

EL TRIUNFO DE LAS CIUDADES

Edward Glaeser

INTRODUCCIÓN

NUESTRA ESPECIE URBANA

Doscientos cuarenta y tres millones de estadounidenses se concentran en el 3 por ciento urbano del país[1]. En Tokio y sus alrededores, el área metropolitana más productiva del mundo, viven treinta y seis millones de personas[2]. En el centro de Bombay residen doce millones de personas, y el tamaño de Shanghái es aproximadamente el mismo[3]. En un planeta que dispone de enormes cantidades de espacio (toda la humanidad cabría en Texas, cada uno de nosotros con su propia vivienda unifamiliar[4]) preferimos las ciudades. Pese a que en la actualidad sea más barato recorrer grandes distancias o trasladarse de las montañas de Ozark a Azerbaiyán, cada vez más gente vive en las grandes áreas metropolitanas. Cada mes acuden a las ciudades de los países en vías de desarrollo cinco millones de personas más, y en 2011 más de la mitad de la población del mundo es urbana[5].

Las ciudades, esas densas aglomeraciones que salpican el planeta, han sido motores de innovación desde los tiempos en que Platón y Sócrates discutían en los mercados atenienses. En las calles de Florencia surgió el Renacimiento, y en las de Birmingham la Revolución Industrial. La gran prosperidad del Londres contemporáneo, de Bangalore y de Tokio se debe a su capacidad de generar nuevas ideas. Recorrer estas ciudades, sea por aceras adoquinadas o por una maraña de callejuelas, alrededor de rotondas o debajo de las autopistas, equivale a estudiar el progreso humano.

En los países más ricos de Occidente, las ciudades han sobrevivido al tumultuoso fin de la era industrial y ahora son más prósperas, más saludables y más atractivas que nunca. En las áreas más pobres del mundo, las ciudades están creciendo a un ritmo enorme porque la densidad urbana ofrece el camino más corto para pasar de la miseria a la prosperidad. A pesar de los avances tecnológicos que han suprimido las distancias, resulta que el mundo no es plano, sino que está pavimentado.

La ciudad ha triunfado. Sin embargo, como muchos sabemos por experiencia, a veces las vías urbanas, pese a estar pavimentadas, parecen conducir al infierno. Puede que la ciudad gane, pero muy a menudo sus ciudadanos pierden. Toda infancia urbana está conformada por una avalancha extraordinaria de personas y de experiencias; algunas, como la sensación de poder que le confiere a un preadolescente viajar solo en metro por primera vez, son deliciosas; otras lo son menos, como presenciar un tiroteo en un entorno urbano por primera vez (una parte inolvidable de mi propia infancia en Nueva York hace treinta y cinco años). Por cada Quinta Avenida, hay un suburbio de Bombay; por cada Sorbona, hay un instituto de Washington D. C., custodiado por detectores de metales.

Es más, para muchos estadounidenses, la segunda mitad del siglo XX —el final de la era industrial— no fue una época de esplendor urbano sino de miseria urbana. De lo bien que asimilemos las lecciones que nos enseñen nuestras ciudades dependerá que nuestra especie prospere en lo que podría llegar a ser una nueva era urbana.

Mi pasión por el mundo urbano comenzó en el Nueva York de Ed Koch, Thurman Munson y Leonard Bernstein. Inspirado por mi infancia metropolitana, me he pasado la vida tratando de entender las ciudades. Esa pasión ha tenido una base en teorías y datos económicos, pero también me ha llevado a recorrer las calles de Moscú, São Paulo y Bombay, así como a investigar la historia de bulliciosas metrópolis y la historia cotidiana de quienes viven y trabajan en ellas.

Me apasiona tanto el estudio de las ciudades porque plantea interrogantes fascinantes, importantes y muchas veces perturbadores. ¿Por qué las personas más ricas y las más pobres del mundo viven tantas veces los unos al lado de los otros? ¿Cómo se deterioran ciudades antes florecientes? ¿Por qué algunas de ellas vuelven dramáticamente al primer plano? ¿Por qué surgen tan rápidamente tantos movimientos artísticos en determinadas ciudades en momentos concretos? ¿Por qué tanta gente inteligente pone en práctica unas políticas municipales tan necias?

No hay mejor lugar para cavilar sobre estas preguntas que la ciudad que muchos consideran como la urbe por antonomasia: Nueva York. Puede que los neoyorquinos tengamos a veces una visión un tanto exagerada de la importancia de nuestra ciudad, pero Nueva York sigue siendo un paradigma urbano y, por tanto, es un lugar apropiado para iniciar nuestro viaje por ciudades de todo el mundo. Su historia recapitula el pasado, el presente y el futuro de nuestros centros urbanos, y proporciona además un trampolín para muchos de los temas que surgirán de las páginas y los lugares que nos aguardan.

Si uno sale a la Calle 47 y la Quinta Avenida un miércoles por la tarde, se verá rodeado por un torrente humano. Algunos se apresuran hacia el norte para acudir a una reunión o se dirigen al sur a tomar una copa. Otros caminan hacia el este para entrar en las grandes cavernas subterráneas de Grand Central Terminal, que tiene más andenes que ninguna otra estación de tren del mundo[6]. Puede que alguna gente esté intentando comprar un anillo de compromiso: al fin y al cabo, la Calle 47 es el principal mercado de piedras preciosas del país[7]. Habrá visitantes que estén mirando hacia arriba (cosa que los neoyorquinos no hacen jamás) mientras van de camino entre un edificio histórico y otro. Si uno imita a los turistas y levanta la vista, verá dos grandes hileras de rascacielos enmarcando ese valle resplandeciente que es la Quinta Avenida.

Hace treinta años, el futuro de la ciudad de Nueva York parecía mucho menos halagüeño. Como casi todas las ciudades más antiguas y más frías, Gotham parecía un dinosaurio. En un mundo que estaba siendo reconstruido en torno al coche, su metro y sus autobuses constituían un arcaísmo. El puerto, otrora gloria de la costa este, estaba inmerso en la irrelevancia. Bajo el gobierno de John Lindsay y Abe Beame, y pese a que los impuestos se contaban entre los más elevados de todo el país, el municipio llegó a estar al borde de la suspensión de pagos[8]. No solo Jerry Ford, sino la historia misma parecía estar diciéndole a Nueva York: «¡Muérete!».

Nueva York (o, dicho con mayor propiedad, Nueva Ámsterdam) fue fundada durante una fase anterior de la globalización, como una lejana avanzadilla de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. Era una aldea comercial donde un batiburrillo de aventureros acudía a hacer fortuna cambiando abalorios por pieles. Aquellos colonizadores mercantiles holandeses hicieron piña porque la proximidad facilitaba el intercambio de bienes e ideas y porque tras las murallas protectoras de la ciudad (lo que en la actualidad llamamos Wall Street[9]) estaban a salvo.

En el siglo XVIII, Nueva York superó a Boston y se convirtió en el puerto más importante de las colonias inglesas; su especialidad era el tráfico de trigo y harina con destino al sur para surtir a las colonias azucareras y tabaqueras[10]. Durante la primera mitad del siglo XIX, gracias al auge de los negocios, la población de Nueva York pasó de las 60.000 a las 800.000 personas, y la ciudad se convirtió en el coloso urbano de Estados Unidos[11].

En parte, esa explosión demográfica se debió a cambios en la tecnología de los transportes. A comienzos del siglo XIX, los barcos solían ser pequeños (300 toneladas era algo normal) y, al igual que los aviones más pequeños de hoy en día, eran ideales para las rutas directas, como Liverpool-Charleston o Boston-Glasgow. Entre 1800 y 1850, las mejoras tecnológicas y financieras permitieron la construcción de barcos más grandes, capaces de transportar cargas mayores a mayor velocidad y con menores costes.

Si todos esos veleros gigantes hubiesen tenido que recorrer todos los puntos de la costa estadounidense no se habría podido obtener ningún margen de beneficio. Al igual que los Boeing 747 de hoy, que aterrizan en grandes centros donde los pasajeros suben a aviones más pequeños que les llevan a sus destinos finales, los grandes veleros atracaban en un muelle central y luego trasladaban sus bienes a naves más pequeñas que los entregaban a lo largo de todo el litoral oriental. Debido a su ubicación central, su muelle bien resguardado y protegido y la posibilidad de acceder al río desde el interior, Nueva York era el principal puerto marítimo estadounidense. Cuando Estados Unidos adoptó un sistema radial de distribución, Nueva York se convirtió en su centro natural[12]. La posición de la ciudad se vio reforzada cuando los canales convirtieron a Manhattan en el extremo oriental de un gran arco acuático que atravesaba el Medio Oeste hasta llegar a Nueva Orleans.

El transporte marítimo constituía el ancla económica de la ciudad, aunque lo habitual era que los neoyorquinos trabajaran en las industrias manufactureras (refinerías de azúcar, confección de prendas y edición) que surgieron en torno al puerto[13]. Los fabricantes de azúcar, como la familia Roosevelt, operaban en una gran ciudad portuaria porque las dimensiones urbanas les permitían cubrir el coste de las refinerías grandes y caras y estar lo bastante cerca de los consumidores para que los cristales de azúcar refinados no se fundieran durante un largo trayecto sobre aguas cálidas. También la industria textil debía su concentración en Nueva York a los inmensos cargamentos de algodón y de otros tejidos que pasaban por la ciudad y a la necesidad de prendas confeccionadas que tenían los marineros. Hasta la preeminencia editorial de Nueva York era, en última instancia, consecuencia de la centralidad de la ciudad en las rutas de comercio transatlántico, pues durante el siglo XIX el dinero de verdad se ganaba pirateando copias de novelas inglesas antes que la competencia[14]. Los hermanos Harper se consolidaron como editores cuando derrotaron a sus competidores de Filadelfia imprimiendo el tercer volumen

de la novela de Walter Scott Peveril del Pico veintiuna horas después de que llegara a Nueva York por paquebote[15].

En el siglo XX, sin embargo, la muerte de las distancias destruyó las ventajas transporte-coste que habían convertido a Nueva York en un mastodonte industrial[16]. ¿Para qué coser faldas en Hester Street cuando el trabajo es mucho más barato en China? La globalización acarreó una competencia feroz entre empresas y ciudades que fabricaban cualquier cosa que se pudiera transportar fácilmente a través del Pacífico. La decadencia económica de Nueva York a mediados del siglo XX fue consecuencia de la irrelevancia cada vez mayor de sus ventajas decimonónicas.

Pero por supuesto, como puede comprobar cualquiera que salga hoy a la Quinta Avenida, la historia no terminó allí. Nueva York no murió. Los cinco códigos postales que en la actualidad ocupan la milla de Manhattan comprendida entre las Calles 41 y 59 dan empleo a 600.000 trabajadores (más que Nueva Hampshire o Maine), cada uno de los cuales gana de media más de 1.000 dólares, lo que confiere a ese minúsculo territorio una nómina anual mayor que la de Oregón o Nevada[17].

Del mismo modo que la globalización acabó con las ventajas de Nueva York como centro fabril, también multiplicó su superioridad en la producción de ideas. A pesar de que en Nueva York ya no se cosa demasiado, sigue habiendo muchos Calvin Klein y Donna Karan, que idean diseños que suelen fabricarse en la otra punta del planeta. Puede que Honda haya sumido en la tristeza a los Tres Grandes de Detroit, pero los banqueros de Nueva York han ganado sumas inmensas con la gestión de los flujos financieros internacionales. Un mundo más comunicado ha generado enormes beneficios para los empresarios que producen ideas, que ahora dan batidas por todo el planeta en busca de ganancias.

Nueva York se reinventó a sí misma durante la sombría década de 1970, cuando un grupo de innovadores financieros pusieron sus ideas en común. Los conocimientos teóricos sobre compensación entre riesgos y rendimiento facilitaron la evaluación y la venta de activos más arriesgados[18], como los bonos (basura) de alto rendimiento de Michael Milken[19], que a su vez permitieron a Henry Kravis obtener valor de empresas deficitarias mediante adquisiciones apalancadas[20]. Muchos de los grandes innovadores adquirieron sus conocimientos no a través de una formación formal sino estando donde sucedían las cosas, como el magnate de títulos de crédito hipotecario Lewis Ranieri, célebre por su libro de memorias Liar's Poker, que inició su carrera en la sala de correos de Salomon Brothers[21]. En la actualidad el 40 por ciento de las nóminas de Manhattan procede de la industria de los servicios financieros, que son el baluarte de una ciudad densa y todavía próspera[22]. Y a pesar de que algunos de esos magos de las finanzas contribuyeron a provocar la Gran Recesión, la ciudad que les acogió también ha capeado el temporal. Entre 2009 y 2010, mientras la economía norteamericana se estancaba, en Manhattan los salarios aumentaron en un 11,9 por ciento, más que en ningún otro condado de grandes dimensiones. En 2010, en Manhattan el salario semanal promedio era de 2.404 dólares, un 170 por ciento más que la media estadounidense, y un 45 por ciento más que el salario semanal promedio en el condado de Santa Clara, hogar de Silicon Valley, donde los sueldos son los más altos que se pagan fuera del área metropolitana de Nueva York[23].

El auge y caída de Nueva York nos lleva a la paradoja central de la metrópoli moderna: a medida que el coste de recorrer grandes distancias disminuye, la proximidad se hace cada vez más valiosa. La historia de Nueva York es singular por su grandilocuencia operística, pero los factores clave que impulsaron su espectacular auge, triste decadencia y asombroso renacimiento también se han dado en ciudades como Chicago, Londres y Milán.

En este libro examinaremos con atención lo que convierte a las ciudades en el mayor invento de nuestra especie. También desentrañaremos su accidentada historia, que sigue siendo relevante en la actualidad, porque muchas ciudades de países en vías de desarrollo se enfrentan a los inmensos desafíos que en otros tiempos atormentaron a ciudades como San Francisco, París y Singapur. Y examinaremos los factores, a menudo sorprendentes, que cimentan el éxito de las ciudades de hoy, desde las temperaturas invernales a Internet y un ecologismo desencaminado.

Las ciudades suponen la ausencia de espacio físico entre las personas y las empresas. Representan la proximidad, la densidad de población y la intimidad. Nos permiten trabajar y jugar juntos, y su éxito depende de la demanda de contacto físico. A mediados del siglo XX, comenzó el declive de muchas ciudades, como Nueva York, a medida que las mejoras en los sistemas de transporte redujeron las ventajas de ubicar las fábricas en zonas urbanas muy pobladas. Y durante los últimos treinta años, algunas de esas ciudades se han recuperado, mientras que otras, más recientes, han crecido porque el cambio tecnológico ha incrementado los beneficios del conocimiento, que produce mejor la gente que está en estrecho contacto con otra gente.

Dentro de Estados Unidos, los trabajadores de áreas metropolitanas en las que hay grandes ciudades ganan un 30 por ciento más que los trabajadores que no viven en áreas metropolitanas. Estos elevados salarios se ven contrarrestados por el coste de la vida, más alto, aunque eso no modifique el hecho de que los salarios elevados son un indicador de alta productividad. La única razón por la que las empresas soportan los altos costes laborales e inmobiliarios de ubicarse en una ciudad es que esta ofrece ventajas de productividad que compensan esos costes. Los estadounidenses que viven en áreas metropolitanas con más de un millón de residentes son, de promedio, un 50 por ciento más productivos que los que viven en áreas metropolitanas más pequeñas. Las proporciones son las mismas si tenemos en cuenta los cocientes intelectuales de los trabajadores individuales. La brecha de ingresos entre las áreas metropolitanas y las rurales es igual de grande que en otros países ricos, y aún mayor en los países pobres[24].

En Europa y Norteamérica, las ciudades aceleran la innovación vinculando entre sí a sus habitantes inteligentes, pero en el mundo en vías de desarrollo las ciudades desempeñan un papel todavía más decisivo: son puntos de comunicación entre mercados y culturas. En el siglo XIX, Bombay fue la puerta de entrada del algodón. En el siglo XXI, Bangalore es una puerta de entrada de ideas.

Si a un norteamericano o europeo medio se le hubiera mencionado la India en 1990, lo más probable es que hubiese farfullado incómodamente acerca de la tragedia que representa la pobreza en el Tercer Mundo. En la actualidad, sería más probable que esa persona farfullara incómodamente acerca de la posibilidad de que su empleo sea subcontratado en Bangalore. La India sigue siendo un país pobre, pero está

creciendo a un ritmo febril, y Bangalore, la quinta ciudad más grande del país, se cuenta entre las grandes historias de éxito del continente. La riqueza de Bangalore procede no solo de su poderío industrial (pese a que sigue siendo un importante centro de producción textil), sino también de su fuerza como centro productor de ideas[25]. Al concentrar tanto talento en un mismo lugar, Bangalore facilita la asimilación de ese talento tanto por los lugareños como por los forasteros, procedan de Singapur o de Silicon Valley, y también que entren en contacto con el capital humano indio.

Haciéndose eco de los antiurbes de todos los tiempos, Mahatma Gandhi dijo que «la verdadera India no está en sus pocas ciudades, sino en sus setecientas mil aldeas»[26], y que «el desarrollo de la nación depende no de las ciudades, sino de las aldeas»[27]. Aquel gran hombre se equivocaba; el desarrollo de la India depende casi por completo de sus ciudades. En todos los países se da una correlación casi perfecta entre urbanización y prosperidad[28]. A medida que la proporción de población urbana de una nación aumenta en un 10 por ciento, el rendimiento per cápita aumenta en una media del 30 por ciento[29]. Los ingresos per cápita son casi cuatro veces más altos en los países donde la mayoría de la población vive en ciudades que en aquellos donde la mayoría de la población vive en áreas rurales.

Existe el mito de que a pesar de que las ciudades aumentan la prosperidad, no por ello dejan de ser deprimentes. Sin embargo, en los países más urbanizados la gente dice ser más feliz. En los países donde más de la mitad de la población es urba