

URBAN 21

Informe mundial y Declaración de Berlín sobre el futuro urbano

*Traducción de José Manuel Rodríguez Álvarez
Revisión de José Manuel Canales Aliende*

Revisión de textos:

Tamyko Ysa

Composició:

Ester Villanueva

Barcelona, noviembre 2000

Depósito legal nº: B-40.055-2000

ISSN: 1139-0212

**FUNDACIÓ CARLES PI I SUNYER
D'ESTUDIS AUTONÒMICS I LOCALS**

Gran Via de les Corts Catalanes, 491. Casa Golferichs
08015 Barcelona

Tel. 93-452 71 15 Fax 93-323 34 31

e-mail: fundacio@fund-pisunyer.com

<http://www.fund-pisunyer.com>

CONTENIDOS

Presentación, por José Manuel RODRÍGUEZ ÁLVAREZ y José Manuel CANALES ALIENDE	4
I. Declaración de Berlín sobre el futuro urbano, de 6 de julio de 2000	7
II. Informe mundial sobre el futuro urbano URBAN 21	10
Prefacio	11
La comisión mundial URBAN 21	12
El reto del milenio	14
Fuerzas básicas y resultados urbanos	18
Dos escenarios: El mundo urbano del año 2025	20
1. La ciudad que afronta un hipercrecimiento informal	20
2. La ciudad que afronta el dinamismo	23
3. La ciudad madura debilitada, que afronta el envejecimiento	26
Los principios orientadores del buen gobierno	31
1. La tarea principal: Forjar la ciudad sostenible	31
2. Las reglas para el buen gobierno	31
El buen gobierno en la práctica: Un plan de acción	33
1. Los principios básicos: Fortalecer el gobierno urbano para un desarrollo urbano sostenible	33
1.1 Los temas del gobierno local: responsabilidades locales, gestión local	33
1.2 Una adecuada distribución de las competencias, una adecuada y equitativa distribución de los ingresos	33
2. El medio ambiente	35
2.1 La ciudad del hipercrecimiento: salud y menor contaminación	36
2.2 La ciudad dinámica: estándares más altos	36
2.3 La ciudad madura: el reciclaje y las energías renovables	37
3. La ciudad competitiva: Promover una economía local saneada	37
3.1 La ciudad del hipercrecimiento: extensión y eficiencia	38
3.2 La ciudad dinámica: equilibrio y estabilidad	39
3.3 La ciudad madura: flexibilidad y puestos de trabajo	39
4. Gestionar el cambio social: El problema de las minorías necesitadas	39
4.1 La ciudad del hipercrecimiento: capacitar y fortalecer	40
4.2 La ciudad dinámica: educación y superación de la informalidad	40
4.3 La ciudad madura: conceder derechos políticos a las minorías, dar la bienvenida al regreso de la familia	40
5. La ciudad habitable	41
5.1 Infraestructura y vivienda	41
5.2 Promocionar el transporte sostenible	43
5.3 La ciudad vibrante y atractiva	45
5.4 Dirigir el desarrollo urbano	46

PRESENTACIÓN

Constituye una verdadera satisfacción poder ofrecer esta versión en lengua castellana¹ del magnífico documento titulado *Informe Mundial sobre el Futuro Urbano URBAN 21*, que sirvió de base para la Conferencia Global sobre el Futuro Urbano URBAN 21², celebrada en Berlín del 4 al 6 de julio del año 2000, y en la que se elaboró la Declaración que también se publica en esta obra.

Este Informe constituye la versión abreviada y accesible de un amplio libro titulado *Urban Future. A Global Agenda for Twenty-First Century Cities*³ del que son autores Peter HALL y Ulrich PFEIFFER, coordinadores del Informe Mundial.

La Conferencia de Berlín constituye un hito importante en el proceso de diseño de una estrategia mundial de desarrollo sostenible, que arranca de la Conferencia de Río de Janeiro de 1992, centrada en la perspectiva medioambiental, donde se elaboró la célebre *Agenda 21*, y continuó en Estambul en 1996 con la Conferencia *Hábitat II*, sobre los asentamientos humanos⁴. No es, pues, con independencia de su relevancia, un acontecimiento aislado o inconexo, sino que debe ser considerada como un eslabón de ese proceso. De hecho, la propia Declaración de Berlín, fruto de la Conferencia, se autocalifica, con acierto, como "una contribución a la Sesión Especial de la Asamblea General de la ONU «Estambul+5»".

La singularidad de la Conferencia de Berlín consiste en que, siempre dentro de la senda de la sostenibilidad, centra el análisis en la problemática de las grandes aglomeraciones urbanas, partiendo de la constatación de la urbanización exponencial del planeta y de la consolidación y expansión de un numeroso grupo de megalópolis, en los que se juega el futuro de buena parte de la humanidad, por no decir de todo el género humano.

De ahí que la política urbana -que constituye una responsabilidad global, nacional y local- adquiera una

significación esencial en el nuevo milenio que ahora se abre. Y esta política afecta a todas las regiones de un mundo cada vez más globalizado e interdependiente -tanto a los países desarrollados como a los subdesarrollados y a los que se encuentran en vías de industrialización. Y es, además, una política claramente multisectorial, pues afecta de algún modo a casi todas las facetas de la vida humana. De ahí su enorme complejidad, pero también su trascendencia.

Una de las características esenciales de esta obra es, precisamente, el enorme enriquecimiento de perspectivas que aporta del fenómeno urbano. Éste no se contempla desde una visión occidental o incluso del mundo desarrollado en general, sino que aborda el fenómeno urbano de forma plural, con las ópticas, sabiamente combinadas y refundidas, de un amplio y excelente grupo de expertos procedente de las más diversas regiones del mundo y con perfiles profesionales muy diversos. Esta singularidad aporta a la obra una frescura y un atractivo singulares.

Esa política urbana, que constituye el eje de reflexión del Informe, debe tener un objetivo genérico común: conseguir que todos los habitantes de las ciudades compartan el progreso económico, tecnológico y social, disfruten de la riqueza y la diversidad cultural y puedan participar de forma democrática en la gestión y el desarrollo de sus comunidades.

Para ello, partiendo del análisis del escenario de desarrollo del mundo a las puertas del nuevo milenio, esta obra presenta las grandes fuerzas directrices que plantean desafíos y restricciones a los habitantes urbanos, pero también, a la vez, un amplio espacio de nuevas oportunidades.

Esto exige abordar los retos y desafíos de la explosión urbana, y se hace de una manera muy gráfica, confrontando en toda una serie de ámbitos esenciales (demografía, economía, sociedad,

¹ El autor de la versión castellana es José Manuel RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, Secretario de Administración Local y Técnico Urbanista, quien asistió a la Conferencia Global URBAN 21 en representación del Ministerio de Administraciones Públicas. Actualmente es Profesor Asociado del Departamento de Ciencia Política y de la Administración de la Universidad Autónoma de Madrid, y Subdirector General Adjunto de Cooperación y Régimen Jurídico Local en el MAP. La revisión de la versión castellana ha sido realizada por José Manuel CANALES

ALIENDE, Profesor Titular de Ciencia Política y de la Administración de la Universidad Complutense de Madrid.

² Puede encontrarse información sobre dicha Conferencia en la página web www.urban21.de.

³ Publicado por E & FN Spoon, Londres, 2000.

⁴ Sobre esta Conferencia y sus resultados, véase la excelente obra de Jordi BORJA y Manuel CASTELLS *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Santillana/Taurus, Madrid, 1997.

vivienda/infraestructuras, medio ambiente, transporte y estructura urbana) las tendencias existentes, lo que el Informe denomina “continuar igual” (es decir, “más de lo mismo”), con los resultados que podrían obtenerse de la “corrección de las tendencias”, que no son utópicos, sino simplemente valientes y audaces, a partir del nivel actual de conocimientos y de tecnología.

Esta labor se hace, además, de una forma muy bien estructurada, analizando estos ámbitos sobre la base de una clasificación de las ciudades en tres grandes tipos o categorías: la ciudad que afronta un hipercrecimiento, la que experimenta un fuerte dinamismo, y la ciudad consolidada y madura, que debe hacer frente al envejecimiento.

Una vez constatadas las tendencias y sus posibilidades de corrección, se nos ofrece unos principios orientadores del buen gobierno urbano, cuyo objetivo central es la construcción de una ciudad sostenible, siendo las grandes reglas para su consecución la subsidiariedad; la solidaridad; la cooperación entre los sectores público y privado, así como entre el gobierno y la sociedad civil; la coordinación de las acciones de los diversos niveles de gobierno; la separación entre la política y la prestación de servicios, y el aprendizaje de las buenas prácticas.

Pero este Informe no es sólo, ni principalmente, un documento de reflexión teórica. La exposición de estos principios se ve seguida del planteamiento de un amplio “plan de acción” para la práctica del buen gobierno, indicando precisamente qué es lo que deben hacer los gobiernos nacionales y locales para garantizar ese futuro urbano sostenible.

No debe dejar de destacarse que el principio básico para la realización de este plan de acción es el fortalecimiento del gobierno urbano como condición necesaria para alcanzar el desarrollo sostenible, mediante procesos de descentralización que conduzcan a una adecuada clarificación de las competencias y responsabilidades de los gobiernos urbanos, y a una correcta distribución de las funciones y los recursos entre los diversos niveles de poder territorial. Evidentemente, este proceso de afirmación de la autonomía local no es utópico, ni olvida las responsabilidades que corresponden a los Estados (y, en su caso, a las regiones), que son claramente señaladas en el Informe en cada ámbito de actuación.

Sólo a partir de ese fortalecimiento institucional del gobierno local se puede abordar ese amplio

programa de acción que el Informe plantea en el ámbito del medio ambiente, de la promoción de la economía local y de la gestión del cambio social. Debemos destacar que lo que se espera de los gobiernos locales urbanos es mucho más que una labor prestadora de servicios públicos. Por el contrario, su rol debe ser estratégico, omnicomprensivo, de planificación y gestión de la complejidad, interactuando activa y continuadamente con los actores sociales y económicos. Sólo así se puede alcanzar el objetivo de una ciudad vibrante y atractiva, dotada de personalidad, donde los ciudadanos encuentren la satisfacción de sus necesidades materiales en un contexto de calidad de vida y de desarrollo sostenible, pero también las culturales y espirituales, en un proceso de fortalecimiento de su identificación con una comunidad asentada en el territorio.

Además del *Informe Mundial sobre el Futuro Urbano*, esta publicación incluye la *Declaración de Berlín* de 6 de julio de 2000, con la que finalizó la Conferencia URBAN 21. Se trata de una importante declaración política, coherente con el Informe, realizada por los representantes de las más de mil ciudades, gobiernos y organizaciones civiles, procedentes de más de cien países, que estuvieron presentes en la Conferencia.

No puede dudarse, pues, de que el Informe Mundial sobre el Futuro Urbano -como también, evidentemente, el libro *FUTURO URBANO 21: Una agenda global para las ciudades del siglo XXI*, del que constituye una versión reducida- es una contribución esencial a la literatura sobre el desarrollo urbano, llamada a convertirse en una referencia necesaria en este campo.

Tratándose, obviamente, de una cuestión de alcance mundial, no podemos dejar de hacer una breve referencia a la situación española. A pesar de su escasa densidad media de población, en el contexto eurooccidental, España es un país profundamente urbanizado, donde la mayor parte de los habitantes se concentran en un grupo de zonas metropolitanas y en unas franjas costeras de muy alta densidad. La metropolitanización⁵ de la mayor parte de la población y de la actividad económica constituye

⁵ De acuerdo con los estudios de la Comisión Europea, en España existirían en la actualidad dos grandes áreas metropolitanas de transcendencia internacional -Madrid y Barcelona- y seis áreas de relevancia nacional -Valencia, Sevilla, Bilbao, Zaragoza, Málaga y Las Palmas de Gran Canaria-, así como un importante grupo de ciudades y conurbaciones en proceso de metropolitanización.

una evidencia, que sin embargo no se ha visto acompañada del reconocimiento institucional del hecho metropolitano. A pesar del marcado dinamismo que ha caracterizado a la actuación de las principales ciudades españolas, desde la implantación del modelo del denominado Estado Autonómico, sin duda alguna altamente eficiente en la descentralización política del país en el nivel de las regiones y nacionalidades-, las áreas metropolitanas existentes en España simplemente han sido suprimidas⁶.

Consideramos que afrontar el desarrollo urbano sostenible en España pasa por el fortalecimiento competencial e institucional de nuestras grandes ciudades en el marco del proceso denominado "Pacto Local"⁷, pero también por el reconocimiento institucional -sin duda siempre complejo- de la realidad metropolitana, evidentemente en un contexto de cooperación y de lealtad entre los diversos niveles de poder territorial. Pero tampoco podemos dejar de destacar que, precisamente por la relevancia del fenómeno urbano, el Estado y las Comunidades Autónomas están obligadas a elaborar de forma armónica sus propias políticas urbanas,

como una de las de mayor relevancia estratégica en el milenio que ahora se abre, por su carácter global y multidisciplinar.

No podemos finalizar esta presentación sin dejar constancia de unos agradecimientos que son de absoluta justicia. En primer lugar, queremos manifestar nuestra gratitud a la *Fundació Carles Pi i Sunyer d'Estudis Autonòmics i Locals* por la sensibilidad que ha demostrado hacia esta obra y por la eficacia que ha acreditado en su pronta publicación. Es algo que, por lo demás, no puede sorprender a los que estamos familiarizados con la labor de una entidad claramente comprometida con el fortalecimiento de la democracia y el gobierno local, expresada, entre otros medios, en unas publicaciones de gran calidad.

Finalmente, debemos agradecer al Ministerio Federal de Transportes, Edificación y Vivienda las facilidades ofrecidas para la realización de esta traducción de su magnífica publicación, que estamos seguros constituirá una importante contribución al debate y a la sensibilización sobre la importancia de la política urbana en todos los niveles de poder territorial.

Madrid, septiembre de 2000.

José Manuel RODRÍGUEZ ÁLVAREZ y
José Manuel CANALES ALENDE

⁶ Con excepción de la Comunidad de Madrid, que no es una región histórica, y que, de hecho, viene a ser una región metropolitana que responde a una realidad contemporánea, junto al hecho institucional de la capitalidad del Estado.

⁷ Proceso de naturaleza claramente bifásica -con una etapa o nivel estatal y otra autonómica-, puesto que muchos -si no la mayoría- de los ámbitos funcionales en los que hay que fortalecer la posición de los gobiernos locales pertenecen al dominio competencial de las

Comunidades Autónomas. Sobre el "Pacto Local", véanse RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, J.M., *La reforma del régimen local de 1999. Las medidas legislativas estatales en el marco del Pacto Local*, Barcelona, Bayer Hermanos, 1999; ARENILLA SÁEZ, M. y CANALES ALLENDE, J.M. (Coordinadores), *Gobierno y Pacto Local*, Madrid, BOE y MAP, 1999; y MAP y FEMP, *El Pacto Local. Medidas para el Desarrollo del Gobierno Local*, Madrid, 1999.

I. DECLARACIÓN DE BERLÍN SOBRE EL FUTURO URBANO, DE 6 DE JULIO DE 2000

Nosotros, ciudadanos y representantes de 1000 ciudades, gobiernos y organizaciones de la sociedad civil de cerca de 100 países de todas las partes del mundo, reunidos en Berlín del 4 al 6 de julio de 2000, en la Conferencia Global sobre el Futuro Urbano -URBAN 21-, hacemos pública esta declaración como una contribución a la Sesión Especial de la Asamblea General de las Naciones Unidas «Estambul + 5».

Tenemos en cuenta las siguientes realidades:

- Por primera vez en la historia de la Humanidad la mayor parte de los seis mil millones de habitantes de la Tierra vivirán en ciudades.
 - El mundo está afrontando un explosivo crecimiento de la población urbana, especialmente en el mundo en desarrollo.
 - Está creciendo la pobreza urbana, que afecta especialmente a las mujeres y a los niños, con uno de cada cuatro habitantes urbanos del planeta viviendo debajo del umbral de pobreza.
 - En muchos países las condiciones sociales continúan deteriorándose, y la salud y el bienestar de sus ciudadanos están amenazados por la epidemia de SIDA y por la reaparición de las principales enfermedades infecciosas.
 - Vivimos en un mundo de gran diversidad, en el que no hay una respuesta sencilla ni una solución única a los problemas y retos que afrontan nuestras ciudades.
 - Muchas ciudades, enfrentadas al hipercrecimiento, no están pudiendo hacer frente a los retos de la creación de empleo, la oferta de viviendas adecuadas y la atención a las necesidades básicas de sus ciudadanos.
 - Algunas ciudades muy dinámicas han logrado un desarrollo equitativo, reduciendo sustancialmente la pobreza, eliminando el analfabetismo, educando y dando mayor protagonismo a las mujeres y disminuyendo las tasas de natalidad.
 - Otras ciudades afrontan una población envejecida, una decadencia urbana, un uso insostenible de los recursos y la necesidad de adaptarse y cambiar.
- Ninguna ciudad en ninguna parte del mundo está libre de problemas; en particular, ninguna es verdaderamente sostenible.
- También tenemos en cuenta las siguientes tendencias, verdaderamente conscientes de sus implicaciones positivas o negativas:**
- La globalización y la revolución tecnológica de la información crearán progresivamente un nuevo mundo sin fronteras con un nuevo papel para las ciudades.
 - Las economías y las sociedades se están basando cada vez más en el conocimiento.
 - El mundo se está convirtiendo no sólo en una comunidad de naciones-Estado, sino también en una galaxia de ciudades interconectadas.
 - El poder se está compartiendo cada vez más entre los gobiernos nacionales, las regiones y las ciudades.
 - El gobierno de las ciudades se está haciendo cada vez más democrático.
 - Está creciendo la conciencia de los derechos de las mujeres, de la indivisibilidad de los derechos humanos y de la necesidad de participación y de gestión medioambiental.
 - Están desarrollándose nuevas formas de colaboración entre el sector público, el privado y la sociedad civil.
- Afirmamos los siguientes principios:**
- El principio de desarrollo sostenible.
 - El principio de no-discriminación y de igualdad de sexos.
 - El principio de tolerancia cultural y religiosa.
 - El principio de buen gobierno.
 - El principio de subsidiariedad.
 - El principio de interdependencia.
 - El principio de solidaridad humana.
- También creemos que, en diversos grados y con diferentes prioridades, todos los seres humanos, con independencia de raza, religión o sexo, comparten ciertas**

aspiraciones comunes que las ciudades deberían intentar lograr:

- Superar la pobreza.
- Un trabajo satisfactorio que proporcione ingresos suficientes.
- Vivir en armonía ecológica con la naturaleza.
- Acceso al aire limpio, al agua potable y a unas condiciones adecuadas sanitarias.
- Una vivienda adecuada con garantías de permanencia.
- Capacidad para desplazarse fácilmente del domicilio al trabajo, a los comercios, a los centros escolares y a otros destinos.
- Vivir en comunidades estables e integradas de amigos y vecinos.
- Gozar de los derechos políticos de ciudadanía, incluyendo el derecho a la participación en las decisiones y el de acceso a la información y a la justicia.
- Sentirse seguro y a salvo en sus personas y pertenencias.

Por todo ello, recomendamos las siguientes acciones como más urgentes:

- Las ciudades y los otros niveles de gobierno deberían adoptar políticas urbanas efectivas y procesos de planificación que integren los aspectos sociales, medioambientales y espaciales del desarrollo, reconociendo la interdependencia entre la ciudad y la región, y entre las áreas urbanas, rurales y naturales.
- Las ciudades deberían adoptar políticas sociales y medidas que conduzcan a la reducción de la violencia y de la delincuencia.
- Las ciudades deberían adoptar tecnologías de la información y de la comunicación y promover la educación permanente de todos sus ciudadanos para convertirse en ciudades de aprendizaje y para alcanzar la competitividad global.
- Las ciudades deberían esforzarse en promover el desarrollo económico local, incluyendo el reconocimiento del papel de la economía informal, integrándola en la formal.
- Las ciudades, en cooperación con los otros niveles de gobierno, deberían aportar incentivos,

regulaciones y pautas de referencia, que estimulen al sector privado a pensar globalmente, actuar localmente y ayudar a superar la pobreza de forma no discriminatoria.

- Las ciudades deberían tener en cuenta, cuando así proceda, la aceptación y la integración de los asentamientos irregulares en la estructura urbana existente y en la vida social.
- Las ciudades deberían conservar su patrimonio histórico y aspirar a convertirse en lugares hermosos donde el arte, la cultura, la arquitectura y el paisaje aporten alegría e inspiración a los ciudadanos.
- Las ciudades deberían establecer una adecuada planificación del uso del suelo y adoptar medidas dirigidas a promover economías dinámicas, mercados inmobiliarios funcionales, viviendas accesibles e infraestructuras adecuadas.
- Las ciudades deberían promover el desarrollo de un sistema adecuado de transporte público integrado que sea rápido, seguro, accesible y barato; gestionar mejor el uso de los vehículos particulares, y estimular el uso de formas de transporte adecuadas al medio ambiente.
- Las ciudades deberían intentar alcanzar un buen equilibrio entre el entorno natural y el edificado, y desarrollar acciones para reducir la polución de la atmósfera, del agua, del suelo y el ruido, mejorando así la calidad de vida de sus ciudadanos.
- Las ciudades deberían autogobernarse y ordenar sus relaciones con todos sus ciudadanos, sin discriminación, de acuerdo con los principios de democracia y buen gobierno, prestando especial atención a las mujeres, los jóvenes y las minorías.
- Las ciudades deberían establecer fóruns y asociaciones bilaterales y multilaterales para facilitar la formación de redes, la mutua ayuda y la difusión más rápida de las mejores prácticas.
- Las organizaciones no gubernamentales y las organizaciones comunitarias de base deberían ser estimuladas a participar plenamente en el desarrollo equitativo y sostenible.
- El sector privado -local, nacional e internacional- debería orientar los instrumentos financieros y las inversiones de forma que promuevan un desarrollo urbano sostenible.
- Los gobiernos nacionales deberían conceder una

alta prioridad a sus políticas de desarrollo urbano en el marco de la política nacional y regional.

- Los gobiernos nacional y regional deberían asegurar que las ciudades tienen suficiente poder y recursos para desarrollar sus funciones y responsabilidades.
- El Banco Mundial, el Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas, el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, otras agencias internacionales y los donantes bilaterales deberían intensificar su colaboración con las ciudades, organizaciones no gubernamentales y organizaciones comunitarias de base en los ámbitos de la vivienda, el desarrollo urbano y la reducción de la pobreza.

Concluimos con una nota optimista:

Estamos entrando en un milenio urbano. Las ciudades, que siempre han sido motores de crecimiento económico y cunas de civilización, están afectadas en la actualidad por cambios ingentes. Millones de hombres, mujeres y niños afrontan esfuerzos diarios para sobrevivir. ¿Podemos cambiar esta realidad? ¿Podemos ofrecer a la gente la esperanza de un futuro mejor? Creemos que si aprovechamos las fuerzas positivas de la educación y del desarrollo sostenible, la globalización y las tecnologías de la información, la democracia y el buen gobierno, el fortalecimiento de la mujer y de la sociedad civil, podremos construir realmente ciudades hermosas, ecológicas, con desarrollo económico y justicia social.

II. INFORME SOBRE EL FUTURO URBANO URBAN 21

Preparado por la Comisión Mundial URBAN 21

Por encargo del Ministerio Federal de Transportes, Edificación y Vivienda de
la República Federal de Alemania

Berlín 2000

PREFACIO

En el siglo XXI la política urbana -como tarea global nacional y local- asumirá una significación creciente y crucial. Cuando entremos en el nuevo siglo, la mayor parte de la población mundial vive en las ciudades. Y la urbanización continúa creciendo. Hacia el año 2025 dos tercios de la población mundial, es decir, cerca de cinco mil millones de personas, vivirán en las ciudades. Esta situación originará grandes retos, tanto para los países en vías de desarrollo y los nuevos países en vías de industrialización, en los que el crecimiento urbano se está acelerando, como en los países industrializados, en los que el crecimiento urbano se ha detenido en muchas ocasiones. La pregunta es la misma en todas las regiones del mundo: ¿Cómo podemos influir en el desarrollo de las ciudades de forma que todos sus habitantes compartan el progreso económico, tecnológico y social, disfruten de diversidad cultural y de un medio ambiente sano, y puedan participar democráticamente en el desarrollo del lugar donde viven?

Esta pregunta va a ser objeto de amplias discusiones en la Conferencia Global sobre el Futuro Urbano (URBAN 21). Para preparar el tema de la Conferencia se designó una Comisión Mundial integrada por destacados expertos de todo el mundo: académicos y expertos prácticos, políticos y representantes de organizaciones no gubernamentales, alcaldes y arquitectos. La Comisión ha preparado un Informe Mundial sobre el Futuro Urbano, que tengo el placer de presentarles.

El Informe Mundial analiza las actuales tendencias globales en el campo del desarrollo urbano y

propone principios orientativos para la ciudad del siglo XXI. Tiene en cuenta los diversos tipos de ciudad y su desarrollo. Su visión es la de unas ciudades habitables y unas sociedades civiles dinámicas. A pesar de todos los riesgos y dificultades, la Comisión Mundial cree que hay razones para el optimismo. En su opinión, la democratización y el buen gobierno, el crecimiento económico y el progreso tecnológico, junto con el crecimiento global de los intercambios de información, de conocimiento y de soluciones, pueden usarse para un desarrollo urbano sostenible económico, social, arquitectónico y ecológico.

Como base para su trabajo, los miembros de la Comisión Mundial recibieron un extenso informe preparatorio, redactado por el moderador de la Comisión, Sir Peter Hall, y por Ulrich Pfeiffer, del Instituto de Investigación Empírica. Este informe preparatorio se basa en la opinión de expertos sobre cuestiones concretas, como las tendencias demográficas, el cambio social, la vida y el trabajo en la economía informal y el transporte. El texto del informe preparatorio está disponible en un CD-ROM, y también puede obtenerse en forma de atractiva publicación en las librerías.

Me gustaría agradecer a todos los que han contribuido al Informe Mundial por su excepcional trabajo. Doy las gracias sobre todo a los miembros de la Comisión. Estoy convencido de que su informe constituirá una buena base para URBAN 21 y aportará un mayor ímpetu a los esfuerzos que se están haciendo para alcanzar un desarrollo urbano sostenible.

Reinhard Klimmt

Ministro de Transportes, Edificación y Vivienda de la República Federal de Alemania

LA COMISIÓN MUNDIAL URBAN 21

DR. ELA BAHTT

Asociación de Mujeres Trabajadoras Autónomas, Ahmmedabad, India

PROFESOR LUIZ PAULO CONDE

Alcalde de Río de Janeiro

OVÍDIO DE ANGELIS

Subsecretario de Estado Especial para el Desarrollo Urbano del Gobierno Federal de Brasil

PROFESOR SIR PETER HALL

Planificador urbano, Londres (Moderador de la Comisión)

PROFESOR THOMAS HERZOG

Arquitecto, Munich

PROFESOR TOMMY T.B. KOH

Embajador especial, Singapur

PROFESOR VLADIMIR R. KROGIUS

Instituto Científico y de Diseño para la Reconstrucción de las Ciudades Históricas, Moscú

MARK MALLOCH BROWN

Administrador del Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas

SANKIE D. MTHEMBI-MAHANYELE

Ministro de la Vivienda de la República de Sudáfrica

LORD RICHARD ROGERS

Arquitecto, Londres

DR. ISMAIL SERAGELDIN

Vicepresidente del Banco Mundial, Washington D.C.

PROFESOR KLAUS TÖPFER

Director Ejecutivo del Programa de Medio Ambiente de las Naciones Unidas y del Centro para los Asentamientos Humanos (Habitat), Nairobi

PROFESOR ERNST-ULRICH VON WEIZSÄCKER

Miembro del Bundestag alemán, Presidente del Instituto Wuppertal para el Clima, el Medio Ambiente y la Energía



ZHANG XINSHENG

Ex-Alcalde de Suzhou, China

El Informe Mundial ha sido coordinado por Sir Peter HALL y Ulrich PFEIFFER.

Aglomeración urbana	Población (en millones)						Tasa de crecimiento anual (%)			
	5	10	15	20	25	30	1985-1995		2005-2015	
	5%		10%				5%		10%	
África										
Lagos	10,287		24,437				5,68		3,61	
El Cairo	9,656		14,494				2,28		1,97	
Asia										
Tokyo	26,836		28,701				1,40		0,10	
Bombay	15,082		27,373				4,22		2,55	
Shanghai	15,082		23,382				1,96		1,85	
Jakarta	11,500		21,170				4,35		2,34	
Karachi	9,863		20,616				4,43		3,42	
Beijing	12,362		19,423				2,33		1,89	
Dacca	7,332		18,964				5,74		3,81	
Calcuta	11,673		17,621				1,67		2,33	
Delhi	9,882		17,553				3,80		2,58	
Tianjin	10,687		16,998				2,73		1,91	
Metro Manila	9,280		14,711				2,98		1,75	
Seul	11,641		13,139				1,98		0,32	
Estambul	9,316		12,345				3,68		1,45	
Lahore	5,085		10,767				3,84		3,55	
Hyderabad	5,343		10,663				5,17		2,83	
Osaka	10,601						0,24		—	
Bankong	6,566		10,557				2,19		2,51	
Teherán	6,830		10,211				1,62		2,30	
América del Sur										
Sao Paulo	16,417		20,783				2,01		0,88	
Ciudad de Méjico	15,643		18,786				0,8		0,83	
Buenos Aires	10,990		12,376				0,68		0,50	
Río de Janeiro	9,888		11,554				0,77		0,84	
Lima	7,452		10,526				3,30		1,32	
América del Norte										
Nueva York	16,329		17,636				0,31		0,39	
Los Ángeles	12,410		14,274				1,72		0,46	

Cuadro 1: Megaciudades en 1995 y en 2015

Población en 1995 
 2015 

Fuente: Naciones Unidas 1996, 451-456

EL RETO DEL MILENIO

Justo después del milenio, otro gran hito humano será superado: por primera vez en la historia, la mayor parte de los seis mil millones de habitantes del planeta vivirán en las ciudades. Entre el año 2000 y el 2025, la población urbana del mundo se doblará desde los 2.4 mil millones (en 1995) hasta los 5 mil millones; los habitantes urbanos crecerán desde el 47 por ciento hasta alcanzar más del 61 por ciento de la población mundial (Naciones Unidas, 1988, 1996).

La mayor parte de este crecimiento explosivo se producirá en las ciudades del mundo en desarrollo.

La población urbana en su conjunto se doblará entre el 2000 y el 2025 en América Latina y en el Caribe, en Asia y en África -sobre todo en África, donde la población crecerá un 5 por ciento cada año, doblándose cada 13 años-. La ONU predice que en el año 2015 habrá 358 «ciudades millonarias», con más de un millón de habitantes, de las que al menos 135 estarán en Asia. Y que de las 27 «megaciudades», con más de diez millones de habitantes, 18 estarán en Asia (Cuadro 1). Es aquí, en las explosivas ciudades de algunos de los países más pobres del mundo, donde se encuentra el reto principal.

Este reto debe ser afrontado localmente, mediante la gestión del crecimiento espacial y de sistemas de transporte eficientes. Y también ha de ser afrontado globalmente, mediante el suministro de energías renovables como una condición previa para la supervivencia, y a través del crecimiento del reciclaje para vencer carencias de otra forma insuperables.

Un enorme reto, sin duda alguna, pero también un enorme espacio de oportunidades; mayor libertad y más oportunidades para el desarrollo, mientras la gente abandona sus tradicionales vínculos con la tierra y el dominio total de la lucha diaria por la comida.

Con frecuencia parecerá que el progreso es minúsculo. Pero las oportunidades de mejorar aumentarán. Las sociedades urbanas son más abiertas y menos controladas que las rurales. Ofrecen a las personas más oportunidades para establecer redes o para colaborar en subsistemas de división del trabajo que generan una mayor productividad y, en definitiva, mayor prosperidad y bienestar.

En tales sistemas de interacción de alta densidad, cada avance creativo afecta a los demás: en consecuencia, las políticas pueden ayudar a estimular esos círculos virtuosos de crecimiento de la innovación.

La urbanización es, por lo tanto, una condición previa necesaria para el desarrollo, pero no suficiente. Gestionar el crecimiento urbano para el desarrollo económico, reconciliarlo con la gestión de formas de desarrollo ecológicamente sostenibles y reducir la exclusión social, son los grandes retos del nuevo siglo.

Cuatro grandes fuerzas han forjado el crecimiento explosivo de las ciudades en el siglo XX: las desruralización y la superpoblación rural combinada con la *industrialización*; la concomitante *desindustrialización* combinada con el crecimiento del sector terciario; la revolución de la *movilidad*, y la paralela revolución de las *telecomunicaciones*. Hoy podemos ver la gran fuerza de transformación del siglo XXI: es la revolución de la información, que ya está uniendo a las ciudades en sistemas globales complejos de interacción e interdependencia, creando de esta forma una nueva división internacional del trabajo urbano: ciudades de servicios en el mundo desarrollado; un porcentaje mayor de ciudades industrializadas en el mundo en desarrollo con ingresos medios; y ciudades con economía desestructurada, sólo débilmente conectadas con las redes globales, y con bajos niveles de productividad, escasez de capital (humano) y débil gestión urbana en los países subdesarrollados.

Así, mientras el siglo XX trajo consigo la transformación urbana, el siglo XXI transformará la experiencia urbana.

La revolución de la información puede liberar progresivamente a los habitantes de las ciudades de onerosos trabajos manuales. Pero esto no es inevitable ni fácil: una cuestión esencial es la de cómo podemos desarrollar los avances tecnológicos de forma que nos liberen y sean accesibles a todas las ciudades y sus habitantes.

De nuevo el reto procede de las ciudades en expansión del mundo en desarrollo, donde se produce la siguiente paradoja: muchas personas están aún llegando a ellas, demasiados niños están naciendo en estas ciudades basadas en la esperanza

de una vida mejor; pero con demasiada frecuencia resultan defraudados.

El desarrollo urbano ha traído un intenso aumento de la pobreza urbana: de acuerdo con las estimaciones de la UNFPA (Fondo de las Naciones Unidas para la Población), el 27.7 por ciento de la población del mundo en desarrollo vive por debajo del nivel oficial de pobreza, alcanzando el 34.2 por ciento en Oriente Medio y en el Norte de África y el 41.6 por ciento en el África Subsahariana.

La pobreza urbana ha crecido más rápidamente que la rural. Y un amplio porcentaje de los más pobres son mujeres.

En esas ciudades la calidad del medio ambiente no está mejorando; por el contrario, en demasiados casos se está deteriorando. Y en el caso de las ciudades de América Latina, el Caribe, África y Asia, el problema agobiante no es el crecimiento urbano en sí mismo, sino el hecho de que demasiadas Administraciones urbanas carecen de la capacidad adecuada o de competencias o recursos para gestionar ese crecimiento. Esto es cierto para algún tipo de ciudades en cualquier parte. Pero es cierto sobre todo en las ciudades que están creciendo rápidamente en los países de renta media, por tres razones esenciales.

En primer lugar, muchas de esas ciudades ya son mayores que sus equivalentes en el mundo desarrollado, y se prevé que sean aún mayores.

En segundo lugar, la mayor parte sólo recientemente ha iniciado su proceso de desarrollo, por lo que en muchos casos, cuando no en la mayor parte de ellos, las principales consecuencias se manifestarán en el próximo cuarto de siglo.

Y en tercer lugar, con algunas notables excepciones, ni sus estructuras de gobierno local ni sus tradiciones administrativas están preparadas para abordar sus problemas de forma completamente adecuada.

Estas ciudades han alcanzado un gran acuerdo contra fuerzas arrolladoras, y algunas han emergido como modelos para el resto del mundo. Pero estas últimas son muy pocas, y su ejemplo no se está extendiendo con suficiente rapidez.

En el siglo XXI la calidad de vida para la mayor parte del género humano será la que tengan las ciudades.

Seguramente desearán lo que la gente ha querido siempre en la historia:

- Un trabajo satisfactorio que proporcione suficientes ingresos y que libere de la pobreza;
- Vivir en sociedades bien integradas con redes sociales estables, que reconozcan la fuerza de la tradición y conserven sus lazos con el pasado, aunque preparadas para adaptarse a los nuevos retos;
- Una vida en un estado de armonía ecológica y de equilibrio con el medio ambiente natural circundante;
- Disponer de la movilidad adecuada para poder tener acceso al trabajo, a los comercios, a las escuelas de los niños, a los amigos y a las oportunidades de esparcimiento;
- Actuar como ciudadanos de un sistema político que ofrezca una representación equilibrada de los intereses y de los valores;
- Disponer de servicios públicos adecuados, desde el alcantarillado a las escuelas, en relación con las necesidades básicas de todos los habitantes de la ciudad; y
- Habitar en un entorno edificado que conserve la tradición, pero que esté adecuado a las necesidades de la vida económica moderna y de las formas de vida actuales.

Proponemos que todo lo señalado sean *dimensiones del desarrollo urbano sostenible*, un principio de fácil afirmación en términos generales, pero mucho más difícil de hacer operativo en términos de decisiones cotidianas.

Para llamarse sostenible con propiedad, una ciudad debe puntuar en todos esas dimensiones. En la actualidad ninguna ciudad del mundo está en situación de pretender tal título. Al comienzo del nuevo siglo, las demandas de desarrollo sostenible representan un reto enorme y desalentador.

Pero hay razones para el optimismo.

En primer lugar, la historia del siglo XX ha enseñado que los desarrollos tecnológicos pueden modificar de forma esencial las pautas de vida urbana y de trabajo.

En segundo lugar, las ciudades continuarán democratizando su proceso de toma de decisiones, haciendo más responsables a los gobiernos de la ciudad.

En tercer lugar, existen expectativas reales de que el crecimiento de la población, causa de tantos

problemas, se reduzca pronto, con la disminución del número de hijos por familia, dando lugar a una situación mucho más estable.

En cuarto lugar, esperamos que el crecimiento económico continúe, especialmente en el mundo en desarrollo, produciendo así los recursos para abordar los problemas de forma efectiva.

En quinto lugar, en el mundo desarrollado -al menos durante el próximo cuarto de siglo y quizás durante más tiempo- habrá un reconocimiento creciente de la necesidad de avanzar en el fortalecimiento de la economía informal, incorporándola progresivamente a la corriente principal del mundo económico, incluyendo así a millones de pobres urbanos en el proceso de desarrollo económico.

En resumen: creemos que el progreso tecnológico y la globalización económica demostrarán que son fuerzas benignas en su conjunto, ayudando a resolver los dilemas actuales de las ciudades en desarrollo.




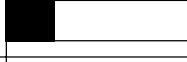











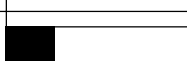





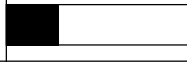





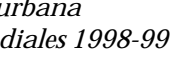


La localización y una mayor democratización, emparejadas con más autonomía y con fuentes

propias de ingresos, fortalecerán la economía local con bienes que no son objeto del comercio.

La unión de las fuerzas externas e internas establecerá la base para una mejor infraestructura y educación.

Pero el camino no será llano ni fácil, y no es la razón menos importante que el crecimiento de la riqueza puede también llevar aparejado el crecimiento de las disparidades entre los países y dentro de los países.

Las economías locales, aportando fuentes de sustento para millones de personas, estarán bajo la amenaza permanente de una economía globalizada conducida por el constante avance tecnológico. A largo plazo, esas fuerzas nos harán más ricos a todos; pero como dijo Keynes memorablemente, a largo plazo todos estaremos muertos. Mientras tanto, la desigualdad será un reto continuo, y mejorar las vidas de los pobres de las ciudades será una permanente tarea principal.

<i>Población urbana en %</i>			
	<i>1980</i> 100%	<i>2000</i> 100%	<i>2020</i> 100%
<i>Mundo</i>	 39	 47	 57
<i>África</i>	 27	 38	 49
<i>Europa</i>	 69	 75	 80
<i>América del Norte</i>	 74	 77	 82
<i>América Central</i>	 60	 67	 73
<i>América del Sur</i>	 68	 80	 85
<i>Asia</i>	 27	 38	 50
<i>Oceanía</i>	 71	 70	 72
<i>Países en desarrollo</i>	 29	 41	 52
<i>Países desarrollados</i>	 71	 76	 81

Cuadro 2: Población urbana
Fuente: Recursos Mundiales 1998-99

FUERZAS BÁSICAS Y RESULTADOS URBANOS

Las fuerzas directrices básicas que determinarán el mundo urbano del siglo XXI son la demográfica, la económica, la social y la medioambiental.

A corto y medio plazo, al menos, los responsables de la política urbana deben aceptar esas fuerzas de cambio y sus limitaciones como algo inevitable; pero pueden dirigirlas y orientarlas para servir sus objetivos.

En este campo ayudará la magia del interés compuesto, al transformar pequeños cambios en diferencias sustanciales. A más largo plazo, después de periodos de ajuste de entre 10 y 25 años -sobre todo gracias a un crecimiento más lento de la población- podremos conformar en potencia a las mismas fuerzas directrices.

El proceso político, que es también una de las fuerzas directrices, puede transformar el curso de la economía y el desarrollo de la sociedad, la tecnología y la cultura. Debería hacerlo a través de dos conceptos interrelacionados: *desarrollo humano sostenible*, alcanzado por medio del *buen gobierno urbano*.

Estas fuerzas están interrelacionadas. Un alto crecimiento de la población reduce la posibilidad de aumentar la renta *per capita*; a la inversa, el crecimiento de la renta *per capita* está asociado generalmente con una caída de las tasas de fertilidad, y también con unas menores tasas de crecimiento de la población.

En contraposición, las ciudades maduras, con una población envejecida (y, a largo plazo, decreciente), pueden exhibir tasas relativamente altas de formación de hogares, con los consiguientes efectos duraderos sobre la demanda de vivienda y de consumo: el crecimiento de la población se desvincula de las necesidades espaciales, que conducen a una creciente dispersión de las ciudades en anillos suburbanos circundantes y a densidades más bajas, haciendo más caros los servicios.

Hay una *pregunta clave*:

¿Hasta qué punto el mundo urbano del año 2025 planteará problemas comunes o, por el contrario, hasta qué punto están siguiendo el mundo desarrollado y el mundo en desarrollo caminos diferentes -e incluso contradictorios-?

Consideramos que en todo el mundo actuarán las mismas fuerzas, y que también hay numerosas tareas similares en todo el globo; pero esas tareas a menudo son diferentes en las ciudades con diferentes escenarios de desarrollo demográfico y socioeconómico.

Y, incluso entre las ciudades con el mismo nivel de productividad o de ingresos, es probable que las diferencias culturales y políticas originen distintas respuestas políticas.

Hay cinco tareas globales comunes:

- En la mayor parte del mundo, continuar reduciendo la población;
- Aumentar la productividad del trabajo;
- Reducir la polución del medio ambiente que desborda las fronteras nacionales y urbanas, especialmente mediante tecnologías medio-ambientales;
- Gestionar la transición hacia energías renovables y una economía reciclable; y reconcebir en este contexto el transporte público, especialmente el coche; y
- Establecer un sistema más rápido de difusión de las buenas prácticas en una densa red urbana internacional común.

Y hay cinco tareas locales comunitarias:

- Establecer una buena gobernabilidad; avanzar en la descentralización y la democratización y fortalecer el gobierno local;
- Promover el desarrollo humano y económico, especialmente mediante una mejor educación;
- Evitar la degradación del medio ambiente local, en parte mediante una mejor oferta de infraestructuras;
- Promover la integración social; y
- Construir ciudades atractivas, funcionales y habitables, integradas en redes de ciudades.

La transformación del mundo en una red urbana hará mucho más fáciles todas estas tareas globales y locales, a medida que la urbanización se oriente hacia un crecimiento más bajo de la población, y las posibilidades de trabajo y de vida de alta densidad

faciliten la generación de nuevo empleo en una división del trabajo constantemente cambiante, incrementándose las posibilidades de ahorrar y reciclar energía y difundiendo el conocimiento más rápidamente.

Evidentemente, la concentración industrial también crea problemas: problemas de gestión, de concentración de la contaminación local y de conflictos políticos.

Pero seguramente pesarán más las enormes ventajas que las ciudades ofrecerán para superar su presente crisis de sostenibilidad.

Estas tareas comunitarias y comunes unirán a las ciudades en diferentes países y continentes, a medida que cotidianamente demuestren sus semejanzas fundamentales.

Sin embargo, la experiencia cotidiana demuestra que la ciudad cambia y continuará cambiando en gran medida. Los problemas de las megaciudades no son los de las pequeñas ciudades en el interior profundo de cada país. Algunas ciudades están altamente interconectadas con la economía global; otras, mucho menos.

Enfrentados con semejantes contrastes, existe la tentación de decir que cada ciudad es única. Pero hay constelaciones típicas que pueden observarse una y otra vez, y sobre esta base (sin cubrir todas las variantes típicas observables), podemos hacer una distinción esencial entre tres tipos de ciudades, que representan tres constelaciones típicas de la evolución demográfica y socioeconómica.

1. La ciudad que hace frente a un hipercrecimiento informal:

Está representada por muchas ciudades del África Subsahariana y del Subcontinente Indio, por el Oriente Medio musulmán y por algunas de las ciudades más pobres de América Latina y del Caribe.

Se caracteriza por el rápido crecimiento de la población, debido simultáneamente a la emigración y al crecimiento vegetativo; una economía fuertemente dependiente del sector informal; una pobreza muy generalizada, con extensas áreas de infraviviendas; unos problemas básicos de medio ambiente y de salud pública; y difíciles problemas de gobernabilidad.

2. La ciudad que hace frente a un crecimiento dinámico:

Esta es la ciudad característica del mundo en rápido desarrollo con ingresos medios, representado por buena parte de Asia, América Latina y el Caribe y Oriente Medio. Aquí, el crecimiento de la población está disminuyendo, y algunas de estas ciudades afrontan la perspectiva de una población envejecida.

El crecimiento económico continua siendo rápido, pero con nuevos retos procedentes de otros países. La prosperidad trae consigo problemas medioambientales.

3. La ciudad madura que se debilita y hace frente al envejecimiento:

Esta es la característica ciudad del mundo avanzado de América del Norte, Europa, Japón y algunas partes del Este de Asia y de Australasia.

Se caracteriza por su población estable o decreciente, la amenaza del envejecimiento y de la escisión familiar, el bajo crecimiento económico y la baja adaptación, y la polarización social.

Pero tiene recursos para abordar los problemas medioambientales, si así lo desea. Estas ciudades se caracterizan por una dispersión muy extendida y por la reconcentración, dirigiendo el crecimiento de las ciudades más pequeñas y amenazando la viabilidad de las ciudades centrales más viejas.

Nuestra descripción se centra predominantemente en el tipo europeo de ciudad vieja madura.

Las ciudades de las economías en transición del Este de Europa y el Este de Asia quizás deberían integrarse en una cuarta categoría.

Pero esto resulta difícil, porque están lejos de ser homogéneas:

Se diferencian enormemente en su nivel de desarrollo (algunas hacen frente al hipercrecimiento, mientras que otras son ciudades altamente maduras) y en su historia reciente (van desde China y Polonia, que han acreditado recientemente algunas de las tasas de crecimiento más altas del mundo, a Rusia, donde la economía se ha contraído drásticamente).

Por lo tanto, resulta más fácil subsumirlas en alguna de las tres categorías principales antes señaladas, y por eso serán tratadas en los siguientes escenarios.

DOS ESCENARIOS: EL MUNDO URBANO DEL AÑO 2025

Las fuerzas motrices están conduciendo a las ciudades del mundo en ciertas direcciones, y lo están haciendo muy rápidamente.

Aquí comenzaremos por pronosticar a dónde llevarán hacia el año 2025 a nuestros tres tipos de ciudades -las ciudades que se enfrentan a un hipercrecimiento informal, las ciudades que hacen frente al crecimiento con dinamismo, y las ciudades maduras en decadencia que se enfrentan al envejecimiento-. Este *Escenario de «tendencias»* o de «continuar igual» parte de la idea de que no se

produce una intervención relevante del gobierno, a nivel nacional o local, para cambiar las tendencias fundamentales. Por ello, planteamos la pregunta crítica: ¿Podemos imaginarnos a los gobiernos actuando, positiva pero sensiblemente, para influir en las fuerzas motrices y así corregir las tendencias?

Este Escenario de «*corrección de las tendencias*» representa el fruto de políticas positivas. En el Capítulo IV, que viene a continuación, explicamos cómo deben ser esas políticas.

LA CIUDAD QUE AFRONTA UN HIPERCRECIMIENTO INFORMAL

«Escenario de tendencias»

Tendencias básicas: Los déficits en formación, ahorros/inversión y producción y las necesidades de las ciudades con hipercrecimiento dominan todas las actividades políticas.

Demografía: Hay un gran número de familias jóvenes: una bomba demográfica. A pesar de que una mejor seguridad social puede reducir la necesidad de tener familias numerosas para la protección contra la pobreza en la vejez, se mantiene la alta tasa de nacimientos por culpa de la ignorancia sexual, la superstición y la escasa educación de las mujeres. La reducción del crecimiento de la población resulta especialmente difícil en la India, que adelanta a China para convertirse en el país más poblado del mundo.

Como el SIDA se extiende, se intensifica la carrera en busca de un tratamiento barato para el mundo en desarrollo.

Continúa la emigración a las ciudades. La población urbana se triplica en el 2025.

En la mayor parte del África Subsahariana: rápida expansión del SIDA entre los jóvenes varones adultos y las mujeres; gran pérdida de población trabajadora joven y crecimiento de una población huérfana dependiente.

Economía: La inmigración de trabajadores poco cualificados, junto con tasas de natalidad más elevadas, producen un superávit a largo plazo de mano de obra no cualificada que reduce el aumento de la renta y genera grandes desigualdades. El sector informal sigue siendo demasiado autosuficiente y separado, ya que el acceso al crédito o a los mercados de suministros es débil.

La división del trabajo avanza muy lentamente. Resulta difícil incrementar la infraestructura *per capita*, o facilitar trabajos adecuados u hogares o plazas escolares (debido a una cuestión de capital humano); los problemas de supervivencia de la generación joven desbordan cualquier otra consideración.

El número de personas pobres se duplica; la mayor parte de los más pobres son mujeres. La expectativa de vida y las tasas de alfabetización aumentan, pero las oportunidades económicas para las mujeres siguen siendo limitadas, especialmente en las familias cuya cabeza es femenina (más del 30% de la población con bajos ingresos).

Se produce una lucha por la supervivencia en la economía informal, con sistemas locales de intercambio sin contacto exterior, o muy escaso.

El sector estructurado, aunque relativamente improductivo, lucha por competir en los mercados exteriores. La escasa educación, los déficits de

infraestructuras y los inestables mercados de crédito y de suministros, generan riesgos más altos y problemas de calidad y de distribución.

La integración en los mercados globales es aún débil.

Sociedad: Urbanización informal: las ciudades crecen sin una base económica formal; aumentan las tasas de delincuencia y de violencia.

La mayor parte de la gente vive en la sociedad informal. El crecimiento no planificado es la solución dominante en los barrios. Como la ciudad regular crece también, las ciudades se vuelven aún más fragmentadas e incoherentes: las áreas de viviendas irregulares proliferan fuera de control, junto a las viviendas regulares e incluso lujosas.

Vivienda/infraestructuras: La infraestructura y los servicios incrementan su capacidad, con necesidades crecientes de viviendas, limpieza y recogida de residuos, suministro de agua, medios para el tratamiento de residuos y transporte. El pobre paga más. Pero incluso bajo condiciones de extrema pobreza, la importancia de la vivienda y de la infraestructura en los más viejos asentamientos irregulares más estables crece lentamente. La mayor parte de las ciudades aceptan la necesidad de estabilizar la posición legal de los propietarios informales. Las técnicas de cooperación y de autoorganización mejoran lentamente a través del aprendizaje de cómo hay que actuar.

Medio ambiente: La lucha por la supervivencia obliga a un uso ineficiente de los recursos naturales para producir bienes básicos, desde la vivienda a la comida; hay sobreutilización y abandono del medio ambiente natural. Hay escasa preocupación por las generaciones futuras. En las áreas estabilizadas, hay lentas mejoras en el tratamiento de las aguas o incluso de los residuos. Pero más tarde, nuevas generaciones de asentamientos irregulares comienzan con condiciones por debajo de los estándares, y con ninguna o escasa ayuda exterior.

Transporte: Los habitantes de las ciudades pobres siguen dependiendo de los desplazamientos a pie: al crecer las ciudades, se reduce drásticamente su capacidad para participar en los mercados de trabajo urbanos y para acceder a los servicios, continuando atrapados efectivamente dentro de sus propios barrios irregulares.

Estructura urbana: Hay unas series caóticas de asentamientos irregulares, en los límites de la supervivencia económica y medioambiental. Existe

un riesgo permanente de catástrofe. El aspecto y el crecimiento fragmentados generan una imagen de caos y de desorden, que sólo se atenúa lentamente.

«Corrección de las tendencias»

Cambio de política básica: Economizar los recursos escasos, usarlos de forma más efectiva para las necesidades prioritarias y un crecimiento demográfico más reducido proporcionan la clave para un escenario más equilibrado social y medioambientalmente.

Demografía: Unas políticas más radicales de educación y unas políticas más agresivas para reducir las tasas de natalidad reducen la presión demográfica. Lo más efectivo es la educación de las mujeres y retrasar la edad de los embarazos. Los gobiernos y las agencias internacionales pactan con las empresas farmacéuticas para apoyar un importante programa para lograr un tratamiento del SIDA efectivo y barato, aportando un modelo para abordar de forma más general los problemas sanitarios.

Economía: La intensificación de la cooperación internacional, junto con la adaptación a las necesidades del moderno sector industrial, permite un crecimiento más rápido y mayores inversiones extranjeras directas. En algunas ciudades, el crecimiento de la productividad en las manufacturas avanzadas aporta un notable incremento de la renta media, pero además amenaza el sustento de los que se encuentran en la economía informal. El crecimiento continuo del sector informal se convierte en un problema fundamental. Unas estrategias complejas -la gestión urbana descentralizada, la formación, una mejor cooperación entre los sectores formal e informal- mejoran las expectativas de crecimiento fuera del sector estructurado. Las ciudades desarrollan políticas efectivas para ayudar a estructurar la economía informal: se produce un fortalecimiento de las relaciones de la corriente principal de la ciudad con los mercados de insumos y productos (microcréditos, materiales de construcción, alimentos, agua, transporte).

Los proyectos de autogestión comunitaria en los barrios, basados en recaudaciones informales para pagar los materiales, ayudan a superar los déficits de infraestructura.

Las redes de microcrédito juegan un papel clave en el desarrollo del sector informal. Estas redes crecen rápidamente. Las mujeres pobres son las más beneficiadas.

En algunas ciudades, los proyectos (financiados por agencias internacionales) extienden la educación de masas, especialmente para los maestros, a través de una tecnología de la información más barata. Las escuelas en las áreas pobres están completamente conectadas; los maestros-tutores gestionan el programa de trabajo y supervisan los avances. Esto genera una mejora sustancial: reducción del analfabetismo, y una mayor cantidad de personas que obtienen niveles de educación secundaria y que continúan hacia niveles más altos o superiores de educación.

De esta forma, las ciudades atraen inversiones exteriores directas, ofreciendo una mano de obra bien formada con salarios competitivos. El empleo crece claramente en el sector industrial formal; la economía informal mal remunerada se reduce y se diversifica progresivamente en un sector intermedio, con algunas características de los sectores formal e informal.

Éste último se integra progresivamente con el sector público formal y el sector comercial globalizado - tanto directamente (por ejemplo, mediante la subcontratación) como indirectamente (por ejemplo, mediante los servicios realizados por los trabajadores en el moderno sector comercial)-.

Sociedad: La mayor parte de las ciudades diseñan y ejecutan políticas más efectivas para mejorar las viviendas irregulares, desarrollando políticas de asistencia cooperativa informales. Las agencias internacionales juegan un importante papel al principio, pero las ciudades se vuelven más autosuficientes. Suposición básica: las poblaciones informales son creativas, enérgicas y entusiastas para mejorar el entorno de sus viviendas. Clave: una planificación barata y sencilla con mejores concepciones del desarrollo, que ayude a los líderes locales a organizar los movimientos cooperativos de barrio.

Vivienda/Infraestructuras: El suministro privado de agua y de limpieza y recogida de basuras se convierte en un sector en crecimiento, promovido por las instituciones internacionales, con una amplia difusión de las buenas prácticas. Clave: el suministro privado de infraestructuras en la ciudad regular, las soluciones

de mercado para la red de saneamiento, la red de abastecimiento de agua y las principales líneas de alta tensión, junto con soluciones sencillas para la cooperación autogestionada en los barrios irregulares. Los retrasos en la aplicación de innovaciones en el sector público se reducen, mediante intensos esfuerzos para difundir la información y la experiencia. La era de la información se convierte en una era de difusión más rápida de las prácticas más baratas o exitosas.

Medio ambiente: La mejor educación genera un cambio en las prioridades: el patrimonio medioambiental y la salud se convierten en las mayores prioridades. Se producen avances en la lucha contra la contaminación atmosférica mediante la disponibilidad de vehículos con bajas emisiones, un mejor control de las emisiones de los vehículos antiguos y un mejor tratamiento de los residuos. Clave: progresos hacia una estrecha colaboración entre los grupos de trabajo que actúan en toda la ciudad y los grupos de barrio, ayudándoles a actuar de forma más eficaz. El elevado crecimiento, que antes era un factor negativo, se convierte ahora en una fuerza motriz clave para un mayor desarrollo sostenible y en una oportunidad, ya que la creciente contaminación, la congestión del tráfico, el enorme crecimiento urbano y los riesgos para la salud movilizan las energías populares para reducir los riesgos y mejorar las condiciones de vida. Las políticas para reducir la contaminación y mejorar el tratamiento de las aguas residuales se benefician de las economías de escala en un área urbana completa.

Transporte: Las políticas nacionales estimulan el uso de la bicicleta como el mejor medio de transporte y de accesibilidad para los pobres urbanos. Las ciudades celebran contratos con empresarios privados para desarrollar servicios de autobuses de bajo coste en los principales corredores urbanos, con servicios informales de transportes colectivos discrecionales cubriendo los espacios entre ellos.

Estructura urbana: El sector formal se desarrolla rápidamente, pero los sectores informales dominan aún en muchas áreas. Las ciudades continúan siendo fragmentadas e incoherentes, pero comienzan a crecer en su conjunto mediante la creciente y mejor integración entre los sectores.

LA CIUDAD QUE AFRONTA EL DINAMISMO

«Escenario de tendencias»

Tendencias básicas: El incremento de la productividad produce el crecimiento de los estándares de vida y mayores posibilidades de hacer frente a los problemas, pero también introduce nuevos retos de sostenibilidad.

Demografía: A pesar del amplio porcentaje de jóvenes, las tasas de natalidad descienden bruscamente en las zonas urbanizadas. Se difunde el conocimiento de los anticonceptivos y el valor económico de los hijos desciende, al crecer los costes de la educación y de la vida más rápidamente que los ingresos. Un cuidado más intensivo de los hijos y la educación incrementan la calidad del capital humano.

La fuerza de trabajo crece: aumenta la *ratio* de personas en edad de trabajar en relación con las personas sin trabajo, contribuyendo al crecimiento urbano. Pero posteriormente, cuando se retiran amplios colectivos nacidos en los años 50 y 60, suponen una carga sobre un número menor de personas en edad de trabajar. No obstante, los porcentajes de personas mayores se mantienen relativamente bajos en muchas ciudades.

Economía: Hay una economía dual: ciudades ricas del sector formal y barrios irregulares. Problema del sector moderno: amenazas de desindustrialización, al trasladarse el capital a ciudades con menores rentas. Progresiva formalización del sector informal.

Sociedad: Las ciudades más grandes continúan atrayendo emigrantes, y descentralizan su crecimiento hacia la periferia, a menudo alejada del centro, mediante viviendas planificadas para los sectores con rentas más altas y, simultáneamente, con ocupaciones irregulares realizadas por los pobres. Rápido crecimiento de una nueva clase media con estudios. Mayor combinación de asentamientos regulares e irregulares, dando lugar en ocasiones a tensiones sociales. Crecimiento de las regiones megaurbanas policéntricas, con más de 20-30 millones de habitantes, y una división del trabajo en forma de red: mientras los servicios avanzados se encuentran en la ciudad central, los servicios más rutinarios y las manufacturas se sitúan en la periferia.

En algunas ciudades (especialmente en América Latina) los movimientos sociales organizan ocupaciones de tierras, y a veces aportan un orden social. Hay peligro de polarización entre la ciudad regular y la irregular.

Vivienda/infraestructuras: Continúan creciendo el número y a veces las proporciones de los desarrollos de viviendas irregulares, en ocasiones en emplazamientos arriesgados e insostenibles, alejados del empleo y de los servicios, y careciendo de infraestructuras o disponiendo de unos niveles mínimos, presentando así riesgos sanitarios y medioambientales.

Medio ambiente: El desarrollo urbano y económico produce mayores ingresos, generando más tráfico, unas crecientes demandas de suelo, incrementos del consumo de calefacción y de aire acondicionado y un aumento de la contaminación. En las áreas más pobres, las plantas industriales continúan produciendo emisiones tóxicas y residuos en las primeras fases; no hay intentos de controlar las emisiones, o son escasos. Más tarde, surge el apoyo político a las estrategias medioambientales.

La dispersión de los hogares y de los trabajos en las mayores ciudades trae consigo el crecimiento de las áreas con baja densidad, incrementando la contaminación y el consumo de energía debido a la dependencia del transporte privado: se produce un incremento muy rápido de los propietarios y usuarios de vehículos. La producción mundial de petróleo alcanza su cima en el año 2010, ya que el consumo comienza a subir muy rápidamente debido al incremento de los propietarios y usuarios de vehículos, conduciendo a un repentino y dramático incremento de los precios en todo el mundo -una tercera crisis energética global, que recuerda las de los años 70-. Creciente evidencia de calentamiento global, con importantes inundaciones en las áreas de baja altitud, especialmente en Asia, afectando a los asentamientos urbanos irregulares.

Transportes: El rápido crecimiento de la renta genera un crecimiento de la demanda de coches en la mayoría de las ciudades. La alta densidad de las áreas centrales de las ciudades limita las dimensiones de los viales o de las nuevas construcciones, incluso en las ciudades que crecen en riqueza y en ingresos

fiscales. Por todo ello, se produce una crisis del transporte: el transporte público es sólo una solución parcial, ya que el éxodo de los puestos de trabajo y de las personas hacia áreas con más baja densidad hace crecer el número de familias que dependen del automóvil.

Primera ilustración de la paradoja del desarrollo sostenible: el crecimiento económico produce con demasiada facilidad resultados negativos, como la contaminación.

Las inversiones en infraestructuras llegan con retraso: sobre todo, las redes de trenes y de metros son insuficientes. Hay una gran dependencia de los servicios de autobuses, con frecuencia de pobre calidad. Todo ello genera una alta dependencia del coche (mucho mayor en relación con la renta que en las ciudades maduras), con una crisis debida a la escalada en los precios de los combustibles. Hay importantes congestiones de tráfico, contaminación originada por éste y desplazamientos muy grandes hasta el trabajo.

Estructura urbana: Hay dos estructuras alternativas:

Crecimiento explosivo en Asia Oriental: El crecimiento se difunde desde las ciudades más grandes hacia las ciudades más pequeñas cercanas, integradas en regiones megaurbanas o en amplias regiones urbanas, con 10-30 millones de habitantes.

Las contradicciones de América Latina y del Caribe: Una distribución altamente desigual de la renta origina una economía urbana dual y una estructura social urbana altamente segregada: apartamentos lujosos, elegantes oficinas de alto nivel y edificios de hoteles en los centros urbanos, junto con enormes barrios de chabolas en las afueras. Hay un crecimiento muy rápido de los propietarios y usuarios de vehículos, facilitado por los bajos costes de la circulación, que estimula la dispersión urbana. Hay pocas posibilidades de compensación mediante la construcción de nuevas líneas de metro. Con frecuencia, se producen consecuencias negativas extremas derivadas de la escala y el ritmo de crecimiento: importantes congestiones de tráfico, contaminación originada por la circulación y desplazamientos muy largos hasta el trabajo, y una errática y desigual distribución de los servicios básicos.

La ciudad de alta densidad de Asia Oriental se muestra más sostenible, pero no puede exportarse fácilmente como solución a las extensas áreas metropolitanas de baja densidad de América Latina y del Caribe.

Las ciudades de tamaño medio, con más de un millón de habitantes, ofrecen un ritmo de crecimiento extremadamente alto y acelerado. Alivian la presión que sufren las ciudades más grandes. Pero también pueden padecer un medio ambiente pobre, sobre todo porque algunas fracasan en el desarrollo de la capacidad administrativa o la autonomía financiera que les permita gestionar las consecuencias del rápido crecimiento.

«La corrección de las tendencias»

Cambio de política básica: Hay ciudades que aprenden realmente, que son extremadamente exitosas en el uso del conocimiento y la experiencia internacional, y que se colocan cada vez más en la vanguardia del desarrollo sostenible.

Demografía: Las políticas para estimular unas tasas más bajas de natalidad, especialmente mediante la educación de las mujeres, ya han realizado su tarea. Pero hay una preocupación emergente por las implicaciones del envejecimiento en un periodo de 20-30 años.

Pero los problemas son mucho menores que en las ciudades envejecidas maduras, sobre todo porque más bien se evita la expansión de sistemas elaborados de pensiones: los ahorros individuales forman la base de la mayor parte de los sistemas de pensiones, y así las tasas de ahorro son más altas que en la mayor parte de las ciudades viejas con alta renta. Los sistemas de pensiones privados crean incentivos para el posterior retiro. Junto con una educación más eficiente, esto supone el aumento de la vida laboral, reduciéndose así la servidumbre de la edad.

Economía: Casi todas las ciudades con ingresos medios, especialmente en el Este de Asia, continúan creciendo, pero no a la misma velocidad. Muchas se unen a Singapur y a Hong Kong como economías completamente desarrolladas -especialmente en las provincias costeras de China- alcanzando la categoría de rentas medias.

Las manufacturas se dirigen a una producción más intensiva en capital y en conocimiento. Las ciudades más importantes se dirigen progresivamente a proporcionar servicios avanzados.

Una fuerza laboral cualificada y flexible atrae inversiones y estimula el desarrollo local de innovaciones. Se hace fundamental el acceso más

barato a la educación, fortaleciendo la motivación de los estudiantes y de los padres y ayudando a reducir la desigualdad, especialmente en las ciudades de América Latina y del Caribe. Hay algunos posibles impactos negativos sobre los barrios en declive o segregados -pero incluso aquí, la tecnología de la información puede traer una revolución educativa-.

Sociedad: Las transformaciones económicas mejoran la posición de muchos trabajadores, que comienzan a recibir ingresos regulares y a preocuparse por la educación de sus hijos. La promoción de los pequeños negocios y la existencia de un mejor entorno para ellos fortalecen los valores de la clase media; la clase media amplía y formaliza los barrios irregulares.

Vivienda/Infraestructuras: Con una Administración local fragmentada, la presión procede de los barrios -para lograr una autoorganización local más efectiva- y de la región -para alcanzar un gobierno metropolitano más integrado y una mayor participación en los ingresos fiscales-. (Hay algunas resistencias de los intereses de los poderes centrales, que se superan gradualmente). Resultado: una solución de dos niveles, con un gobierno metropolitano para la provisión de infraestructuras y la prestación de servicios básicos, y unos consejos de barrios para movilizar los recursos humanos locales, haciendo un mejor uso de los limitados recursos.

La gente crea en los barrios irregulares organizaciones locales para gestionar su medio ambiente local y las necesidades urbanas.

Se difunden rápidamente gracias a la emulación los proyectos modelo para mejorar las viviendas irregulares, basados en la autogestión local, y los impuestos locales cuyo producto se gasta de acuerdo con decisiones políticas locales. Las áreas irregulares se vuelven progresivamente suburbios de clase media.

Medio ambiente: Los nuevos retos crean nuevas políticas: algunas ciudades desarrollan soluciones imaginativas a sus problemas, con programas para el reciclaje, buena calidad de transporte público y estímulo del desarrollo sostenible urbano.

Emergen como ciudades con buenas prácticas, con una reputación mundial en el campo de la renovación urbana. El suministro combinado de calefacción y de energía mediante la cogeneración, la reducción del tráfico privado gracias a un

transporte público eficiente y confortable, el suministro eficiente de comida y de bienes de consumo, y una mejor educación medioambiental, resumido todo ello en un paradigma de «ciudad de aprendizaje», sirve de ejemplo para que otros puedan seguirlo.

Transportes: Las ciudades desarrollan una sofisticada competencia urbana para solventar los problemas del transporte, en continuo aumento, y las tareas conexas de gestión del crecimiento urbano, ya que los contactos internacionales se incrementan y el conocimiento de las mejores prácticas se difunde rápidamente.

Las soluciones de Singapur, Hong Kong y Curitiba se exportan rápidamente. Las ciudades con mejores prácticas «empaquetan» sus sofisticadas soluciones (racionamiento de acceso pagado para los vehículos, tarifas electrónicas, incentivos para compartir los coches, autostop electrónico) para exportar a otras ciudades, produciendo un servicio de exportación mundial que revoluciona el tráfico urbano.

Pero hay un continuo problema en las áreas periféricas dependientes del vehículo, sólo resoluble mediante el desarrollo del supercoche basado en la tecnología de la «celda de combustible»⁸, además de una versión de superautobús que ofrece un servicio con calidad de tren a bajo coste.

Estructura urbana: Estas ciudades varían: algunas tienen altas densidades y un transporte de masas altamente desarrollado; otras son ciudades de tipo extensivo, intensivas en combustible y más contaminadas.

Pero hay una tendencia general hacia densidades más altas y hacia el apoyo al transporte público, especialmente para los que carecen de acceso a los coches (el pobre, el joven y el disminuido). Normalmente, esto no implica la construcción de metros, que son caros y de impacto limitado; en muchos casos, unos sistemas de autobuses eficientes y carriles separados para bicicletas son más eficaces en relación con los costes.

⁸ NOTA DEL TRADUCTOR: «Celda de combustible» es la expresión que se usa en castellano para traducir la expresión inglesa *fuel-cell*, que indica una nueva tecnología energética no contaminante, basada en la generación de electricidad combinando oxígeno e hidrógeno electroquímicamente sin ninguna combustión.

LA CIUDAD MADURA DEBILITADA, QUE AFRONTA EL ENVEJECIMIENTO

«Escenario de tendencias»

Tendencias básicas: En las ciudades más ricas: la mayor parte de la gente tiene altos niveles de educación, aunque la pobreza no ha sido vencida; casi todas son democracias maduras, con una buena administración y una sólida base financiera. Hay problemas de intereses creados o de grupo. Por lo tanto, son ciudades que políticamente se mueven de forma lenta, con dificultades para adaptarse a las necesidades de una población envejecida.

Demografía: El problema central es el declive de la población de la ciudad, con tasas de nacimientos tan bajas como el 13 o el 14 por mil en las ciudades europeas. Hay una variante americana con tasas de nacimientos y de emigración más altas.

La disminución de la población supone costes educativos más bajos, pero incrementa los gastos en seguridad social, debido al aumento del número de ancianos (incluidos los muy ancianos).

Hay escasez de capital, debido a que las tasas de ahorro de los más ancianos son bajas. Los incrementos en la intensidad del capital se ralentizan, haciendo más difícil el aumento de la productividad del trabajo.

El capital humano envejecerá. Sin cambios radicales en las costumbres, crecerán los riesgos para la productividad.

Las ciudades maduras tienden a ser entornos hostiles para las familias jóvenes. Por ello hay un bajo número de hijos y una elevada proporción de mujeres que trabajan. Hay una reducida capacidad de la familia para proporcionar servicios a los mayores. La necesidad de servicios profesionales caros crecerá rápidamente si no surgen nuevas soluciones informales. Los costes del Estado del bienestar son crecientes. Hay tensiones políticas entre la población más joven y las poblaciones más viejas establecidas desde hace más tiempo.

Economía: El cambio a las industrias de servicios, especialmente de servicios humanos, profundiza la localización de los mercados de trabajo, pero se ve limitado por el incremento de precios. Los servicios de buena calidad se convierten en un lujo.

Una fuerza de trabajo envejecida se manifiesta ventajosa en trabajos complejos, como es el caso de los abogados, los banqueros o los consultores

de alto nivel, pero se queda rezagada en otros muchos campos -especialmente el de la alta tecnología- donde los conocimientos técnicos o los métodos analíticos se basan en el nuevo conocimiento.

Las ciudades maduras dependen de unas inversiones depreciadas, ampliamente acumuladas en su entorno edificado.

Con el declive de la población y del empleo, se acredita la dificultad de mantener un amplio capital intensivo y una infraestructura intensiva (metros, redes de alcantarillado). Las personas mayores con poca movilidad consumen más espacio *per capita*; la densidad de población se reduce.

La recesión económica reduce la demanda de suelo para oficinas y más aún para fabricas, creando problemas para los mercados inmobiliarios.

Así, hay rehabilitación en vez de nueva construcción, y menos proyectos arquitectónicos espectaculares.

Sociedad: El desempleo no desaparece automáticamente con el declive de la oferta de mano de obra, debido al continuo desajuste entre la demanda de trabajadores altamente cualificados y una oferta de trabajadores escasamente formados.

Es desempleo se concentra en las áreas urbanas centrales de baja calidad, crecientemente aisladas de las corrientes principales de la sociedad.

Las personas con recursos se trasladan hacia áreas más atractivas y seguras, donde el riesgo de conflicto social es más bajo.

Hay una división geográfica y social creciente, con una clase baja con una educación semipermanente: se ensancha la grieta entre los niveles educativos de las áreas acomodadas y de las deprimidas, donde la desidia y la exclusión son comunes.

Los grupos de desempleados con bajos ingresos son cada vez más conscientes de su situación, y descargan su frustración contra las personas acomodadas. Los adultos jóvenes más necesitados consumen drogas duras, separándose permanentemente del empleo regular y de las aspiraciones sociales.

Hay altos niveles de delincuencia, con aumento de los robos en domicilios, los robos de coches, los

asaltos y los delitos relacionados con las drogas. Las calles en las zonas deprimidas se convierten en áreas intransitables. Los alborotos y disturbios se vuelven acontecimientos normales.

Progresivamente, una edad elevada se convierte en sinónimo de pobreza para todos los que son incapaces de ahorrar. Los ancianos dependerán de nuevo de sus familias, que pueden ser remisas a soportar la carga.

Medio ambiente: Las ciudades maduras presentan el consumo más elevado de energía, agua, suelo *per capita* y materiales, y por eso necesitan estar en la vanguardia -primero, en ahorro de energía, luego, dando los primeros pasos en la transición hacia una nueva edad de la energía-.

Pero la inercia política interviene. La huella ecológica continúa incrementándose hasta el 2015, continuando sin hacer caso a los avances tecnológicos que ofrecen reducciones seguras en el uso de los recursos.

Estructura urbana: A pesar del bajo crecimiento de la población, el aumento del número de familias pequeñas, junto con el incremento de los niveles de vida de algunos, y la inercia de los ancianos que continúan en sus hogares, genera mayores presiones para la desconcentración de la población y las actividades. Éstas se encuentran con políticas NIMBY⁹ de las autoridades rurales vecinas, que, paradójicamente, desvían las presiones lo más lejos posible.

Pero el envejecimiento puede reducir el «nimbyismo»: las demandas de los viejos pueden suponer una afluencia de los más jóvenes, especialmente de familias, que necesitan viviendas y suelo más baratos.

Como los jóvenes se hacen escasos, sus necesidades se convierten en una prioridad para muchas ciudades y áreas residenciales, en las que habrá una mayor oferta de suelo para viviendas.

El incremento del número de jubilados, y su relativa salud, ayuda a crecer a las ciudades pequeñas de las áreas turísticas rurales y costeras, a veces lejos de los antiguos hogares de los jubilados (por ejemplo, el Sur de Francia, el Sur de España, Florida o el Sur de California). Una ciudad envejecida necesita más

⁹ NOTA DEL TRADUCTOR: «NIMBY» son las iniciales inglesas de «not in my back yard» (cuya traducción literal es «en mi patio trasero no»).

espacio *per capita* que la ciudad actual con una población más joven.

Las ciudades maduras no son ni serán homogéneas. Pueden subdividirse en:

- *Una ciudad de alta densidad de tipo europeo*, con sistemas de control de la planificación funcionando bien, que fuerzan densidades mínimas y que controlan las tendencias de los mercados a saturar el espacio, mediante desarrollos de baja densidad y cinturones verdes y otras áreas donde las edificaciones están prohibidas.
- *Una ciudad extensiva de tipo americano*, con densidades tan bajas que el transporte público desaparece parcialmente. Esto puede causar dificultades extremas, porque las personas muy ancianas demandan servicios personales que no pueden ser prestados eficientemente en un contexto de grandes extensiones de baja densidad y con un decreciente número de personas en cada hogar familiar.

Muchas ciudades maduras de tipo europeo están bien conservadas físicamente, pero algunas están perdiendo población en las áreas centrales más antiguas, compensada por la renovación parcial cerca del centro.

En los casos problemáticos, esto da lugar a un amplio abandono.

Pero las ciudades más pequeñas continúan creciendo rápidamente, estimuladas por su papel de centros de servicios locales (salud, educación) y de cuna de pequeñas empresas innovadoras.

«La corrección de las tendencias»:

Cambio de política básica: entender los propios intereses como fuerzas motrices: El envejecimiento es un proceso lento, bastante fácil de pronosticar y, por lo tanto, de incidir sobre él. Algunas ciudades tratan de escapar de las políticas de sobreprotección basadas en un «superconsenso», y alcanzar el cambio radical necesario mediante:

- La reforma de la tributación y del sistema de pensiones, reduciendo la carga de los impuestos sobre la renta y las cuotas de la seguridad social;
- La combinación de mercados desregulados con la intensificación de la competencia y la reforma del sector público para incrementar la eficiencia;

- La reducción del derecho a una pensión pública, incrementando así el ahorro privado;
- Más fondos de pensiones para aumentar la duración del ahorro y una vida laboral más larga a través de un retiro más tardío, lo que también aumenta los estímulos para el aprendizaje durante toda la vida;
- Los elevados costes de los inmigrantes desempleados, junto con la necesidad de trabajadores altamente cualificados, estimulan los esfuerzos para una mejor integración de los inmigrantes;
- La promoción entre los ancianos de la autoayuda informal, para reducir la dependencia de las organizaciones de servicios formales.

Demografía: Las tasas de natalidad pueden incrementarse, como han demostrado las ciudades suecas o finlandesas. Pero un entorno más acogedor para las familias sólo producirá resultados en unos 25 años -demasiado tarde para incidir en este escenario-.

Las ciudades tratan de rejuvenecerse mediante la inmigración de jóvenes cualificados, especialmente los que disponen de cualidades esenciales (por ejemplo, salud personal). Pero, dadas las altas tasas de desempleo entre los extranjeros, para que el cambio sea efectivo debe ser radical. Desaparecen las restricciones para las dobles nacionalidades o la nacionalización.

Las escuelas asumen nuevas responsabilidades. Los mercados de trabajo se vuelven más accesibles. Las universidades atraen más extranjeros para integrarlos y prevenir la formación de un gueto de clases marginadas. Se mejoran las estructuras para la formación. Se hacen más frecuentes las ciudades multiétnicas y multiculturales.

Los países maduros modifican sus políticas de retiro. Al principio esto produce pocos efectos. Pero hacia el año 2025 surgen nuevas masas de jubilados que no reciben pensiones tan generosas, y que tienen que depender mucho más de sus ahorros privados. Esto ayuda a superar la escasez de capital y también aumenta los incentivos para trabajar y aprender durante más años. Los impuestos sobre la renta serán más bajos y menos progresivos.

Los experimentos con proyectos de vida cooperativa en los que los viejos más jóvenes ayudan a los viejos más ancianos se transforman gradualmente en un movimiento de masas.

Economía: Las estrategias interrelacionadas para superar la carga de la vejez tendrán drásticas consecuencias sobre los mercados de trabajo:

- Mediante mayores incentivos para el trabajo, generando una menor diferencia entre los ingresos brutos y los netos;
- Mediante ofertas de trabajo de mayor duración, debido a una vida laboral más larga;
- Mediante una formación a lo largo de toda la vida y la integración de la formación en el proceso de trabajo;
- Mediante la reducción de los precios de los servicios, como consecuencia de unos menores impuestos sobre la renta.

Unos mercados de trabajo que funcionan mejor crean unas ciudades más atractivas para los inversores locales y foráneos. La inversión es mayor, crece la intensidad del capital, generando más productividad, hay mayores ingresos y una base más amplia de tributación, constituyendo estímulos positivos que animan el sistema económico.

Los cambios benefician a la hacienda de la ciudad. Los gastos sociales para los desempleados y los más ancianos se reducen notablemente; el presupuesto total es más alto. Así, puede aumentar el gasto en infraestructuras, promoción del desarrollo económico, formación y vivienda.

Sociedad: Tradicionalmente, una población envejecida tiende a generar mayores desigualdades, desempleo estructural y bajo crecimiento. Pero ahora, la competitividad internacional más intensa produce hábitos económicos más flexibles y nuevos. Los instrumentos clave son: la educación y el aprendizaje, junto con los incentivos para un mayor ahorro, una vida laboral más larga y unas medidas más intensas para la integración de los emigrantes, combinadas en una estrategia compleja. Hay más personas participando en proyectos de cooperación público-privados y esfuerzos cooperativos para fortalecer los barrios. La mayor concentración de recursos en las escuelas de las áreas pobres reduce las diferencias educativas, y así las áreas céntricas comienzan a perder su estigma, y una nueva generación de profesionales de clases medias aprovecha la oportunidad de comprar viviendas subsidiadas a precios muy ventajosos. La escasez de jóvenes aumenta el deseo de invertir en cada individuo, para desarrollar el capital humano a fin de proteger y desarrollar altos estándares de calidad

de vida, especialmente para los ancianos cada vez más numerosos.

Se desarrollan hábitos radicalmente nuevos, ya que las familias no cumplen con su función tradicional de suministrar servicios informales, especialmente servicios de atención a la salud. Las nuevas relaciones informales entre los vecinos y las redes de grupos de autoayuda proporcionan lentamente un sucedáneo, superando las actitudes tradicionales y los viejos patrones de conducta.

Medio ambiente: Las ciudades que pretenden ser más saludables y atractivas se convertirán en un activo grupo de presión en favor de los vehículos sin emisiones contaminantes, desde que sufran más debido al smog¹⁰ y a la contaminación atmosférica.

En un mundo descentralizado de ciudades más potentes, la transformación del transporte urbano se logra bastante rápidamente. Nuevos sistemas de gestión del tráfico a gran escala -incorporando tarifas de circulación, nuevos sistemas logísticos con mayores incentivos para los coches con alta ocupación y repartos comerciales más eficientes- aumentan la capacidad y la velocidad del tráfico, simplemente mediante un uso más eficiente de cada vehículo.

Las ciudades maduras se ponen al día con los avanzados sistemas de gestión del tráfico de ciudades pioneras, como Singapur y Hong Kong.

El incremento de los presupuestos permite a las ciudades mejorar las infraestructuras y proporcionar un entorno más atractivo para (nuevas) empresas y habitantes.

Los precios se usan para economizar el uso del agua, la electricidad, la calefacción y el aire acondicionado. Las ciudades cooperan con las empresas industriales para iniciar esfuerzos de reciclaje a gran escala de los residuos industriales y domésticos.

Los altos precios de los combustibles fósiles y de la energía atómica ayudan al surgimiento de una revolución de la energía -la transición hacia la edad de la energía solar y del hidrógeno- que permite una producción de energía más descentralizada e independiente. Los edificios se transforman por una nueva ola de modernización energética, incluyendo

una transición hacia edificios inteligentes, en los que los sensores y los computadores controlarán el uso óptimo y la producción de energía, permitiendo un uso más confortable y eficiente.

Estructura urbana: El crecimiento espacial es más alto que en el escenario «continuar igual», ya que la gente tiene más recursos y es capaz de comprar más viviendas. Hay más trabajos, por lo que crece la demanda de suelo para oficinas. Unos mercados más flexibles ayudan a ajustar la demanda de viviendas para adecuarse a las cambiantes necesidades.

Las ciudades y los barrios trabajan juntos para desarrollar formas de adaptación de los grupos de viviendas homogéneas, diseñadas para las familias, a las necesidades de una población envejecida. Se estimula la movilidad en los barrios, permitiendo a los más ancianos moverse en casas o apartamentos más pequeños y adaptados; los espacios vacíos se completan con más viviendas. Así, diferentes generaciones pueden vivir juntas en el mismo barrio: esta es la condición previa para la ayuda mutua entre generaciones, que es la base esencial para reducir la dependencia de los servicios del mercado o de los servicios municipales para las personas mayores. Estos barrios flexibles trigeracionales usarán menos capital y menos espacio que las áreas de viviendas segregadas. La reinención del coche y de la energía aportará a las familias más libertad para seleccionar el lugar de su residencia de acuerdo con las preferencias individuales.

Las ciudades usan sus potestades de planificación para combatir las tendencias del mercado a reducir las densidades y a una forma de vida más orientada hacia el uso del vehículo, especialmente en las compras; las ciudades mantienen su tradicional estructura urbana de densidad media.

La protección del patrimonio urbano se convierte en una prioridad: los edificios, las plazas y los conjuntos irremplazables se contemplan como un bien de gran valor. Las ciudades históricas pero dinámicas, guiadas por sus inspirados intereses propios y por lazos emocionales con su propio pasado, compiten para demostrar la exitosa incorporación de su patrimonio a las estructuras del presente.

¹⁰ Niebla intensificada por la acción de agentes contaminantes atmosféricos.

EL BUEN GOBIERNO



Figura 1: El buen gobierno, un concepto completamente vinculado al desarrollo sostenible como su principal objetivo

LOS PRINCIPIOS ORIENTADORES DEL BUEN GOBIERNO

1. LA TAREA PRINCIPAL: FORJAR LA CIUDAD SOSTENIBLE

Debemos ahora ir de la observación y la predicción a la prescripción. La tarea consiste en formular un conjunto de acciones para afrontar los problemas derivados del escenario de «tendencias», y conducir gradual pero progresivamente al mundo urbano del siglo XXI en direcciones diferentes y más sostenibles, como se representan en el escenario de «la corrección de las tendencias».

A finales del siglo XX, el conocimiento acumulado y la experiencia han llevado a un consenso: *el desarrollo sostenible multidimensional debería ser el principio orientador de la política y el gobierno local.*

El buen gobierno, considerado como un esfuerzo integrado por parte del gobierno local, la sociedad civil y el sector privado, tendrá como principal objetivo el desarrollo sostenible.

Si en términos generales es fácil presentar una política, es mucho más difícil hacerla operativa en términos de decisiones cotidianas. En cada una de las dimensiones de la sostenibilidad, los objetivos principales pueden bien estar frecuentemente en conflicto entre sí, bien fortalecerse mutuamente en algunas ocasiones.

A corto plazo, cuando el nivel de ingresos y de tecnología viene dado, los conflictos existirán siempre y deberán resolverse mediante concesiones mutuas. Pero mediante regulaciones e incentivos correctos, será posible reducir los insumos e incrementar el producto -e incluso doblar el producto con la mitad de insumos-. Así, será posible un *Factor Cuatro*¹¹ -e incluso, como piden algunos, una economía de *Factor Diez*¹² -.

¹¹ El Factor Cuatro es una fórmula que expresa sucintamente una lógica económica de eficiencia medioambiental. Pone el acento en que hay recursos tecnológicos que hacen posible producir el doble o más usando la mitad de los recursos.

¹² El Factor Diez es un concepto más avanzado y aunque pueda parecer actualmente utópico en alguno de sus aspectos es ya materializable. Implica una revolución de la eficiencia económica para suministrar a un mundo con población creciente unos estándares de calidad de vida también crecientes. (cid. Von Weizsacker, E.U., Lovins, A.B. y Lovins, L.H. (1998) *Factor four: doubling wealth-halving resource use* Londres: Earth Scan).

Como el actual sistema económico es masivamente subóptimo e ineficiente, necesitamos cambiar drásticamente las reglas para desarrollar un sistema ecológico sostenible, mediante el establecimiento de mayores incentivos por todas partes y la creación de un entorno adecuado para una ola de nueva tecnología ecológica.

2. LAS REGLAS PARA EL BUEN GOBIERNO

Subsidiariedad: Las decisiones deberían adoptarse, y los servicios prestarse, en el nivel más bajo que permita la relación coste-eficacia sin generar demasiado despilfarro.

Esto exige la localización de las funciones, junto con un control político y una dirección local autónomos. Esto exige también reglas para la resolución de los conflictos entre ciudades políticamente independientes, que forman parte económica y técnicamente de sistemas urbanos o aglomeraciones.

Las políticas de descentralización deberían basarse en el reconocimiento de que incluso en las ciudades más globales, la mayor parte de la gente (60-75 por ciento) trabaja para producir bienes locales que no son objeto del comercio. Por lo tanto, mientras que los mercados para los bienes objeto del comercio y el capital globalizan, los mercados de trabajo localizan.

Solidaridad: Sin solidaridad, la desigualdad en las ciudades y entre las ciudades puede llegar a ser insostenible. Un instrumento clave para combatir la desigualdad entre diferentes municipios son los fondos de compensación del gobierno central. Dentro de las ciudades, son requisitos básicos unos servicios iguales o al menos mínimos en todas las zonas, desde la educación hasta el agua, y la promoción de la acción local.

Asociación entre los sectores público y privado: Las políticas urbanas funcionan mejor cuando se desarrollan con las fuerzas del mercado, y no contra ellas. Pero la política no tiene por qué aceptar los mercados tal y como son.

Lo esencial es comprenderlos y guiarlos hacia el bienestar de los ciudadanos, basándose en un

continuo intercambio de información y en la confianza mutua.

Evidentemente, las formas de asociación nunca son permanentes: las fuerzas económicas, el poder político y los intereses están cambiando constantemente. Por eso tienen que adaptarse y modificarse, en una búsqueda constante del mayor bienestar para todas las personas.

Asociación entre el gobierno y la sociedad civil

El buen gobierno exige que el gobierno se autolimita a las tareas más urgentes y a las que requieren una Administración fuertemente centralizada. Las energías y recursos externos deben movilizarse y tener la posibilidad de desarrollarse. Las posibilidades de una cooperación exitosa ha aumentado al ser más numerosos y más efectivos las ONGS, los grupos religiosos, los grupos de acción comunitaria y las redes entre individuos.

Acción integrada entre varios niveles de gobierno: Los gobiernos centrales y los parlamentos nacionales no son superiores a los gobiernos locales y a los consejos locales. Ocurre sencillamente que su conjunto de actividades es diferente. El gobierno local debería ser responsable de la asignación de recursos para los servicios locales y debería tener fuentes autónomas de ingresos.

Separación entre la política y la deliberación: Los gobiernos locales deberían optar por la solución más eficiente, lo que con frecuencia significa optar por reducir sus actividades de producción, transferirlas

a los productores competitivos del mercado o transformarlas en agencias competitivas.

Aprender de las buenas prácticas: La competencia dirige los mercados. Las ciudades necesitan mecanismos paralelos para acelerar la difusión del conocimiento. Deberían imitar las buenas prácticas, convertir en un hábito el aprendizaje de los buenos ejemplos y formar asociaciones de aprendizaje permanente con otras ciudades y círculos de calidad que organizan los procesos de innovación en diferentes campos. El poder del buen ejemplo puede sustituir la competición.

El mundo debe contemplarse como un gran laboratorio en el que los alcaldes y los votantes experimentan con nuevas ideas y conceptos. La imitación de las buenas prácticas pioneras de otras ciudades -no ciegamente, sino mediante una inteligente adaptación a las circunstancias locales- puede reducir riesgos, acelerar la adopción de soluciones exitosas y reducir los costes operativos.

El poder del buen ejemplo puede hacerse efectivo mediante intercambios internacionales por la vía de unos detallados bancos de datos de buenas prácticas. Las conferencias superespecializadas (por ejemplo, la «Cumbre del Microcrédito», celebrada en Washington en 1997) pueden acelerar el aprendizaje. La existencia de un mayor asociacionismo entre ciudades, promovido por las organizaciones internacionales o nacionales, puede reducir los riesgos y los costes de la innovación y ayudar a motivar a los actores claves.

EL BUEN GOBIERNO EN LA PRÁCTICA: UN PLAN DE ACCIÓN

1. Los principios básicos: Fortalecer el gobierno urbano para un desarrollo urbano sostenible

1.1 Los temas del gobierno local: responsabilidades locales, gestión local

Fortalecer el gobierno nacional y fortalecer las ciudades no es contradictorio; en realidad son procesos complementarios. En el pasado, muchos países han estado fuertemente centralizados; los gobiernos de las ciudades han sido débiles. La centralización ha comportado muchas consecuencias negativas en serie: el suministro distorsionado de servicios públicos, y la pérdida o el empobrecimiento de habitantes urbanos. Por el contrario, muchos ejemplos demuestran que a largo plazo la autonomía local, basada en unas competencias adecuadas, puede mejorar la economía local y el desarrollo social.

Una fuerte base democrática para el gobierno local puede resultar más exitosa, especialmente en los sistemas políticos supercentralizados, donde las ciudades tienden a carecer del personal necesario por su falta de recursos. El gobierno democrático, enfrentado directamente a los intereses locales y también al estrés y al sufrimiento cotidiano de sus ciudadanos, respondiendo de forma directa a sus demandas de acción, puede generar como respuesta más recursos y más acciones locales directas. Los últimos años 80 sentaron las bases de una perspectiva totalmente nueva en África, Asia y América Latina y el Caribe, centrándose en los temas de *responsabilidad, mercados, democratización y descentralización*.

Pero el traspaso de poder a los gobiernos locales está inacabado. La autonomía financiera y normativa permanecerá en la agenda urbana, y debería completarse durante la próxima década. Esto aumentará la posibilidad de que los políticos locales –en estrecha cooperación con los políticos nacionales y las empresas privadas, los vecinos y los diversos grupos de acción– configuren el futuro decisivamente para los próximos veinte a treinta años. Las acciones locales enérgicas son realmente importantes. Pero un gobierno local firme necesita un marco claro de política urbana.

1.2 Una adecuada distribución de las competencias, una adecuada y equitativa distribución de los ingresos

¿Qué competencias?

El principio de subsidiariedad sugiere que los gobiernos urbanos deberían ser lo más autónomos posible, pero que deberían asociarse con los organismos regionales o con las redes de cooperación para aquellas tareas que pueden abordarse mejor en el nivel regional o supraurbano. Las soluciones sostenibles necesitan evitar los sistemas tradicionales supercentralizados, pero también los superlocalizados en los que pequeñas ciudades suburbanas tienen libertad para maximizar el bienestar de sus propios electores exportando sus problemas a las localidades vecinas. Por lo tanto, los gobiernos centrales y los parlamentos nacionales, por muy remisos que puedan ser, deben garantizar a menudo un equilibrio de poder adecuado, una equitativa distribución de recursos y un marco ejecutivo de cooperación.

Las ciudades que carecen de un conjunto adecuado de potestades y de competencias, con los correspondientes recursos financieros independientes, tienden a no:

- Estimular a los votantes, movilizar las energías adecuadas e inspirar ideas y conceptos. La democracia sin sustancia invita a riñas mezquinas o a frustraciones, y debería evitarse.
- Atraer líderes emprendedores fuertes e independientes, que son los catalizadores del desarrollo urbano y de la cooperación efectiva entre los sectores público y privado, entre el gobierno, las ONGs o las organizaciones de barrios. Los recursos autónomos son «la sangre» de las políticas locales, que «se bombea» a través del sistema urbanomediante un liderazgo fuerte.

No hay un conjunto universal de potestades que deba otorgarse a las entidades locales. Pero en los sistemas políticos descentralizados exitosos, su conjunto de competencias comprende normalmente las siguientes:

- Planificación y financiación de infraestructuras, oferta de suelo para las edificaciones y licencias de

obras, suministro de agua, redes de alcantarillado y tratamiento de residuos;

- Escuelas y hospitales;
- Promoción de viviendas;
- Promoción del desarrollo económico local;
- Servicios sociales locales públicos y prestaciones asistenciales, incluida la asistencia sanitaria;
- Ordenación del tráfico, y del transporte público;
- Planificación y supervisión medioambiental; control de la contaminación;
- Potestad de establecer tributos para el sector formal y el informal, y de exigir tarifas a los usuarios de los servicios públicos.

La transformación principal -el paso de una Administración tradicional, centralizada y reglamentista a un buen gobierno responsable, flexible y descentralizado- no se producirá de un día para otro. Los enormes esfuerzos recientes, y su limitado éxito hasta ahora, demuestran qué difícil puede ser el proceso. Mientras tanto, continúa creciendo la necesidad de políticas locales independientes, adecuadas a las demandas de la situación y de la ciudadanía locales. En el mundo en desarrollo, unas competencias locales más amplias no pueden superar inmediatamente la debilidad de las bases impositivas, de la capacidad administrativa y de la participación política.

La autonomía local y el desarrollo irán de la mano, en un proceso de reforzamiento mutuo. El agua y el transporte, la recogida de residuos y otros servicios públicos son candidatos para la contratación externa con empresas privadas independientes. Un mercado global para los servicios públicos podría superar las inercias de unas Administraciones locales sobrecargadas. Los estándares para el control y el seguimiento pueden garantizar unos servicios mejores y más estables. La referenciación a estándares internacionales puede fortalecer el control político local.

Los países deberían: modificar la legislación para transferir un conjunto adecuado de potestades, incluida la tributaria, al gobierno local.

Las ciudades deberían: modernizar sus capacidades administrativas para poder asumir más responsabilidades administrativas, descentralizar y democratizar su organización interna (como ya lo

ha hecho Johannesburgo en varios ámbitos), incluyendo la transferencia de la prestación de todos los servicios posibles a contratistas externos, con sistemas transparentes de contratación y de regulación de las prestaciones.

¿Qué tipo de impuestos locales?

Las ciudades que no obtienen ingresos adecuados de sus propias bases impositivas tienden a perder su autonomía y se hacen más dependientes de la hacienda central. Las bases impositivas deberían ser tan descentralizadas como la distribución de competencias. La autonomía financiera es la base de una democracia sostenible fuerte.

No hay un grupo universal de impuestos o ingresos para financiar el conjunto de tareas típicas; pero, aquí también, las entidades locales exitosas tienden a tener típicas fuentes de ingresos.

- El rey de los impuestos locales es el impuesto sobre la propiedad con los precios de mercado (o valores sustitutivos fáciles de calcular) como base imponible. Son una manifestación del principio del beneficio que debería dominar todo el sistema impositivo local.
- Los servicios locales también deberían financiarse de acuerdo con el criterio del beneficio, que contempla a las ciudades como suministradoras de bienes que deben ser pagados por los usuarios. Esto exige a los usuarios tarifas que cubran los costes, o impuestos sobre los vehículos o la gasolina, o sobre actividades económicas específicas que dependen en sus insumos del sector público urbano.
- La renta de las personas podría ser otra fuente de ingresos. Pero los impuestos locales sobre la renta son difíciles de gestionar. Unos impuestos sencillos como los impuestos sobre vehículos o actividades económicas fáciles de medir pueden gestionarse más fácilmente. Los impuestos sobre las ventas minoristas o las facturaciones pueden ser inevitables, pero deberían mantenerse bajos, ya que pueden distorsionar una eficiente división del trabajo.

Los países deberían: dotar a las ciudades de un adecuado conjunto de impuestos, que les permita prestar los servicios que demandan los votantes. Para los servicios básicos (educación, salud) son necesarios fondos de redistribución financiera, desde el momento en que el sistema fiscal no puede financiar los servicios mínimos en todas las ciudades.

Las ciudades deberían: como primera prioridad,

mejorar su gestión financiera. Una mejor recaudación de los impuestos existentes es mejor que introducir otros nuevos, y en varias ciudades, como Portoalegre (Brasil) y Ahmedabad (India), una eficaz recaudación de impuestos ha acreditado ser el punto de partida para la emergencia de un sector público más saneado.

2. El medio ambiente

Los problemas y soluciones medioambientales tienen una doble naturaleza: pueden originarse localmente pero tienen consecuencias globales, o pueden empezar en los mercados globales pero tienen efectos locales, como la contaminación causada por la circulación. Por lo tanto, las soluciones tienen que buscarse a la vez global y localmente. El siglo XX fue predominantemente un siglo de tecnologías ahorradoras en mano de obra. El siglo XXI necesita un cambio de prioridades: necesita convertirse en un siglo de modernización y de innovaciones ecológicas. Las ciudades son los principales agentes contaminantes en el mundo, ya que cada vez concentran más actividades. Y muchas ciudades del mundo desarrollado son los peores culpables, derrochando energía y estimulando pautas antieconómicas de desarrollo. Una densidad urbana más alta es, en muchos casos, un requisito previo para la eficiencia ecológica. Alcanzar y mantener unas densidades mínimas, por debajo de las cuales no pueda caer el desarrollo, producirá ahorros de energía y un mayor reciclaje de materiales o residuos.

Para alcanzar el éxito las ciudades dependen de políticas nacionales e internacionales que cubren un amplio campo de intereses. Mientras los mercados mundiales suministren más de 50 millones de vehículos al año, la producción de tecnología no logre alcanzar estándares de sostenibilidad, o los bienes manufacturados no puedan reciclarse fácilmente, las ciudades encontrarán límites en sus esfuerzos y permanecerán invadidas por flotas de vehículos contaminantes, fábricas contaminantes, bloques de oficinas que consumen energía intensivamente y millones de habitantes que necesitan calefacción o aire acondicionado. Sólo unos ahorros radicales de energía o unos progresos también radicales en el desarrollo de tecnologías ecológicas permitirán a las ciudades desarrollar y demostrar su fortaleza en el desarrollo sostenible, basado en densidades más altas que permitan

intensificar las redes de relaciones de corta distancia con una gran cantidad de personas.

En la mayor parte de los casos, las tecnologías ecológicas dependerán de la investigación en el nivel nacional o internacional. Sin embargo, las ciudades pueden jugar un papel, estimulando a las universidades y a las nuevas empresas para que desarrollen respuestas a los problemas medioambientales locales y las vendan luego a otras ciudades y países. Al convertirse en ciudades modelo para la prueba de esas tecnologías, pueden hacer *marketing* de ellas mismas y de sus empresas.

Los países deberían: incrementar los esfuerzos para una producción con bajas emisiones, reducir las emisiones de los coches y más tarde -pero en un plazo de tiempo determinado- desarrollar un vehículo no contaminante, aumentar los incentivos para un mayor uso del reciclaje o regular el proceso de reciclaje, y -lo que es más urgente- acelerar la transición a una era de energías renovables. En los sistemas de mercado, los incentivos son la clave para la eficiencia ecológica: unos precios o impuestos y tarifas que cubran los costes de los servicios públicos deben servir de señal del coste ecológico o de las oportunidades para obtener beneficios mediante los nuevos productos ecológicos. Todo el sistema de incentivos y desincentivos económicos necesita estar grabado en su cabeza. En el futuro, debería resultar imposible obtener beneficios de la contaminación. Las ciudades sólo serán parcialmente responsables de la revolución ecológica que se producirá inevitablemente en los próximos años. Pero las ciudades deberían presionar en favor de cambios radicales y apoyar a los gobiernos nacionales en su inmensa tarea.

Los países deberían: proporcionar incentivos y regulaciones para progresar en la senda de las tecnologías ecológicas y de unas pautas de consumo más sostenibles, estableciendo un marco de apoyo para que las ciudades se vuelvan más eficaces en sus estrategias medioambientales.

Las ciudades deberían: impulsar y ayudar a los gobiernos nacionales a adoptar y desarrollar tales políticas; buscar el desarrollo de sus propias tecnologías ecológicas, para comercializarlas y convertirse en ciudades modelo para su prueba; e integrarse en redes ecológicas, mediante las cuales se comprometan mutuamente a parar la competencia para atraer trabajos e inversiones ofreciendo niveles más laxos de emisiones o de

contaminación. Deberían aceptar unos estándares mínimos comunes -al menos entre las ciudades del mismo nivel o que se encuentren en una específica región del mundo- para imponer un nivel de condiciones de juego a las empresas individuales que compiten en mercados compartidos. El continuo esfuerzo para reducir los insumos y aumentar la producción sólo puede alcanzar el éxito cuando y donde las ciudades, la industria, los gobiernos nacionales y las organizaciones internacionales trabajen juntos.

Paradójicamente, la pobreza y la riqueza son enemigos del medio ambiente. La pobreza reduce la capacidad de pagar tecnologías más limpias o de establecer estándares mínimos. La riqueza va de la mano de un mayor consumo de energía y del uso de recursos no renovables, basados en intereses creados y en capital especializado. En ambos casos, la ignorancia es aún un factor clave. Todos los tipos de ciudades con diferentes niveles de recursos necesitan actuar con los mismos fines.

Las ciudades deberían: concentrarse en la «Agenda Marrón» de reducción de la contaminación local del aire, el suelo o el agua. Si tienen éxito, pueden exigir una enorme recompensa: ganarán una amplísima reputación, quizás hasta mundial, e incluso estarán más motivadas si sus esfuerzos generan productos y servicios ecológicos para los mercados mundiales -máquinas, vehículos, procesos de producción, sistemas energéticos-. Los progresos globales y locales pueden y deben ir juntos.

Esta tarea compartida no implica una agenda común para todas las ciudades, ya que la lucha por la sostenibilidad sigue diferentes vías y modelos. Las condiciones económicas varían, y también las preferencias locales y las sensibilidades sobre los problemas medioambientales. Unos tipos diferentes de ciudades tienen que desarrollar unas agendas diferentes, concentrándose en sus problemas más urgentes. Casi en todas partes, serán de utilidad la educación y la información medioambientales, vinculadas a estrategias que comprenden la participación activa de los ciudadanos (reciclaje de residuos, ahorro de energía, reducción de la contaminación), y deberían formar parte de la agenda local.

2.1 La ciudad del hipercrecimiento: salud y menor contaminación

En las ciudades con hipercrecimiento, los riesgos

para la salud son bastante más urgentes, al mantenerse muy alta la mortalidad infantil, lo que exige mejorar la calidad del agua y la limpieza -pero con bajos costes de capital-. En los casos en que las propias capacidades administrativas son demasiado limitadas, como ocurre en muchas ocasiones (aunque no en todas), las empresas privadas pueden asumir la responsabilidad de la recogida de las aguas residuales e incluso de las redes de colectores de alcantarillado. Debería resultar relativamente fácil desarrollar los contratos estandarizados y los mecanismos de control.

La movilización de los barrios, para organizar iniciativas locales para la mejora de la calidad del agua y de la limpieza, debería convertirse en una práctica común complementaria en los asentamientos irregulares con amplios déficits de infraestructuras. Como sus habitantes serán incapaces de financiar soluciones formales intensivas en capital, habrá que buscar soluciones informales: las personas y las organizaciones locales, apoyadas mediante asistencia técnica, deberían usar sus propios recursos y su propio trabajo para implantar conducciones de alcantarillado, letrinas o conducciones de agua. Los estímulos son altos, porque el precio del suministro privado de agua a menudo es excesivo y porque la inversión en infraestructura incrementa el valor de las edificaciones. Paralelamente a una estrategia de conservación de los recursos, las ciudades necesitan desarrollar una estrategia de recursos humanos para mejorar el medio ambiente.

Las ciudades deberían: trabajar para desarrollar combinaciones adecuadas de soluciones formales (normalmente intensivas en capital) y mecanismos compartidos de autoayuda de bajo coste para la mejora medioambiental; y contratar agencias foráneas para mejorar las redes primarias de los servicios públicos, mientras los suministradores locales reducen las diferencias.

2.2 La ciudad dinámica: estándares más altos

Las ciudades de ingresos medios con alto crecimiento tienen una agenda más amplia: luchar contra la contaminación del creciente tráfico, mejorar e integrar los asentamientos irregulares en el tejido urbano principal, mejorar los precios de los servicios y establecer unas regulaciones más duras contra las fábricas contaminantes son elementos claves de una amplia estrategia que incrementará progresivamente los estándares de calidad medioambiental.

Incrementar la conciencia sobre los asuntos medioambientales también es importante, ya que la poca conciencia existente es aún responsable de los resultados que retrasan el potencial económico y técnico de esas ciudades con alto crecimiento.

Las ciudades deberían: trabajar para mejorar los asentamientos urbanos irregulares e incorporarlos al tejido urbano principal; y promover la conciencia urbana, especialmente entre los ciudadanos con bajos ingresos, mediante proyectos imaginativos que aprovechen su energía y su entusiasmo e incrementen el porcentaje del PIB local destinado a las infraestructuras locales y a mejorar la calidad del medio ambiente.

2.3 La ciudad madura: El reciclaje y las energías renovables

Las ciudades maduras resolvieron hace tiempo sus problemas de calidad del agua o de sistemas de alcantarillado adecuados. Sus preocupaciones más urgentes deben ser la reducción de su inaceptable nivel de consumo de energía y de recursos no renovables, o encontrar sustitutivos aceptables. Tienen que dirigirse a una nueva era de reducción radical del consumo de gasolina y de ahorro radical de energía. Las técnicas ya se conocen: como la energía y la gasolina serán más caros, habrá que aumentar los incentivos para el ahorro y la innovación.

Ésta es una tarea política de alcance mundial. La solución sostenible a largo plazo -la transición hacia un mundo de energías reciclables y renovables- debería ser la próxima etapa final. Exigirá investigación, inversión y nuevas pautas de consumo.

Las ciudades deberían: presionar a los gobiernos nacionales y a las agencias internacionales para que actúen; desarrollar proyectos modelo que las acrediten como ciudades de buenas prácticas a una escala global; y hacer de la transición hacia las energías renovables y hacia una economía del reciclaje un elemento clave de la estrategia nacional y local.

3. La ciudad competitiva: Promover una economía local saneada

Las ciudades son máquinas de crecimiento. Hacen más productivas a las personas. El porcentaje de producción urbana es invariablemente superior al de población urbana. La urbanización es la condición

necesaria para un desarrollo exitoso. La promoción del desarrollo económico es siempre una doble tarea cuidadosamente equilibrada, que implica:

- Por una parte, fortalecer los sectores locales de bienes que no sean objeto del comercio, donde la mayoría de la gente se gana la vida y gasta la mayor parte de sus ingresos; y
- Por otra, fortalecer la posición competitiva de los suministradores locales en los mercados globales.

Las ciudades no se encuentran en situación de crear trabajos directamente, administrando fábricas o empresas de servicios. O no deberían. Pero, trabajando en paralelo con las políticas nacionales, pueden y deben mejorar la forma en que funcionan los mercados, y especialmente la manera en que generan trabajo. Las ciudades deben verse a sí mismas como el primer servicio y como organizaciones distribuidoras para la economía local. Deberían crear un entorno permisivo donde los emprendedores con nuevas iniciativas no tengan que embarcarse en una larga y agotadora marcha a través de junglas burocráticas, o en búsqueda de infraestructuras adecuadas, antes de comenzar a producir.

Las ciudades, como socios de la iniciativa económica privada, tienen que aportar un marco de planificación, especialmente de regulaciones zonales, que reduzcan los riesgos, las externalidades negativas y la incertidumbre. Como requisitos necesarios para la inversión privada, deben aportar infraestructuras, servicios urbanos, licencias y permisos para las nuevas actividades y edificaciones en plazo adecuado y a bajo coste, basadas en una gestión eficaz y en una práctica burocrática autocontrolada.

Las ciudades, como organizaciones complejas, tienen que ser capaces de tratar simultáneamente con empresas de nivel mundial y con vendedores callejeros, con tiendas locales de reparación y con grandes almacenes centrales, y en cada caso con los métodos adecuados. Para las ciudades, desde Nueva York a Nairobi, resulta esencial ser capaces de tratar igual con la empresa de alta tecnología y con la que carece de tecnología, con la formal y con la informal, con la internacional y con la del patio de atrás.

Los pequeños negocios dominan las economías locales de muchas ciudades, pero las burocracias urbanas tienden a tener dificultades para ayudarlos. Este es un problema estructural permanente. Será

aún peor si las ciudades no reaccionan ante el creciente número de pequeñas empresas o miniempresas basadas en el conocimiento, que permiten que cada vez más personas trabajen en su casa como suministradores autónomos de servicios personales, información, asesoramiento o tratamiento de la información.

Una acción clave para la mayor parte de las actividades económicas es la mejora del acceso al suelo urbano para todo tipo de empresas e inversiones, reduciendo así uno de los obstáculos más importantes para la inversión privada, desarrollando proyectos de bajo coste, como mercados públicos cubiertos y talleres -para alquilar o vender- en colaboración con la iniciativa privada; garantizando que parte de la plusvalía urbana, producida por la mejora de las infraestructuras, beneficia a la comunidad local; e intentando descentralizar y democratizar el uso del suelo y las decisiones sobre las infraestructuras.

Las ciudades son organizaciones con múltiples tareas. El campo de sus actividades aún está creciendo. Deben ser capaces de exigir impuestos a los pequeños negocios informales de autónomos mediante procedimientos sencillos e informales, pero efectivos. Tienen que gestionar sistemas de aglomeración tecnológicamente complejos, fijando los precios con métodos de alta tecnología. En esto, necesitan ser tan diferenciadas como lo son sus economías y sus fuerzas de trabajo locales: sus Administraciones deben reflejar su estructura económica y las necesidades de su población. El bienestar de las poblaciones urbanas depende a la vez del suministrador informal y de los productos modernos de alta tecnología. Por ello, las ciudades tienen que promover a ambos a la vez.

En un mundo de riqueza y de bajos costes de movilidad, muchas ciudades serán destinos de un turismo que crecerá en cantidad. Hacer accesible a los turistas el patrimonio cultural, el estilo de vida local o las nuevas expresiones del arte o la arquitectura será una labor cada vez más importante y valiosa. Las ciudades deberían entender que se trata de una tarea sutil: implica reconciliar las necesidades del turismo con las de los trabajadores o residentes locales, atendiendo el incremento del tráfico al tiempo que se mantiene la calidad del medio ambiente, y equilibrando las presiones para el nuevo desarrollo con la necesidad de conservar los monumentos históricos y los paisajes urbanos.

Las ciudades deberían: comprender las fortalezas y debilidades de su economía local y su propio potencial para promover el desarrollo económico. Deberían aportar insumos de alta calidad a todos los sectores de la economía local. Promover el desarrollo económico significa algo más que hacer favores a las empresas privadas. Implica, entre otras cosas, aportar un entorno competitivo, una planificación urbana eficaz, una mano de obra formada o unas regulaciones calculables que ahorren costes innecesarios.

3.1 La ciudad del hipercrecimiento: extensión y eficiencia

La ciudad con hipercrecimiento informal tiene que ocuparse de los extremos más radicales. En las áreas en las que mucha gente trabaja en casa -especialmente las mujeres-, la tarea más urgente es suministrar infraestructuras de bajo coste pero adecuadas. Esta tarea debe organizarse junto con los líderes de la comunidad local. La seguridad en la posesión de la vivienda es una prioridad, para reducir los riesgos de inversión. El acceso al microcrédito, o la preparación en las nociones básicas para gestionar créditos, debería ser posible en todas las ciudades. Ejemplos bien conocidos (el Banco Grameen en Bangladesh o FINCA Internacional en América Latina) han demostrado que los elevados costes de la tramitación de préstamos pueden reducirse si se usan grupos paritarios para la información y el control. Las pequeñas subvenciones para ponerse en marcha, junto con las mejoras en el transporte, deberían ayudar a incrementar la productividad y a mejorar la acumulación local de capital.

En la otra parte del espectro, las pocas empresas integradas en los mercados internacionales se encuentran muchas veces en una débil posición competitiva, debido en buena medida a una red de transportes insuficiente, a la ausencia de mano de obra formada y a la limitada calidad de los suministros locales. Las políticas urbanas deben ayudar a superar estas debilidades, que hundan sus raíces en un débil sector público.

Las ciudades deberían: Crear un entorno de apoyo para los diversos tipos de empresas y de mercados de trabajo; y sobre todo, desarrollar vías para promocionar las empresas de pequeñas dimensiones, al tiempo que se las somete a tributación de forma modesta pero eficaz.

3.2 La ciudad dinámica: equilibrio y estabilidad

Un potencial de crecimiento fuerte pero inestable, unas presiones en el desarrollo interno y un desequilibrado stock de capital físico y humano son típicos de las ciudades con crecimiento dinámico. Frente a los enormes déficits en infraestructuras públicas, se han creado demasiados puestos de trabajo privados. Planificación débil, cuellos de botella en la regulación, pobre control de los niveles de contaminación o falta de control de la casi continua congestión del tráfico, déficits en las normas de seguridad o en los servicios bancarios: todos estos factores deben superarse rápidamente, a medida que resulte abordable un desarrollo más equilibrado y que se incrementen la productividad y el bienestar de la población.

El sector manufacturero aún está creciendo. Las barreras o los cuellos de botella deberían reducirse mediante medidas específicas. Las más importantes incluyen la reducción de los costes de los permisos y acelerar los procedimientos de las autorizaciones, simplificando los impuestos y aportando insumos de buena calidad e información.

Las ciudades deberían: remover los cuellos de botella para el crecimiento del sector empresarial, especialmente de las pequeñas empresas; desarrollar mecanismos sencillos pero efectivos para mejorar el funcionamiento de las empresas; mejorar la seguridad necesaria y los niveles medioambientales; y ayudar a mejorar la formación, especialmente de los altos especialistas, para una producción más sofisticada.

3.3 La ciudad madura: flexibilidad y puestos de trabajo

El objetivo primordial de las ciudades maduras es: trabajos, trabajos y más trabajos, y una expansión de la fuerza de trabajo que sea capaz de costear las necesidades financieras de un creciente número de personas económicamente dependientes.

Hasta cierto punto, las soluciones son similares a las de otros tipos de ciudades: en todas ellas, las personas jóvenes con escasa educación o con cualificaciones desfasadas constituyen una causa importante de desempleo. Pero la educación no basta.

Para la economía local más sofisticada, lo más importante son las imágenes positivas y una alta

calidad de vida en las ciudades. Junto con el cambio hacia servicios inmateriales más sutiles, se han hecho más insistentes las demandas de una calidad urbana especial. Las ciudades que quieren ser sedes de empresas de alta tecnología o de servicios avanzados, tienen que aportar un entorno atractivo a sus empleados. En un mundo en el que tienen una importancia decreciente los factores duros de localización, las ciudades necesitan un perfil más sofisticado. Lo que es bueno para los altamente cualificados, será bueno para el desarrollo económico de toda la ciudad.

Las ciudades deberían: junto con los gobiernos nacionales, hacer más responsables a los mercados -de trabajo, de servicios y de bienes- del cambio de la demanda y de las tecnologías.

Integrar a los trabajadores inmigrantes en los mercados de trabajo locales será especialmente importante en las ciudades con una población en rápido declive. Unas cargas fiscales reducidas y una desregulación en materia de empleo serán importantes elementos de una estrategia para mejorar la competitividad. Muchas ciudades maduras ofrecen ya una alta calidad de vida; un medio ambiente local mejor y una calidad urbana más alta son la clave para atraer inversiones, separando así su desarrollo económico de su base demográfica en reducción.

4. Gestionar el cambio social: El problema de las minorías necesitadas

Desde los inicios de los análisis sistemáticos de las condiciones sociales en las ciudades industriales, la pobreza ha constituido una preocupación central; fue entonces, y aún lo es, el aspecto más desagradable del desarrollo urbano. Incluso en las ciudades ricas maduras, la reducción de la pobreza y de la desigualdad será una preocupación política clave bien avanzado el siglo. Sólo a largo plazo puede acabarse con ella, mediante estrategias interconectadas que permitan a los habitantes sin empleo, sin cualificación o aislados participar de forma más efectiva en los mercados urbanos de trabajo.

Después de generaciones de programas, ahora parece claro que las estrategias de capacitación y la creación de cualificación son los únicos métodos

sostenibles para este fin. Tanto en las ciudades desarrolladas como en las que están en proceso de desarrollo, una estrategia sofisticada debe evitar el énfasis en el trabajo en la construcción y en los puros pagos en metálico que han caracterizado a demasiados programas de bienestar y de regeneración urbana, en favor de estrategias sociales y físicas integradas, que no traten a sus clientes como portadores de derechos, sino como seres humanos con talentos y capacidades que pueden desarrollarse para tener el control de sus propias vidas, o para integrarse en un sistema socioeconómico que demanda una mayor educación, más cualificación, más conocimiento y más cualidades sociales para alcanzar el éxito. La pobreza sólo se reducirá si se hace funcionar más eficazmente los mercados de trabajo y de vivienda para las personas con baja cualificación, y se permite a la gente usar esos mercados exitosamente.

4.1 La ciudad del hipercrecimiento: capacitar y fortalecer

Superar la pobreza en el sector informal significa autoayuda. Por eso, la mejora de las oportunidades para la autoayuda debe situarse en el centro de todas las actividades: una mejor educación, especialmente para los niños de las familias más pobres; unas políticas de crecimiento que conecten a los trabajadores desempleados de forma más eficaz en los mercados de trabajo informales o formales, generando una demanda más alta de trabajo; una planificación urbana más integrada; y provisión de infraestructuras.

El principal problema social es proporcionar una educación adecuada al aún creciente número de niños, así como servicios sanitarios, especialmente para los más pobres en el sector informal.

En las ciudades con hipercrecimiento, las políticas orientadas a la cualificación y a la mejora de la situación de la vivienda y de las infraestructuras se manifiestan muy productivas. La pobreza sólo puede superarse ganando la carrera entre el crecimiento de la productividad, el crecimiento en el número de trabajos y el crecimiento de la población. Por lo tanto, la mejor solución consistirá en aumentar la productividad tan rápidamente como sea posible, reduciendo al mismo tiempo el crecimiento de la población. La educación tiene un papel clave, al mejorar la participación en el mercado de trabajo y reducir el número de hijos.

Las ciudades deberían: trabajar para promover el establecimiento de pequeñas empresas como una prioridad, y promover la calidad del capital humano mediante la educación. Las áreas informales necesitan capital social y a los fuertes agentes de la sociedad civil, mucho más que las áreas con fuertes instituciones formales o estructuras administrativas. Las ciudades deberían ayudar a las agrupaciones existentes en los barrios para la prestación de servicios locales a familias individuales o a grupos. Allí donde los derechos formales y los servicios públicos sean insuficientes, es una tarea básica la promoción de barrios que presten apoyo mediante la intensificación de las redes locales de servicios formales e informales.

4.2 La ciudad dinámica: educación y superación de la informalidad

El alto crecimiento tiende a incrementar la desigualdad. Pero también debería generar recursos para gastar en educación; no hay conflictos entre las políticas de crecimiento y las inversiones en capital humano. Adicionalmente, unas mayores inversiones para modernizar e integrar las áreas irregulares y mejorar su integración en la corriente principal de la economía (como el famoso ejemplo de Villa El Salvador en Lima, Perú) probablemente reducirán la desigualdad y mejorarán el desarrollo económico, como han demostrado las ciudades asiáticas en particular.

En esas ciudades, la familia y las redes familiares continúan funcionando como la institución dominante de protección y apoyo, constituyendo la fortaleza particular de los barrios informales. Pero la reciente caída dramática de las tasas de natalidad en muchas ciudades asiáticas (por ejemplo, Bangkok) reducirá el papel tradicional de la familia.

Las ciudades deberían: continuar promoviendo las infraestructuras y superar los cuellos de botella; desarrollar la educación como una infraestructura humana, especialmente mediante el desarrollo de técnicas de aprendizaje a distancia; y promocionar la familia, que se ve amenazada por el rápido crecimiento económico.

4.3 La ciudad madura: conceder derechos políticos a las minorías, dar la bienvenida al regreso de la familia

Las ciudades maduras han desarrollado sistemas complejos de asistencia social. Pero nunca han

superado la pobreza. Las políticas sociales tienen que combinarse con políticas de mercado de trabajo y con el desarrollo o la promoción de actividades económicas en áreas deprimidas. Las cantidades abonadas en concepto de asistencia social deberían usarse para incrementar los incentivos para aprender o para la preparación para un nuevo trabajo.

En las ciudades maduras, las familias se han visto perjudicadas en el pasado con demasiada frecuencia. En el futuro, los entornos urbanos deberían orientarse hacia la familia, dando más apoyo a las madres y a los padres. El siglo XXI necesita encontrar un nuevo equilibrio entre el trabajo y la vida familiar, para proporcionar un mejor entorno a la vida de las familias urbanas.

Un problema paralelo es el aumento del número de personas mayores, especialmente las que carecen de apoyo familiar, que demandarán nuevas formas de asistencia, desde el momento en que los sistemas tradicionales de pensiones no resuelvan los problemas de las crecientes demandas de asistencia personal. Los desempleados y los ancianos deberían ser estimulados para realizar trabajos a tiempo parcial para superar la creciente carga de los gastos en seguridad social y en pensiones.

Las ciudades deberían: trabajar en el desarrollo de proyectos para ayudar a las personas dependientes económicamente a reintegrarse en el trabajo productivo; encontrar vías para reintegrar a las personas mayores en el trabajo a tiempo parcial, especialmente en el sector asistencial; promover, junto con las empresas privadas, proyectos de formación permanente; y promover barrios solidarios en los que las capacidades locales se usen en redes informales para superar los recortes de servicios personales.

5. La ciudad habitable

La ciudad habitable tiene múltiples dimensiones, todas relacionadas directamente con la calidad de vida en las ciudades: la vivienda y las infraestructuras básicas de servicios que le sirven de soporte, el transporte urbano y el modelo global de uso del suelo y de actividades que se encuentran bajo la expresión «estructura urbana». Actualmente, y cada vez más en el próximo siglo, los escenarios de «continuar igual» sugieren que la calidad de vida es

deficiente y que puede serlo más aún. Y no se trata sólo de un problema de las ciudades pobres; se manifiesta también en el terreno del desarrollo urbano y de la riqueza urbana, ya que las ciudades no saben afrontar de manera adecuada los desafíos que se les están planteando.

5.1 Infraestructura y vivienda

La ciudad del hipercrecimiento: usar los recursos de la gente

La infraestructura es crucial para el crecimiento económico y para una alta calidad de vida; incluso para reducir la desigualdad. Una buena infraestructura urbana, la columna vertebral urbana, promueve la estabilidad y la eficacia. Los países en desarrollo gastan aproximadamente un 4 por ciento de su PIB en infraestructuras, y las ciudades suponen un creciente porcentaje de esa cifra. Estas ciudades, invariablemente con amplios sectores informales, necesitan sobre todo encontrar soluciones que ahorren capital y promover la producción barata e intensiva en mano de obra de infraestructuras y viviendas, mediante acuerdos contractuales con los agentes privados. La oferta de suelo y la garantía de la propiedad serán la base para una mayor inversión en vivienda, que será posible incluso si la renta no crece.

Las soluciones sólo pueden ofrecerse caso por caso, analizando las necesidades y las carencias individuales y encontrando una solución específica para cada una. Mediante una multitud de proyectos de este tipo, se demostrará que es posible desarrollar formas de buenas prácticas urbanas y soluciones apropiadas que pueden convertirse potencialmente- con la ayuda de las agencias internacionales- en servicios de exportación, vendidos en los mercados mundiales. Los pobres de estas ciudades, que son los clientes, necesitan instituciones responsables que comprendan y acepten dos características básicas: su limitada capacidad para ahorrar e invertir dinero, pero también su capacidad y entusiasmo para participar en el proceso de inversión con su propio trabajo, que les permitirá satisfacer sus demandas de modernización gradual de los servicios mediante un proceso de mejora lento pero constante.

Las ciudades deberían: usar sus escasos recursos para llegar a la mayor cantidad de gente posible, motivar a los grupos y a los individuos para mejorar las infraestructuras, o ayudar a la gente y a los barrios

para que usen sus propios recursos -especialmente su trabajo- para iniciar un proceso de acumulación de viviendas y de la infraestructura necesaria para las mismas.

La ciudad dinámica: más inversión profesional, reducir las uniones informales

En las dinámicas ciudades de renta media, la demanda rápidamente creciente de infraestructuras y de servicios urbanos permite el desarrollo de mercados efectivos para el agua, las redes de saneamiento y el transporte. Pero los mercados de servicios públicos no pueden despegar autónomamente sin el compromiso activo de las ciudades. Por lo tanto, las ciudades deberían convertirse en creadoras de mercados para todo tipo de infraestructuras, desde el uso de las calles hasta el suministro de agua. Deberían desarrollar estándares de control y de eficacia. Los beneficios deberían ser el resultado de una alta calidad eficaz, nunca de posiciones monopolísticas o de precios distorsionados o de la corrupción.

Los grandes ahorros privados y las crecientes rentas aumentan la demanda de viviendas en propiedad. En comparación con los tradicionales programas de viviendas, las ciudades podrán confiar mucho más en el futuro en estrategias dirigidas a la oferta, que mantendrán los precios del suelo y los costes de las infraestructuras para ensanchar los mercados de viviendas individuales. Los programas nacionales y locales dedicados a la vivienda sólo deberían mantenerse si no son sustituidos por esfuerzos privados, salvo cuando incrementen los incentivos para el ahorro y el desarrollo a bajo coste. La mejora de los programas no debería desencadenar procesos de segregación social, privilegiando a sus destinatarios; por el contrario, deberían adecuarse a las necesidades de la gente y a su capacidad de pago.

Las ciudades necesitan comprometerse en otras direcciones. El crecimiento extremo y los altos precios del suelo estimulan un número cada vez mayor de proyectos dirigidos a remodelar las áreas urbanas centrales, amenazando edificios históricamente valiosos. Por ello, el alto crecimiento demanda unas políticas efectivas para la protección de los barrios viejos y de los edificios antiguos valiosos.

Las ciudades deberían: aportar marcos de planificación para las grandes inversiones y para

los ahorros privados, así como sistemas de préstamo seguros que permitan un fácil acceso al crédito para inversiones en vivienda; y superar los cuellos de botella en las infraestructuras como reliquias de un crecimiento desequilibrado superado.

La ciudad madura: garantizar la eficiencia y la flexibilidad

Las ciudades maduras, en las que la cantidad de servicios ya es suficiente, necesitan resolver problemas diferentes: de calidad, de eficiencia y de flexibilidad. Calidad significa la calidad del proceso de producción y del producto. Junto con las empresas de servicios públicos, las ciudades deben promocionar tecnologías innovadoras (tratamiento biológico de las aguas residuales, mejor medición del consumo individual, métodos más sencillos de cálculo de precios).

Deben probarse y aplicarse soluciones organizativas para incrementar el reciclaje y crear mercados para el material reciclado. La gestión y el tratamiento de los residuos tiene que convertirse en una industria floreciente.

Los programas tradicionales de viviendas sociales están claramente superados en las ciudades con población estable o incluso en declive, y con recursos suficientes para que cada vez más personas se conviertan en propietarios. Una adecuada cantidad de suelo para ser edificado permitirá a suficientes familias financiar nuevas viviendas en propiedad. Por lo tanto, el número de inquilinos se reducirá bastante rápidamente. Pero seguirá siendo una tarea urgente la ayuda a las familias con bajos ingresos -que pueden tener que enfrentarse con discriminaciones- para encontrar una vivienda adecuada que no las estigmatice y que les resulte accesible.

Las ciudades deberían: desarrollar sistemas de infraestructuras y viviendas más flexibles y más orientados a la demanda, que permitan una producción privada eficaz y un incremento de la competencia. Los resultados serán unos precios más bajos y un acceso más fácil a las nuevas promociones de viviendas. La propiedad inmobiliaria puede distribuirse de forma más equitativa que en el pasado. Se necesitan unas políticas especiales y continuos esfuerzos para reducir la segregación entre los diferentes grupos.

5.2 Promocionar el transporte sostenible

Los gobiernos de todo el mundo ya están reaccionando ante la crisis de la sostenibilidad urbana, especialmente en el transporte. Muchos están siguiendo políticas que restringen el crecimiento del uso del coche, o incluso invierten la tendencia, mediante incentivos y desincentivos fiscales y restricciones físicas del tráfico. Pero las ciudades están en una carrera contra el tiempo. Deben reducirse la contaminación local y el calentamiento global mediante el uso de energías renovables, especialmente en el transporte. Hay solución a medio plazo. Pero también hay una urgente necesidad de respuestas transitorias.

A medio plazo, realmente casi hacia el año 2025, parece claro que los avances tecnológicos crearán una nueva forma de transporte. Como se describe en el Capítulo IV, consistirá en una fusión de diversos desarrollos diferentes: la tecnología de la «celda de combustible», la gestión electrónica del tráfico y del cálculo de las tarifas por el uso de las carreteras, la prioridad física al transporte urbano y a los vehículos de alta ocupación, y la automatización completa del vehículo. Juntas, hacia el año 2025, crearán un sucesor ecológicamente adecuado al actual vehículo de motor: el coche ecológico o supercoche. Representará una revolución tan grande en el transporte como la que originó el coche hace un siglo, con efectos fundamentales en la vida y el trabajo en las ciudades.

En el periodo transitorio, hay tres claras líneas de acción paralelas:

- Facilitar la investigación y el desarrollo del coche ecológico, y ofrecer señales claras a la industria de fabricación de coches para que inviertan en un vehículo pequeño concebido para la ciudad.
- Desarrollar sistemas para gestionar óptimamente la falta de espacio en las vías públicas, mediante una combinación de la regulación (por ejemplo, carriles-bus, prioridad para los autobuses, carriles de vehículos de alta ocupación, prohibición de carga y descarga en horas punta) y medidas fiscales (por ejemplo, peajes y tarifas de aparcamiento) para conceder prioridad y un tratamiento fiscal favorable a los vehículos que usan más eficazmente el espacio público: autobuses, vehículos de transporte discrecional¹³ y vehículos de alta ocupación. Esos

corredores pueden gestionarse para incorporar desarrollos tecnológicos, en especial la automatización del vehículo, desde que estén disponibles.

- Paralelamente, desarrollar un fuerte sistema de planificación en los niveles urbano y regional, que dirigirá el desarrollo para conseguir ciudades más grandes, con más alta densidad, con mezcla de usos y accesibles.

Ninguna de esas políticas contradice los objetivos a largo plazo. Por el contrario, juntas, aportan las bases fundamentales para la introducción y la difusión del coche ecológico.

La ciudad del hipercrecimiento: ¿la superbicicleta?

En las ciudades menos desarrolladas, el coche ecológico tiene una relevancia claramente limitada durante algunos años. Desde que la primera etapa de crecimiento de la riqueza dé a la gente la posibilidad de adquirir una bicicleta, el primer objetivo de la cooperación técnica debería ser aumentar esas posibilidades.

Sin embargo, muchos aspectos de la estrategia intermedia son altamente relevantes para las ciudades menos desarrolladas. Debido a la enorme dispersión, a veces con bajas densidades, y debido (en muchas ciudades, pero no en todas) al pobre estado de la red viaria básica, la prioridad esencial consiste en desarrollar formas de optimizar mejor los flujos de tráfico, así como eliminar los obstáculos y priorizar los vehículos más eficientes, como son los autobuses, los vehículos de transporte discrecional (minibuses o furgonetas) y los taxis compartidos.

En parte, se trata de importar tecnología, incluyendo algunos elementos básicos, como semáforos, pero también se necesitan una ejecución y una gestión más eficaces. En este sentido, algunas ciudades de bajos ingresos (por ejemplo, las ciudades chinas) son más efectivas que muchas otras. Deberían usarse los casos de buenas prácticas y exportar sus ejemplos a otras ciudades.

La ciudad dinámica: carriles-bus y transportes discrecionales

En las rápidamente crecientes ciudades de renta media, es de gran importancia otro elemento de la

¹³ NOTA DEL TRADUCTOR: usamos la expresión «transporte discrecional», para ofrecer una versión castellana del vocablo inglés

paratransit, de difícil traducción, que hace referencia a los vehículos de transporte colectivo no oficiales, como minibuses o furgonetas privadas.

estrategia intermedia: mejorar la calidad del transporte público urbano, especialmente para los residentes de rentas bajas, mediante carreteras hasta el centro urbano reservadas a los autobuses de alta capacidad (y a los transportes discrecionales).

La experiencia de Curitiba (Brasil) nos enseña que incluso sin una revolución tecnológica, muchas arterias, mejor gestionadas, pueden soportar 30.000 pasajeros por hora en autobús, produciendo un transporte de masas de alta calidad que opera sin subvenciones. Las subvenciones al transporte deberán evitarse, especialmente en las primeras etapas de desarrollo, en las que los escasos recursos gubernamentales están mejor gastados en otros programas, como la educación.

El conjunto óptimo de medidas, aunque diferirá según las ciudades, comprenderá tres elementos: cobrar bastante a los conductores privados por el uso de las vías públicas, junto con, probablemente, prioridades especiales y exenciones para los que estén dispuestos a compartir los recorridos; reserva de carreteras o corredores dedicados al uso de determinadas clases de vehículos, especialmente tranvías ligeros, autobuses, transportes discrecionales, así como taxis, vehículos de alta ocupación y bicicletas (estas últimas preferiblemente separadas de los restantes vehículos); y zonificación para un desarrollo selectivo de alta densidad a lo largo de esos corredores, y especialmente en los puntos de intercambio, donde se puede permitir e incluso estimular el desarrollo de subcentros con concentración de empleos.

Estos sistemas deberían planificarse deliberadamente para acoger al ecobús, un autobús movido por «celdas de combustible» y conducido automáticamente. El desarrollo de este vehículo debería ser una prioridad en los países con ingresos medios con una industria automovilística propia.

La ciudad madura: Prepararse para el coche ecológico

En las ciudades maduras, todas las estrategias claves deberían facilitar la introducción sencilla del coche ecológico. En especial, los sistemas de cobro y de control deben evolucionar de forma que concedan la prioridad a los coches ecológicos que marchen por carreteras especializadas equipadas para su circulación, sobre todo cuando lleven a dos o más personas; estas medidas deberían combinarse con ecobuses que circulen por corredores urbanos intensivos.

Los países deberían: facilitar el desarrollo del coche ecológico, junto con las empresas que estén buscando mercados sostenibles. Esto exige que se den señales claras a la industria del automóvil para que invierta en un pequeño vehículo urbano:

- Aumentar los presupuestos en investigación y desarrollo del coche ecológico y de las tecnologías asociadas;
- Desarrollar la necesaria infraestructura de apoyo para que pueda usarse cuando esté disponible;
- Conceder incentivos fiscales a las empresas para invertir en la tecnología adecuada y para alcanzar la fase de producción;
- Establecer desincentivos fiscales por la compra de vehículos altamente ineficientes para su uso urbano;
- Reducir progresivamente todo tipo de subvenciones a los coches privados (por ejemplo, a las empresas de coches);
- A largo plazo, desarrollar un programa de sustitución de vehículos antiguos para estimular a la gente a comprar el coche ecológico.

El propósito de estas acciones será el de acelerar el proceso de innovación, y enviar a la industria y a la gente señales claras de que el coche ecológico es la tecnología para la sustitución del actual parque de vehículos. Los principales cuestiones pendientes son:

- El posible elevado coste del coche ecológico;
- El papel que el coche ecológico debería jugar en las ciudades con bajos ingresos, donde la gente no puede adquirir las caras nuevas tecnologías.

Simultáneamente, deberíamos desarrollar una serie de métodos ascendentes y descendentes para estimular un transporte energéticamente más eficiente:

Los países deberían:

- Cambiar el sistema impositivo para que los impuestos se basen más en el consumo que en la producción (trabajo). Un impuesto sobre el carbono en el sector del transporte permitiría que el precio del petróleo y del gasóleo aumentase lo suficiente para intensificar la búsqueda de productos sustitutivos o, al menos, para ahorrar más.
- Dar claras directrices a la industria para que produzca más vehículos con bajo consumo de combustible: permisos transmisibles para los

vehículos sin emisiones, para inducir a los fabricantes a producir y vender cierto porcentaje de determinados tipos de vehículos en determinado momento (como ocurre en California).

- Hacer que el parque de vehículos existente funcione de forma más eficiente, mediante revisiones, regulaciones de las emisiones, la reducción progresiva de los coches viejos (programas de sustitución de vehículos antiguos), usar las reducciones de impuestos para estimular el cambio, establecer objetivos de eficiencia para los nuevos vehículos, la promoción de las fuentes de energías renovables y otros tipos de combustible con baja emisión de carbono.

Las ciudades deberían:

- Dar prioridad a las formas más eficientes de viajar -a pie, en bicicleta y en transporte público- con la adecuación de las vías públicas a esas modalidades, junto con una preferencia por la gestión de la demanda y del tráfico.

Los instrumentos deberían ser: cobrar peajes por circular; una tecnología de tarjetas inteligentes para permitir cobrar en función de la congestión y del nivel de ocupación; unos límites de velocidad más bajos, aparcamientos de pago, calmar el tráfico y suprimir todo tipo de subvenciones destinadas a los coches (Singapur es un ejemplo notable de este tipo de políticas).

En teoría, los subsidios para el transporte público también deberían eliminarse o reducirse sustancialmente; todos los viajeros deberían pagar el coste completo de su desplazamiento. Pero hay muchas reducciones mediante subsidios a los usuarios individuales del transporte público por razones sociales y para servicios particulares.

El transporte público debería promoverse mediante la inversión (pública), financiada con los peajes y los ingresos procedentes de las tarifas de los aparcamientos.

- Actuar en los sectores de la planificación y el desarrollo, para garantizar que el nuevo desarrollo y la regeneración urbana se localicen en zonas con mezcla de usos y alta densidad, para minimizar la duración de los viajes.

- Desarrollar planes para la reducción de los viajes con los empleadores, escuelas, hospitales y otros servicios públicos y privados.

- Limitar la disponibilidad de aparcamientos en la ciudad.

La industria debería: aceptar un claro conjunto de responsabilidades que permita la innovación y el desarrollo tecnológico, para que las empresas participen en el proceso como socios iguales que buscan los mismos objetivos de una más eficiente gestión y uso de las vías públicas urbanas. Con el paso desde la actual tecnología a la nueva, y la sustitución de los vehículos contaminantes, hay una enorme oportunidad para la industria del motor -y un interés propio- para desarrollar mercados sostenibles.

5.3 La ciudad vibrante y atractiva

Las ciudades son lugares para vivir y para sentirse en casa. Las ciudades son espacios de cultura y, por lo tanto, un estímulo único para la vida cultural de un pueblo. Una ciudad es hacer historia; representa la memoria colectiva de una sociedad, de una nación o de una región. Con sus edificios, calles, avenidas, plazas y parques, la ciudad refleja las tradiciones culturales y, por lo tanto, el carácter de la gente que vive en ella. Los centros urbanos y las ciudades son más que simples conjuntos de casas unidos por vías de circulación. Son más que simples sistemas funcionales cuyas conexiones necesitan optimizarse.

Si está bien organizada y planificada, la ciudad también puede aportar una sensación de seguridad; puede aportar una sensación de bienestar emocional y de integración social. Pero esto exige que sus edificios y espacios urbanos se diseñen a una escala humana y con sensibilidad arquitectónica. Los mejores ejemplos de arquitectura urbana en el mundo, sea en Europa, en Asia o en cualquier otra parte, combinan estas propiedades; por ello poseen el *genius locii*, son atractivas y vibrantes y generan en sus ciudadanos un sentimiento de identidad.

La ciudad está en un estado permanente de flujo, renovándose constantemente a sí misma; y, si su desarrollo es sano, conserva su valioso patrimonio y, al mismo tiempo, lo incrementa con edificios contemporáneos igualmente buenos. Esto es lo ideal.

Pero en nuestro mundo, con las prisas por el desarrollo, se descuidan muy a menudo las singularidades especiales de una ciudad. Y, además, junto a la globalización de los mercados, se está produciendo una «globalización» de las expresiones arquitectónicas; con mucha frecuencia, se desprecian

las características y las formas culturales nacionales o regionales. Reconociendo esas fuerzas estandarizadoras, el reto consiste en construir ciudades vibrantes y atractivas que provoquen un sentimiento de identidad en sus ciudadanos: un arte difícil pero vital.

No todas las ciudades pueden conseguir este ambicioso objetivo. En muchas de ellas, no ha habido suficiente tiempo para desarrollar un estilo individual de expresión arquitectónica, o el ritmo de desarrollo ha sido demasiado rápido, o la ciudad ha carecido de recursos para invertir adecuadamente en su habitabilidad. Pero ha llegado el momento de empezar.

Para conseguir todo esto,

Los países deberían:

- Perseguir una política de desarrollo urbano dirigida a garantizar, mediante condiciones generales y medidas de apoyo, que:
 - El patrimonio cultural de las estructuras espaciales históricas se mantenga; y
 - De acuerdo con los principios de sostenibilidad, esas estructuras se incrementen y extiendan de forma que se creen espacios urbanos cuyos posibles usos, escalas, lenguaje de formas y características culturales aporten las condiciones necesarias para una alta calidad de vida para sus ciudadanos;
 - Crear condiciones previas políticas y estructurales para esto (por ejemplo, políticas nacionales de arquitectura, consejos asesores sobre arquitectura, procedimientos de concurrencia, políticas educativas y de formación) para garantizar que la edificación en el país responde de forma altamente satisfactoria a las aspiraciones de calidad y que, en general, desarrolla una conciencia nacional sobre la calidad arquitectónica.

Las ciudades deberían:

- Elaborar planes de uso del suelo, cuidarse de que se creen estructuras urbanas que permitan la incorporación de atractivos espacios urbanos, y mantener la mayor parte de las estructuras urbanas que han evolucionado durante un largo periodo de tiempo para conservar el carácter único de la ciudad;
- Cuando preparen planes urbanísticos vinculantes, asegurarse de que se conservan e incluyen las estructuras espaciales que tipifican las áreas urbanas, para promocionar así la vida urbana. Estos planes

también deberían garantizar que los edificios y los conjuntos de edificios se adecuan al tejido espacial urbano y contribuyen a desarrollar espacios urbanos atractivos;

- Elaborar un concepto de diseño urbano que -actuando sobre el patrimonio urbanizado existente- permita un nuevo desarrollo de alta calidad en el campo de la arquitectura y del desarrollo urbano. Para realizar esta tarea, las ciudades deberían crear consejos asesores sobre desarrollo urbano que deberían implicar tanto al público en general como a todas las fuerzas sociales.

5.4 Dirigir el desarrollo urbano

Para ser más habitables y, así, sostener sus economías, casi todas las ciudades del mundo desarrollado, y muchas del mundo en desarrollo, han intentado crear un cierto grado de certidumbre mediante la planificación, permitiendo a los agentes privados hacer sus propios planes con la convicción de que su entorno inmediato -incluyendo sus inversiones especializadas en propiedades inmobiliarias- es seguro.

Todas las ciudades deberían tener un sistema de planificación efectivo, basado en las leyes nacionales, capaz no sólo de hacer planes sobre el papel, sino de controlar y dirigir el desarrollo del espacio. Sin esta capacidad, los planes son inservibles.

Sin embargo, en las economías de mercado o mixtas, es decir, en la mayor parte de las economías, las normas de la planificación tienden a funcionar mejor cuando se adecuan al funcionamiento del mercado. A veces, la planificación tiene también que enfrentarse a las tendencias, cuando son derrochadoras de recursos, autodestructivas y ciegas ante las necesidades de la sociedad en su conjunto -especialmente si amenazan el desarrollo sostenible-. Pero es más efectiva cuando busca conformar y modificar las tendencias básicas económicas y sociales, para hacerlas actuar de forma más eficiente, conveniente y sostenible de lo que desearían.

Pero esto supone un problema: la tendencia urbana fundamental en el siglo XX era la desconcentración física -de casas, personas, trabajos y servicios-. Ésta adopta diversas formas, desde la urbanización diseminada de baja densidad a las comunidades planificadas de alta densidad. Algunas de estas (por ejemplo, la creación de nuevas ciudades

independientes) pueden ser perfectamente sostenibles. Otras (como el interminable diseminado de baja densidad, que es difícil de servir mediante el transporte público), no. Algunas de estas variantes parecen reflejar profundas preferencias culturales. Las ciudades tienen que encontrar formas de desconcentración que se correspondan con esas preferencias, sean adecuadas al mercado y a pesar de todo sean sostenibles: una tarea difícil pero no imposible.

La respuesta es la perspectiva selecta diseñada en el capítulo IV: en las ciudades, «aldeas urbanas»; fuera de ellas, «ciudades jardín» en conjuntos lineales a lo largo de las líneas de transporte público, creando juntas un modelo policéntrico de desarrollo para regiones urbanas enteras.

Los países deberían: promover la investigación y publicar directrices sobre los principios del desarrollo sostenible urbano, adaptadas a su situación particular, incluyendo su nivel de desarrollo económico y las preferencias culturales de sus sociedades; apoyar la investigación (incluyendo el examen de las mejores prácticas en otras partes) y su difusión; y desarrollar estructuras adecuadas e incentivos fiscales para la reconstrucción y la regeneración de las antiguas zonas industriales.

Las ciudades deberían: desarrollar planes integrales de uso del suelo y de transporte, que en el corto plazo proporcionen formas y densidades de desarrollo que apoyen tanto el transporte público convencional como los desplazamientos a pie o en bicicleta, y que a largo plazo aporten la infraestructura necesaria para apoyar el sistema del coche ecológico; y desarrollar estrategias selectas diseñadas específicamente para garantizar el rápido reciclaje de las antiguas zonas industriales.

Las ciudades tienen que ser habitables, y esto presenta varias dimensiones: una vivienda digna para cada ciudadano; un entorno edificado de alta calidad, rico en diseño urbano, con servicios de alta calidad, fácil acceso y movilidad; un uso del suelo variado; complejidad cultural y diversidad; y la adecuada combinación de animación y tranquilidad.

Para alcanzar las condiciones indicadas,

Las ciudades deberían:

- Dirigir las inversiones privadas de una forma comprensible, en la que las decisiones privadas de inversión determinen el destino y la función de los

edificios, mientras que la planificación pública determina las ordenanzas edificatorias, las infraestructuras o la zonificación del uso del suelo para establecer la estructura urbana básica, especialmente de los espacios públicos.

Hasta ahora, demasiadas ciudades han estado dominadas por la urbanización diseminada: hay una sorprendente similitud entre el diseminado de los asentamientos informales de alta densidad de los pobres, y el diseminado de baja densidad basado en el uso del coche de los suburbios ricos, ya que ambos impiden el uso del transporte público, aumentan la contaminación y son derrochadores en términos de tiempo de desplazamientos, y de uso de energía, capital y recursos humanos para la construcción y el mantenimiento de las redes de infraestructuras. Además, como la densidad tiende a bajar con el incremento de los ingresos, este tipo de desarrollo tiende a crecer a menos que se controle. Por eso las ciudades necesitan planificar la fijación de una densidades mínimas para establecer una base económica para el transporte público y para el fácil acceso a los espacios abiertos. En las ciudades más pobres, se necesita garantizar también una oferta adecuada de suelo para viviendas. Si logran hacerlo bien, necesitarán subvenciones públicas menos cuantiosas.

- Garantizar que conservan lo que vale la pena conservar, tanto parajes naturales únicos como espacios culturales urbanos, antes de que las presiones del desarrollo los eliminen. Esto es especialmente importante, porque las ciudades en rápido crecimiento tienden particularmente a olvidar estas consideraciones, descubriendo frecuentemente su importancia cuando ya es demasiado tarde.

- Crear un sentido de identidad urbana para contrarrestar las fuerzas desurbanizadoras de la movilidad y la separación, demostrando que la ciudad es un lugar que merece la pena para vivir y trabajar.

Planificar no es la única forma de alcanzar estos objetivos, e incluso no es la más importante.

Los decisores de las políticas urbanas tienen tres importantes instrumentos para conformar las áreas urbanas: las financieras (impuestos y subvenciones), la creación de infraestructuras y la planificación del uso del suelo. La clave es usarlas de forma equilibrada, dependiendo de las posibilidades concretas de cada ciudad, y hacerlo de forma coordinada, y no de forma contradictoria.

En cada ciudad, especialmente en las que crecen rápidamente, la planificación crea plusvalías y beneficios inmobiliarios, que pueden ser enormes. Entonces hay un claro motivo para adoptar medidas para recuperar al menos una parte de esas ganancias para la comunidad cuyas acciones las han generado. Como principio básico, los impuestos sobre la propiedad deben basarse en el principio del beneficio: los inversores deberían pagar por los servicios públicos, o suministrarlos directamente asumiendo la responsabilidad de la conexión con el sistema viario u otras redes de servicios públicos. Pero por encima de todo, hay razones evidentes para que la comunidad recupere al menos una parte de las extraordinarias plusvalías que provienen de la expansión urbana.

Los países deberían: aprobar una legislación que permita a los gobiernos locales cargar a los promotores con el coste del establecimiento de las infraestructuras de los servicios públicos básicos, y recuperar alguna parte de las plusvalías extraordinarias derivadas del desarrollo.

Las ciudades deberían: negociar con los promotores para garantizar que esas plusvalías se usan de forma inteligente para promover inversiones en infraestructuras, especialmente en servicios de transporte.

La infraestructura es el insumo público básico para el desarrollo urbano. Los gobiernos locales son responsables de su establecimiento, pero no es necesario que sean productores u organizadores de inversiones en infraestructuras específicas. Más bien, como se ha señalado antes, deberían intentar coordinar y orquestar el proceso. Por ejemplo, pueden negociar con los promotores para que ellos mismos aporten las infraestructuras necesarias para hacer accesibles las nuevas áreas al transporte público.

Los países deberían: desarrollar políticas apropiadas que ofrezcan incentivos adecuados a los inversores privados, para que establezcan infraestructuras en el marco de un plan general de ordenación urbana.

Las ciudades deberían: usar las potestades que han recibido de esta forma para negociar acuerdos adecuados sobre transportes e infraestructuras de servicios, como un requisito para autorizar el desarrollo de nuevas áreas residenciales y con otros fines.

La planificación del uso del suelo, el tercer pilar, es con frecuencia demasiado unidimensional para los muy diversos fines que tiene que servir,

especialmente en las ciudades del mundo en desarrollo; necesitan un nuevo tipo de estrategias de desarrollo para alcanzar los objetivos deseados, mediante las cuales las ciudades establecen objetivos específicos de resultados para los nuevos desarrollos, pero los promotores privados pueden desarrollar los medios para alcanzarlos.

Un instrumento clave es el «desarrollo concertado»: un contrato entre un gobierno local y un propietario inmobiliario privado o un promotor, con una contribución del promotor al coste de establecimiento de los servicios públicos.

Los países deberían: garantizar que la legislación en materia de planificación no se basa en una codificación rígida, sino que concede a los gobiernos locales la potestad de desarrollar proyectos innovadores; y dar publicidad a las mejores prácticas.

Las ciudades deberían: usar sus potestades para competir negociando acuerdos globales innovadores con los promotores.

En casi todas las principales áreas urbanas, sobre todo las de rápido crecimiento en las economías más dinámicas, la planificación para dirigir el crecimiento está fuera del alcance de los municipios aislados -especialmente si son pequeños y carecen de buenos recursos humanos, como les sucede a muchos-. Aquí hay una necesidad urgente de un poder metropolitano amplio, tanto para aportar una estrategia regional básica como para establecer directrices para los planes locales.

La experiencia en el mundo desarrollado sugiere que esto no será tan fácil: es probable que las autoridades metropolitanas entren en conflicto con las Administraciones más locales, especialmente en cuestiones básicas de localización de los nuevos desarrollos. Resulta vital establecer una efectiva división de potestades y competencias; en otro caso, habrá muchas energías desaprovechadas y políticas contradictorias.

Los países deberían: proporcionar marcos eficaces para el gobierno metropolitano en las grandes aglomeraciones urbanas, donde es importante sobre todo lograr una coordinación estratégica.

Las ciudades deberían: trabajar para maximizar las oportunidades de desarrollo de sus propios ciudadanos, aunque reconociendo la necesidad de una amplia coordinación a nivel metropolitano de los planes y propuestas.

La ciudad del hipercrecimiento: ¿qué tipo de planificación pueden proporcionar las ciudades pobres?

En las ciudades de crecimiento rápido con bajos ingresos del mundo en desarrollo, hay una pregunta muy básica y drástica: ¿qué tipo de planificación pueden proporcionar las ciudades pobres? Las ciudades están dando ya la respuesta en todas partes: están reinventando la noción misma de planificación, en forma de políticas «posibilistas» con marcos flexibles: se retiran de la provisión directa y se concentran en facilitar la nueva construcción privada, tanto la formal como la informal, creando un marco regulador apropiado y una financiación adecuada. Esta buena práctica se observa en los proyectos de mejora de barriadas de Yakarta y Manila, basados en estándares bastante mínimos que pueden mejorarse posteriormente. Aceptan las estructuras edificadas de la ciudad irregular, pero las van transformando en la dirección de la sostenibilidad.

Esto nos lleva a otra pregunta: los principios aplicables universalmente, ¿conducen también a soluciones aplicables universalmente? La respuesta es sí y no: sí, porque hay amplias soluciones de buenas prácticas aplicables virtualmente en todas las ciudades, en el Norte y en el Sur, en las ricas y en las pobres; pero también no, porque en la práctica la ciudad con hipercrecimiento será siempre una ciudad fragmentada, en la que se planifican regularmente algunas áreas mientras que otras crecen como consecuencia de decisiones irregulares. Esto no significa ausencia de planificación; significa una forma de planificar muy diferente, basada en marcos flexibles adaptados a las circunstancias locales.

En todas partes, la estrategia global debe ser desarrollar unas estrategias de planificación flexibles en diferentes niveles espaciales, desde el estratégico hasta el local. El plan estratégico para un área metropolitana establecerá amplios principios de desarrollo y, sobre todo, dejará claro donde se prevén las inversiones en infraestructura a corto y medio plazo. Con este marco, las normas del plan local desarrollarán simultáneamente un control de los estándares medioambientales y de planificación, fijando de forma transparente las propuestas para el establecimiento y la mejora de las infraestructuras, y desarrollando soluciones políticas para controlar la especulación del suelo -incluyendo la solución radical de que todo el suelo urbanizable deba pasar a manos públicas-.

Estratégicamente, la solución más general será abordar el crecimiento urbano mediante una descentralización progresiva en el nivel metropolitano en su conjunto, pero reconcentrándolo en el nivel más local. Esto es más fácil de lograr en los países y ciudades más desarrollados, con abundantes recursos y unas Administraciones públicas muy desarrolladas y competentes. Pero las ciudades con bajos ingresos pueden y deben aprender de la experiencia de algunas ciudades con ingresos medios que, haciendo de la necesidad virtud, se han convertido en los líderes mundiales en innovación urbana.

La ciudad del dinamismo: aprender de las mejores prácticas

Las ciudades de rentas medias manifiestan una paradoja. Incluyen algunas de los peores ejemplos de desarrollo no sostenible incontrolado y, aparentemente, incontrolable: masificación en el centro, proliferación de asentamientos irregulares en la periferia, especulación rampante del suelo, fallos en la oferta de infraestructuras básicas, dependencia del automóvil. Pero también contienen muchos de los ejemplos de mejores prácticas urbanas -algunos en la parte de las ciudades que también se ha visto transformada directamente en el proceso de desarrollo, desde la pobreza a la riqueza, en una generación-.

Sobre todo es necesario aprender de las mejores prácticas en las ciudades exitosas, y adaptarlas a las circunstancias específicas, casi nunca iguales, de otras ciudades de todo el mundo. Los modelos no son en modo alguno uniformes: algunos, especialmente en el Este de Asia, confían en los fuertes controles sobre el desarrollo irregular y en la oferta de viviendas públicas de alta densidad y alta calidad (que más tarde pueden privatizarse), junto con sistemas de circulación ferroviaria de alta densidad; otros, especialmente en América Latina y en el Caribe, han adoptado un sistema más permisivo, basado en corredores de autobuses y en bonos de frecuencia para concentrar el crecimiento a lo largo de los mismos. Esto ofrece la posibilidad de desarrollar una estrategia adecuada a las condiciones culturales y sociales propias de cada ciudad.

Los países deberían: desarrollar directrices generales de buenas prácticas, basadas en la experiencia propia y de otros países, para un desarrollo metropolitano estratégico; e iniciar políticas fiscales que estimulen

a las ciudades a desarrollar mecanismos apropiados de incentivos.

Las ciudades deberían: intentar el desarrollo de las previsiones del plan local, tanto para los promotores comerciales como para los desarrollos dirigidos por la comunidad -estos últimos especialmente en las ciudades con bajos ingresos-.

La ciudad madura: hacer frente a la opulencia

Aparentemente, podría parecer que las ciudades maduras tienen muchos menos problemas que sus homólogas menos desarrolladas. No sólo tienen sistemas de planificación sofisticados y muy consolidados; también afrontan muy pocos de los problemas esenciales, sobre todo el crecimiento rápido de la población. Pero esta visión ignora dos rasgos característicos.

En primer lugar, la creciente opulencia parece generar crecientes demandas de más espacio por persona y familia (y unas familias más pequeñas integradas por ancianos pueden exacerbar perversamente esta tendencia). Los países que han sido ricos durante más tiempo (Estados Unidos, Canadá, Australia) manifiestan este problema en su forma más cruda.

En segundo lugar, aunque sobre el papel hay potestades efectivas, pueden ser aplicadas débilmente. Un caso notable es Italia, donde la región más rica, el Véneto, se ha convertido en un caso de hipercrecimiento incontrolado y de dispersión urbana. Podría encontrarse una explicación en el hecho de que muy pocos países tienen realmente

organizaciones de planificación regional eficaces, capaces de controlar el desarrollo en el completo ámbito urbano de crecimiento; en demasiados casos, el control está en manos de pequeñas localidades que pueden tener intereses creados en estimular un mayor crecimiento, a pesar del coste en calidad de vida.

Por lo tanto, la actuación clave aquí tiene que ser en el nivel nacional: consiste en aumentar la conciencia de la necesidad de una acción más efectiva para conservar y mejorar la calidad de vida, antes de que sea demasiado tarde. Esto no presupone una vuelta al poder centralizado, aunque puede sugerir la necesidad de organizaciones regionales más fuertes. Ante esta situación, las medidas precisas van a variar en cada país. En algunos, es necesario protegerse frente a restrictivas políticas «nimby» que excluyen a los recién llegados e incrementan el valor del suelo; en otros, el interés general exige un control más estricto del crecimiento.

Los países deberían: promover un debate sobre el crecimiento urbano habitable; desarrollar mecanismos de planificación regional para las mayores áreas urbanas donde el crecimiento presente problemas; y desarrollar incentivos, especialmente los fiscales, para que los gobiernos locales promuevan el desarrollo sostenible.

Las ciudades deberían: desarrollar debates profundos basados en escenarios de desarrollo sostenible futuro; y asociarse en estructuras regionales cooperativas para dirigir el crecimiento metropolitano a una amplia escala espacial.

FUNDACIÓ CARLES PI i SUNYER

D'ESTUDIS AUTONÒMICS i LOCALS

La Fundació Carles Pi i Sunyer de Estudios Autonómicos y Locales es una entidad nacida del impulso de un conjunto de autoridades locales de Cataluña. Tiene una vocación abierta y plural, e integra en su patronato personas procedentes de ámbitos e instituciones diversas.

La Fundació opera como un espacio de discusión, elaboración y difusión de ideas en los ámbitos del gobierno y la gestión de los municipios y las comunidades autónomas.

Los trabajos y actividades de la Fundació integran perspectivas diversas, desde el derecho, la ciencia política, la gestión pública y la economía pública, y recogen aportaciones del mundo académico catalán, español e internacional, así como de cargos políticos y profesionales de la administración pública.

La Fundació ha establecido convenios y acuerdos con diferentes instituciones públicas, universidades y centros de investigación, con los que desarrolla proyectos en común.

PATRONATO

Ajuntament de Barcelona

Ajuntament de Girona

Ajuntament de Lleida

Ajuntament de Tarragona

Diputació de Barcelona

Mancomunitat de Municipis de

l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Ministerio de Administraciones Públicas

Josep M. Ainaud de Lasarte

Enric Argullol i Murgades

Josep M. Bricall Masip

Francesc Caminal i Badia

Jaume Galofré i Crespi

Pere Grases González

Joan B. Isart i López

Ernest Maragall i Mira

Pasqual Maragall i Mira

Manuel Mas i Estela

José M^a Mena Álvarez

Josep Montilla Aguilera

Ramon Mullerat i Balmaña

David Pérez Maynar

Carles Pi-Sunyer i Arguimbau

Carolina Pi-Sunyer i Cuberta

Núria Pi-Sunyer i Cuberta

Oriol Pi-Sunyer i Cuberta

Antoni Serra i Ramoneda

Jordi Solé Tura

Guillem Vidal i Andreu

Eulàlia Vintró i Castells

Presidente: *Àngel Garcia i Fontanet*

Vicepresidente: *Antoni Castells Oliveres*

Secretario: *Josep M. Socías i Humbert*

Gerente: *Meritxell Batet Lamaña*

ACTIVIDADES

Seminarios de trabajo

Reuniones intensivas de discusión e intercambio entre expertos.

Presentaciones técnicas

De experiencias de gestión y de investigaciones académicas.

Jornadas, Conferencias y Mesas Redondas

Sesiones abiertas de divulgación.

SERVICIOS

Banco de Buenas Prácticas

Identifica, sistematiza y difunde experiencias innovadoras de gobierno y gestión en los municipios y las comunidades autónomas.

Observatorio del Gobierno Local

Recoge, sistematiza y elabora informaciones diversas sobre la realidad de los gobiernos locales, para ser utilizadas por las administraciones públicas, los partidos políticos, los agentes sociales y el mundo académico.

Documentación

Fondo de documentación sobre gobierno local, autonomías y federalismo. La Fundación elabora con este fondo dossiers documentales monográficos.

loc@l

Lista de correo electrónico sobre gobierno local, federalismo y autonomías.

Arxiu Carles Pi i Sunyer

Archivo particular de Carles Pi i Sunyer sobre Guerra Civil y el exilio: correspondencia y documentos de la época.

PUBLICACIONES

Informes Pi i Sunyer

Estudios en profundidad que analizan el estado de la cuestión en materias como gobierno local, comunidades autónomas o justicia y realizan propuestas en función de estos análisis.

Estudis

Trabajos de investigación de carácter monográfico impulsados por la Fundación.

Documents

Compilaciones de textos, ponencias y artículos de interés para gobiernos locales y autonómicos.

Punts de Vista

Textos breves que presentan visiones críticas y propuestas sustantivas dirigidas a renovar la política y la gestión en los gobiernos territoriales.

Notes de Treball

Documentos de síntesis de los Seminarios de trabajo realizados en la Fundación.

Papers de Recerca

Dan a conocer tesis, tesinas y trabajos de investigación académica sobre federalismo y gobierno local.

Quaderns de Jurisprudència

Compilación mensual de sentencias del TSJC sobre régimen local, organizadas temáticamente.

Quaderns de l'Arxiu Pi i Sunyer

Recogen originales del Archivo Pi i Sunyer en ediciones críticas, así como investigaciones sobre la Guerra Civil, el exilio y el primer franquismo.

loc@l

Lista de correo electrónico sobre gobierno local, federalismo y autonomías

loc@l es un instrumento de comunicación entre gestores públicos, cargos políticos, académicos y profesionales interesados en temas de gobierno y de gestión local y autonómica.

A través de **loc@l** se comparten informaciones sobre seminarios, cursos y congresos, libros y artículos, novedades legislativas y jurisprudenciales, investigaciones en marcha, páginas web y otras noticias de interés.

loc@l es también un medio sencillo y eficaz para formular consultas, plantear problemáticas, compartir inquietudes, difundir opiniones, abrir debates y dar a conocer trabajos y documentos.

Subscríbase enviando un mensaje a local@filnet.es
o llamando al (34) 93 452 71 15

Difunda sus mensajes en la lista enviándolos a :

local@filnet.es

Informes Pi i Sunyer

Informe Pi i Sunyer sobre Gobierno Local en España
Francisco Longo (dir.)

Informe Pi i Sunyer sobre Gobierno Local en las democracias avanzadas
Francisco Longo (dir.)

Informe Pi i Sunyer sobre Comunidades Autónomas 1995-1996
Manuel Ballbé, Joaquim Ferret (dirs.)

Informe Pi i Sunyer sobre la Justícia a Catalunya
Jaume Galofré (dir.)

Documents

1. *Regiones y ciudades ante la Unión Europea. La Declaración de Amsterdam de la Cumbre Europea de Regiones y Ciudades, y otros documentos*
2. *La Llei Municipal de Catalunya de 1934. Conferència de Carles Pi i Sunyer al Palau de Projeccions, 11 de març de 1934. Text de la Llei aprovat el 19 de juliol de 1934*
3. *El acceso de los Entes Locales al Tribunal Constitucional y la protección de la Autonomía Local*
4. *Nuevas orientaciones en Política y Gestión Urbana*
5. *Federalismo y subsidiariedad en Italia*
6. *Estratègies per al desenvolupament econòmic i social en l'àmbit local*
7. *Optimizar la Organización municipal: técnicas y experiencias para mejorar la eficiencia de los servicios locales*
8. *Mediació i resolució alternativa de conflictes als municipis*
9. *El nuevo ordenamiento de las autonomías locales en Italia: entre continuidad y reforma*

Punts de Vista

1. *Fortalecer la conciencia de comunidad: ¿qué rol para los gobiernos locales?*
Frank Benest
2. *Notas sobre el principio de subsidiariedad y el gobierno local*
Luciano Parejo
3. *El futur dels ajuntaments: vuit visions*
Varios autores
4. *Vint anys d'ajuntaments democràtics: opinions a la premsa*
Varios autores
5. *El dictamen sobre la secesión de Quebec: un comentario*
Carmen Chacón y Agustín Ruiz Robledo
6. *Marketing de servicios municipales*
Toni Puig
7. *La Carta municipal de Barcelona en la reforma del Régimen Local*
Tomàs Font
8. *L'accés dels estrangers no comunitaris a la funció pública local: un canvi cap a la igualtat*
Francesc Consuegra

Estudis

1. *La Provincia en el Estado de las Autonomías*
Varios autores
2. *Gestió pública del turisme. Manual per a les administracions locals de les zones interiors*
Joan Cals (dir.)
3. *El Consell Tributari Municipal de Barcelona. Diez años de actividad y de interpretación de las normas tributarias en la Hacienda Municipal: 1989-1998.*
Varios autores

4. *Gobierno local y modelo gerencial. Reflexiones y propuestas para fortalecer la función directiva en los municipios*
Varios autores
5. *Los retos de la Justicia en el siglo XXI. Reflexiones sobre la situación actual y las perspectivas de futuro del Poder Judicial.*
Varios autores

Notes de Treball

1. *Las Administraciones Locales ante el futuro Estatuto de la Función Pública*
2. *Proyecto de Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa*
3. *Las Administraciones Locales ante la modificación de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común*
4. *Indicadores de Gestión para las Entidades Públicas*
5. *L'aplicació de la Llei de la intervenció integral de l'administració ambiental*
6. *Contratación pública local: propuestas de reforma*
7. *La Mediació Comunitària als Estats Units*
8. *Gobernabilidad Local y Participación Ciudadana*
9. *Grans Ciutats: La Carta Municipal de Barcelona*

Papers de recerca

1. *La cooperación transestatal entre autoridades regionales y locales*
Neus Gómez
2. *La descentralización en Barcelona y Birmingham*
Moisés Amorós
3. *La devolution en el Reino Unido: Gales, Escocia e Irlanda del Norte*
Neus Oliveras
4. *Gobierno local y desarrollo en Suecia: el caso del condado de Västerbotten*
Pedro Luis Pérez Guerrero
5. *Reflexiones sobre la moción de censura al alcalde: evolución, comportamientos y regulación actual*
J. L. Martínez-Alonso Camps y Jaume Magre Ferran

Fulls de l'Observatori

1. *La descentralització de la despesa pública a Catalunya i Espanya*
2. *Quina seria la despesa local a Catalunya si es traspassen als ens locals competències en ensenyament, habitatge i polítiques d'ocupació?*

Quaderns de Jurisprudència

11 números por año

Fuera de Colección

Anuario de Hacienda Local. 1998

Indicadors de gestió per a les entitats públiques

Documents AECA: Principis de comptabilitat de Gestió núm. 16.

Barcelona: Gobierno y Gestión de la Ciudad

Editado y distribuido por Ediciones Díaz de Santos, Tel. 91-431 24 82.

Las balanzas fiscales de las Comunidades Autónomas (1991-1996)

Varios autores

DISTRIBUCIÓN Y VENTA

- Las publicaciones de la Fundació se encuentran en las principales librerías de España, entre otras en Barcelona:
 - En la Llibreria de la Diputació (C/ Londres, 55. Barcelona, tel. 93 402 25 00)
 - En la Llibreria Marcial Pons (C/ Provença, 249. Barcelona, tel. 93 487 39 99)
- A través de la página web de la Fundació Carles Pi i Sunyer (<http://www.fund-pisunyer.com>)
- Distribuidora Marcial Pons Tel. 91-304.33.03.

Quaderns de l'Arxiu Pi i Sunyer

1. *La situació a Catalunya i Espanya els anys 1945-1946 / Informe de les gestions fetes a Barcelona l'any 1947*
2. *Viure el primer exili: cartes britàniques de Pere Bosch i Gimpera, 1939-1940*
3. *Des dels camps. Cartes de refugiats i internats al Migdia francès l'any 1939*
4. *La cultura catalana a l'exili. Cartes d'escriptors, intel·lectuals i científics, 1939-1940*
Maria Campillo y Francesc Vilanova (eds.)

Documents d'Història

Sèrie història I. *Franco a Barcelona*

Memòries d'en Carles Pi i Sunyer

1939. Memòries del primer exili

DISTRIBUCIÓN Y VENTA

- Las publicaciones del Arxiu se encuentran en las principales librerías de España, entre otras en Barcelona:
 - En la Llibreria de la Diputació (C/ Londres, 55. Barcelona, tel. 93 402 25 00)
 - En la Llibreria Marcial Pons (C/ Provença, 249. Barcelona, tel. 93 487 39 99)
- A través de la página web de la Fundació Carles Pi i Sunyer (<http://www.fund-pisunyer.com>)
- Distribuidora Marcial Pons Tel. 91-304.33.03.

INFORMACIÓN DE ACTIVIDADES Y PUBLICACIONES

Deseo estar informado de las publicaciones, actividades y servicios de la Fundación

Nombre y apellidos:

.....

Organización:

Cargo/Departamento:

.....

E-mail Web:

FUNDACIÓ CARLES PI I SUNYER,
D'ESTUDIS AUTONÒMICS I LOCALS
Casa Golferichs
Gran Via de les Corts Catalanes, 491
E-08015 Barcelona
Tel. 93-452 71 15. Fax 93- 323 34 31
e-mail: fundacio@fund-pisunyer.com

