIMÓN

Sus problemas convierten a la capital británica en un laboratorio en el que ensayar los remedios a los males de las megalópolis contemporáneas

A las 9.30 del 31 de enero, en una bañera del hospital de St. Thomas, nació Ben Karkaxhiu y, con él, Londres batió su récord histórico de población. El londinense número 8.615.246 llegó con un susto. Tragó agua y pasó sus primeras 24 horas enganchado a un respirador antes de regresar al calor materno. Sus padres, Kelly y Edi, una enfermera de Cornualles y un montador de escenarios kosovar, se conocieron en Londres. Vinieron a buscar una vida mejor. "Las ciudades ofrecen oportunidades fantásticas, sin duda más de las que Edi y yo tuvimos de niños", declaró Kelly en el vespertino gratuito *Evening Standard*. "Ben verá cosas que sencillamente no podrías imaginar si no vives aquí".

Ben Karkaxhiu verá una ciudad muy distinta a la que han visto las generaciones anteriores de londinenses. Hasta el momento en que él nació, Londres no había superado el pico de población que alcanzó en 1939.

Al éxodo tras las 30.000 bombas alemanas que arrasaron la ciudad entre septiembre y noviembre de 1940 le siguió una reconstrucción en la posguerra, bajo un plan urbanístico de Patrick Abercrombie, que eliminó los suburbios, llevó a sus habitantes a nuevas ciudades de los alrededores y planteó un centro poco denso. Esto, unido a la consagración de un inmenso cinturón verde protegido alrededor de la ciudad, ahora fuertemente cuestionado, frenó el crecimiento de Londres durante las siguientes cuatro décadas.

La población solo volvió a aumentar a principios de los noventa, cuando el boom de la City convirtió a Londres en capital financiera y empezó a atraer a jóvenes de todo el mundo. Entonces empezó a crecer, y desde el principio de esta década lo hace a un ritmo de 250 personas al día. Se espera que supere los 10 millones a mediados de los próximos años treinta.

Los retos, como puede comprobar cualquiera que pretenda alquilar una casa o que coja el metro en hora punta, son colosales. Dentro de 20 años se calcula que la demanda de transporte público habrá subido un 50%. La red de metro, desarrollada mayormente a principios del siglo XX, soporta ya 1.260 millones de desplazamientos al año, un 20% más que hace cuatro.



Protesta en Brixton (Londres) contra las políticas de vivienda que han disparado los precios. Guy Corbishley (Corbis)

La gente vive cada vez más fuera y el trabajo sigue estando en el centro. La presión es radial. Un millón de personas se mueven cada día de la periferia al centro en el mayor desplazamiento laboral de Europa.

Resulta revelador un estudio de la compañía inmobiliaria Savills, que analizó el censo por barrios entre 1801 y 2011. Resulta que los barrios del centro siguen muy por debajo de sus picos de población, al contrario que los de la periferia. La City, por ejemplo, ha pasado de 128.000 habitantes en 1851 a 7.375 en 2011. Pero también Camden, céntrico pero algo más residencial, conserva solo el 60% de la población de 1901.

Ha habido importantes acciones en los últimos años, desde la construcción del ferrocarril ligero DLR hasta la línea orbital en superficie del Overground, pasando por la extensión de la Jubilee Line. Pese a todo,

y aunque la frecuencia de trenes supera ya los 30 a la hora, viajar al centro de Londres en hora punta sigue siendo una experiencia miserable.

En los próximos 35 años, según el propio alcalde, Boris Johnson, la capital británica tendrá que invertir 652.000 millones de euros para mantener su posición como una de las principales ciudades del mundo. El plan incluye seis nuevos puentes y túneles en el río, otro aeropuerto, 200 kilómetros de carriles bici y el Crossrail, el mayor proyecto de infraestructura de Europa.

Pero los enormes retos del transporte palidecen ante los de la vivienda. Para soportar las previsiones de crecimiento hará falta construir 50.000 nuevas casas al año. La obsesión de Abercrombie con un desarrollo poco vertical ha dado lugar a uno de los centros urbanos menos densos del mundo —5.900 personas por kilómetro cuadrado—, y eso ha disparado los precios. Se construye poco y casi todo para el sector más alto del mercado: los millonarios inversores extranjeros.

Según un estudio del Gobierno, el número de personas propietarias completamente de sus viviendas ha superado al de aquellas con hipotecas. Una generación de jóvenes no puede acceder a la propiedad.

Más de un tercio de Londres está clasificado como espacio verde (excluyendo los jardines privados), sin contar el cinturón que la rodea. La OCDE ya ha sugerido a la capital que reconsidere la posibilidad de permitir construir viviendas en ese vastísimo anillo para poder aumentar la oferta. La estricta normativa urbanística y la escasez de suelo edificable hacen que se construya muy poco a pesar de que el crecimiento demográfico multiplique la demanda.

En la megápolis victoriana, como escribe Peter Ackroyd en su *biografía* de Londres, "la mera cantidad de vida era abrumadora". "Cada ocho minutos, alguien moría en Londres, y cada cinco, alguien nacía", explica. "Los londinenses estaban sacudidos por el pánico, la admiración y la ansiedad ante una ciudad que había alcanzado, sin previo aviso, tal magnitud y complejidad". Hoy la urbe es solo un poco más grande, pero muy diferente. Entonces, un 2,7% de los londinenses habían nacido en el extranjero. Hoy, el 37% vienen de fuera. La creciente hostilidad en Reino Unido hacia la inmigración y la posibilidad en el horizonte de una salida de la UE constituyen nuevos retos para la ciudad global. Londres es un imán de talento, inversión y turismo, pero, como advierte la propia alcaldía en un informe reciente, "los ciudadanos ven amenazada su calidad de vida si no se prepara para ser una ciudad más densa". Está en juego la atracción de mano de obra cualificada de todo el mundo. Y el peligro de que la ciudad languidezca víctima de su propio éxito.

PROPUESTAS

Estocolmo. El interés de la capital sueca por las políticas medioambientales surgió hace 40 años, lo que la ha convertido en pionera. En energía, por ejemplo, recupera el 75% de los residuos de los hogares para alimentar un sistema de calefacción urbano. También cuenta con la ventaja de un centro urbano relativamente compacto y un buen servicio de transporte público.

Singdo. Está siendo construida de la nada con el objetivo de crear una ciudad financiera cercana al aeropuerto internacional de Seúl. Es una ciudad inteligente en la que todo funciona sobre la base de la tecnología: sensores, software, cámaras, eficiencia energética... Estará terminada en 2018. La aventura tecnológica ha costado ya 35.000 millones de dólares.

El Cairo. Las autoridades egipcias planean la construcción de una gran ciudad-jardín, con rascacielos y 25 distritos residenciales, para aliviar la congestión en la capital. La urbe, a 45 kilómetros al este de El Cairo, también tendría un parque de atracciones "cuatro veces el tamaño de Disneylandia", según sus promotores.

LOS RETOS DE UN PARÍS EFICIENTE

Por ANNE HIDALGO

La vivienda es una prioridad absoluta. El reto es movilizar a todos los actores del sector para permitir la creación de 10.000 nuevas al año, de las que 1.000 serán para estudiantes. También pienso convertir 200.000 metros cuadrados de oficinas en viviendas, y usaré los

medios necesarios para incitar a los propietarios a poner las casas desocupadas en el mercado. Cada año crearemos así entre 7.000 y 7.500 viviendas sociales, para alcanzar un índice del 25% de promoción pública en 2025. El objetivo es muy claro: convertir París en una ciudad que permita que todas las clases sociales trabajen, vivan y se desarrollen en un mismo territorio.

La lucha contra la contaminación es un asunto importante de salud pública. Es la razón por la que hemos decidido imponer restricciones, respaldadas mayoritariamente por los parisenses, al tráfico de los vehículos más contaminantes en París. Estas medidas entrarán en vigor este verano con la prohibición de camiones y autobuses más contaminantes.

Quiero consolidar París como líder mundial de lo digital y de la innovación. Durante la legislatura anterior se crearon 100.000 metros cuadrados de incubadoras. Ahora queremos crear otros 100.000 metros de lugares híbridos, en un arco de la innovación que incluirá incubadoras, laboratorios de fabricación, espacios de *coworking* y lugares de in-

vestigación. También hemos iniciado un concurso de proyectos urbanos innovadores en lugares emblemáticos de París.

Pretendo construir, con la mayoría, con la oposición y con todos los parisenses, un diálogo de verdad. Mis métodos de gobierno no son secretos; quiero situar al ciudadano en el centro de la democracia favoreciendo su participación y su capacidad para crear vínculos sociales. Estoy trabajando en ello con determinación. La primera edición del presupuesto participativo ha sido un éxito: más de 40.000 parisenses participaron en él. De aquí a 2020, los parisenses decidirán además la asignación de 500 millones de euros gracias al presupuesto participativo, lo que representa el 5% del presupuesto de inversión del Ayuntamiento de París. Seguiré impulsando esta dinámica porque estoy convencida de que la participación ciudadana es la clave para frenar el auge de los extremismos en Europa.

Anne Hidalgo es alcaldesa de París.
Traducción de News Clips.



Barrio de Dharavi en Bombay (India), uno de los grandes suburbios de Asia. Punit Paranjpe (Reuters)

CRECER SIN SEGREGAR

Por ANATXU ZABALBEASCOA

Únicamente las ciudades inclusivas garantizan el futuro de las personas, del planeta y de las propias urbes. Crecer sin segregar es el gran reto para las nuevas metrópolis, pero también su única opción. No es solo un imperativo ético, es una cuestión de supervivencia. Nosotros, o nuestros antepasados, llegamos a las ciudades con ambición de sobrevivir o, si tuvimos suerte, de prosperar. "Las ciudades todavía son máquinas con las que convertir a los desesperados en no tan desesperados", ha escrito el arquitecto Deyan Sudjic, autor de *La arquitectura del poder* (Ariel). Por eso son lugares en perpetua transformación. Analizar nuestra vida cotidiana lo demuestra. Lo que nosotros llamábamos tiendas de *chuches*, nuestros hijos lo llaman *chinos*, precisamente porque inmigrantes chinos regentan esos comercios de barrio. Si en nuestra infancia nos sorprendía ver a un negro por la calle, hoy, desde la escuela, convivimos con múltiples nacionalidades. Que las asistentes domésticas ya no lleguen de

Pollatos de la Sierra, sino de Asunción o Timisoara, también describe el micromundo urbano en el que lo global se redefine al entrar en contacto con lo local. Y es que, además de ser lugares para el cambio, las ciudades transforman a quienes las cambian. Así, son el escenario de las diferencias, pero su salud depende de que esas diferencias vivan integradas en lugar de separadas. Saber integrarlas dio lugar al Soho londinense. No hacerlo generó las revueltas de Seine-Saint-Denis, a 15 kilómetros de París.

El asunto es más práctico de lo que parece. Cuando las diferencias económicas y educativas se vuelven insalvables aparecen los guetos. Y, por una cuestión de números, son los ricos los que terminan por encerrarse. Sucede en medio mundo, la no-inclusión, la falta de mezcla social incuba conflictos. No se trata solo de dar de comer. Las mejores ciudades educan con el ejemplo. No con lo que imponen, al contrario, con lo que hacen posible. Y los ejemplos no se ciñen exclusivamente a la población británica aparcaando el coche y cogiendo el metro para moverse por Londres o a los daneses transformando Copenhague en la ciudad más pedaleable del mundo. Los ejemplos los dan los políticos con políticas de cuotas de vivienda asequible en todos los barrios en lugar de convertir la construcción en un negocio exclusivamente especulativo. Pero también los ciudadanos dan ejemplo cuando se organizan, cuando defienden sus derechos, cuando ellos mismos construyen la ciudad.

En Bombay hay seis millones de chabolistas, pero sus favelas ocupan solo el 8% de la superficie urbana. Es decir, ofrecen una doble lección de futuro. Primero, por la densidad como forma de vida más sostenible. Segundo, porque en barrios como Dharavi, donde 300.000 personas viven en un kilómetro cuadrado, todo, absolutamente todo, se recicla.

Tal vez por ese precedente que congrega lo mejor y lo peor del mundo, el arquitecto chileno Alejandro Aravena —autor de viviendas incrementales capaces de crecer a medida que los propietarios prosperan— sostiene que las favelas no son el problema, sino la solución. "Es tal la magnitud, la velocidad y la escasez de recursos con que se deberá responder al proceso de urbanización del planeta que no hay ninguna posibilidad de enfrentarlo sin la concurrencia de la capacidad de autoconstrucción de la propia gente", explica. La idea de que "las favelas son una fuerza económica que hay que encauzar" se la leyó al economista peruano Hernando de Soto en el libro *El misterio del capital*. Por eso, explica, no definen poetizar la pobreza o la marginalidad, "se trata de canalizar las fuerzas". De escuchar a la gente y conseguir involucrarlos en la mejora de sus barrios.

La participación ciudadana es la vía para conocer los problemas para luego intentar solucionarlos. "Cuando se trabaja en contextos de escasez, el prejuicio es que la gente no sabe mucho, y la verdad es que si alguien sabe cómo hacer un uso eficiente de recursos escasos, esas son las comunidades menos favorecidas", explica Aravena. El chileno está convencido de que frente a la escasez se debe ser estratégico y se aprende a priorizar. Así, una relación horizontal es clave; "informar y comunicar restricciones, sin anestesia, es la base del proceso de participación". Además de la participación ciudadana como vía para la inclusión social, este

En barrios como Dharavi, en Bombay, donde viven 300.000 en un kilómetro cuadrado, todo se recicla

arquitecto defiende la inclusión programática: que no haya barrios solo residenciales, solo comerciales o solo de oficinas. Empleando su misma lógica, habría que añadir que no haya barrios solo de favelas. ¿Cómo planificar la arquitectura para que pueda asumir la incertidumbre de la vida? "La única diferencia entre un remedio y un veneno es la dosis", responde.

El desaparecido urbanista italiano Bernardo Secchi (1934-2014) ya alertó sobre las desigualdades como el cáncer de las ciudades. En su libro póstumo *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres* (Catarata) dejó también un consejo: la adopción de políticas que no se basen en obras espectaculares, sino que garanticen la permeabilidad, el acceso a la naturaleza y a las personas. Para todos. Sin distinción. Afrontar los problemas, no desplazarlos ni aislarlos, es la vía para que la ciudad haga lo que siempre ha necesitado hacer para solucionar sus crisis: cambiar.

