

---

# Desafíos y actores de la ciudad

---

PID\_00271231

Mireia Belil

---

Tiempo mínimo de dedicación recomendado: 2 horas

---



**Mireia Belil**

Geógrafa formada en Barcelona y en la Universidad de California, Berkeley, especializada en temas de desarrollo y política urbana, especialmente en definición de estrategias territoriales, sociales y culturales. Trabaja como investigadora y consultora para organismos internacionales y otras ciudades europeas. Dirigió los diálogos del Fórum de las Culturas de Barcelona 2004 y fue la directora general de la Fundació Fòrum de 2005 a 2017, cuyas principales funciones fueron la organización de Fóruns en el mundo, la dirección del Barcelona Center de apoyo al Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la gestión de las candidaturas para próximos Fóruns y la organización del Campo de la Paz. Ha sido vicepresidenta del Consejo Social de la Universitat Autònoma de Barcelona. Es *city advisor* del programa ciudades del United Nations Global Compact y dirige la consultora Borakasi.

El encargo y la creación de este recurso de aprendizaje UOC han sido coordinados por los profesores: Mirela Fiori, Paco González Gil (2020)

Primera edición: marzo 2020

Autoría: Mireia Belil

Licencia CC BY-NC-ND de esta edición, FUOC, 2020

Av. Tibidabo, 39-43, 08035 Barcelona

Realización editorial: FUOC



Los textos e imágenes publicados en esta obra están sujetos –excepto que se indique lo contrario– a una licencia de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada (BY-NC-ND) v.3.0 España de Creative Commons. Podéis copiarlos, distribuirlos y transmitirlos públicamente siempre que citéis el autor y la fuente (FUOC. Fundació para la Universitat Oberta de Catalunya), no hagáis de ellos un uso comercial y ni obra derivada. La licencia completa se puede consultar en <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/legalcode.es>

# Índice

<b>1. La ciudad y sus desafíos</b> .....	5
1.1. Los déficits de la ciudad heredada .....	7
1.2. Nuevos desafíos de la ciudad en el siglo XXI.....	9
<b>2. Actores de la ciudad</b> .....	15
2.1. La emergencia de las grandes tecnológicas y plataformas digitales .....	20



## 1. La ciudad y sus desafíos

Las ciudades y los espacios urbanos se enfrentan hoy al gran reto de construir la ciudad del futuro. Las inversiones y decisiones actuales incidirán en las futuras oportunidades al igual que el pasado y el presente; con sus inercias y herencias, confluyen en el bagaje a cambiar, potenciar o destruir. Los **desafíos del siglo XXI** acumulan la solución a los déficits de la urbanización del siglo XIX y, especialmente, de la segunda mitad del siglo XX; los retos de los procesos globales que afectan de lleno a las zonas urbanas y también las nuevas tendencias que impactan sobre las poblaciones y territorios urbanos.

Los procesos de urbanización sin planificación, las inversiones en infraestructuras, asentamientos sin servicios urbanos básicos y modelos de vida industriales y consumistas han llevado a la urbanización sin ciudad, asentamientos humanos precarios, contaminación, falta de acceso a servicios sanitarios y agua potable, dificultades de movilidad, falta de vivienda asequible, centros degradados, periferias no renovadas, intersticios espaciales abandonados o nunca contemplados, urbanización de espacios yermos...

El principal reto es **convertir en ciudad (hacer ciudad) los espacios urbanizados**, es decir, proveer energía, abastecimiento de agua y saneamiento, desarrollo del espacio público, desarrollo y accesibilidad del transporte público, viviendas dignas, lucha contra la contaminación del aire, protección de las aguas, desarrollo de economías productivas, soporte a las entidades ciudadanas, apertura de los procesos de gobierno, etc. También, dotar de espacios, actividades y procesos de educación y cultura, expresión y reconocimiento que permitan una vida digna a todos. Y esto debe hacerse en un camino de desarrollo sostenible.

Las vías tradicionales de hacer ciudad han sido históricamente los proyectos urbanos de conectividad, accesibilidad, transporte, infraestructuras de saneamiento, agua y energía, espacios públicos, polígonos industriales o de viviendas, etc. Este tipo de proyectos, todavía necesarios en muchos territorios urbanos del mundo, condicionan las oportunidades y opciones de futuro. Los proyectos urbanos potentes, con voluntad transformadora, estratégicos, deberían plantearse como intervenciones con efectos a distintas escalas. Serán más constructores de ciudad cuanto más se piensen como elementos transversales a los territorios de la ciudad.

Pero no podemos seguir aplicando las políticas de siempre.

Las nuevas políticas urbanas para hacer ciudad precisan contemplar, al menos, dos aspectos que orientan hacia la ciudad sostenible del futuro que imaginamos: por un lado, un nuevo paradigma de desarrollo urbano, pensar una ciudad con parámetros y propuestas distintas a las precedentes de tantos años de planificación y modelos urbanos; por otro, el reconocimiento de la importancia de las garantías jurídico-financieras y políticas para asegurar ciudades justas y sostenibles y ciudadanos con derechos.

Los estados, las ciudades y las organizaciones no lucrativas han asumido un marco global para cooperar frente a los distintos retos que se plantean a las urbes en la actualidad, aunque la aplicación e impacto de este marco varíe según el contexto político y social:

- La **Agenda 2030**, con elementos tan estratégicos como la lucha contra la pobreza y las desigualdades, la igualdad de género, la educación universal, las migraciones...
- El **desarrollo sostenible**, centrado en lo económico, lo social y lo medioambiental, pero también en la diversidad cultural... especificado en las cumbres sobre la sostenibilidad.
- La **lucha contra el shock climático**, que provoca tragedias urbanas y rurales, y que requiere medidas urgentes para asegurar agua potable, aire puro, movilidad sostenible, espacios naturales y alimentación a la población... concretada en el Acuerdo de París.
- El **reconocimiento de la centralidad** de los procesos de urbanización en el siglo XXI y la búsqueda de una ciudad más sostenible, equitativa y resiliente... dibujada en la Nueva Agenda Urbana aprobada en Quito en 2016.
- Otras hojas de ruta como la Agenda Urbana Europea o el Pacto Global para las Migraciones.

En la actualidad existen nuevas maneras de hacer ciudad que incorporan las **propuestas ciudadanas** y el **conocimiento vecinal** para trabajar las mejoras de las condiciones de vida de las personas. Estos proyectos se dirigen al espacio público, la vivienda, el empoderamiento de las mujeres, el acceso al empleo y los ingresos, la educación, la cultura, la lucha contra las violencias... Las ciudades no se terminan nunca y está en su condición urbana el estar en mantenimiento, por hacer o en reparación. Hacer ciudad incide en las tres dimensiones urbanas: la *urbs*, la *civitas* y la *polis*. Estas forman parte intrínseca de la ciudad.

#### Lecturas recomendadas

**Naciones Unidas** (2015). *Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible (y 17 Objetivos)*. Nueva York. Disponible en: <[www.un.org/sustainable-development/es/development-agenda/](http://www.un.org/sustainable-development/es/development-agenda/)>.

**United Nations Climate Change** (2016). *Acuerdo de París*. Disponible en: <<https://unfccc.int/es/process-and-meetings/the-paris-agreement/el-acuerdo-de-paris>>.

**United Nations Habitat** (2016). *Nueva Agenda Urbana*. Quito. Disponible en: <<https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>>.

«La ciudad es al mismo tiempo la *urbs*, la *civitas* y la *polis*. Es, en efecto, en primer lugar, el espacio construido, y que posee características morfológicas que, en general, fácilmente podemos reconocer como “urbanas” (los edificios, las calles, una fuerte densidad de equipamientos y de infraestructuras), es decir, todo lo que los romanos designaban con la expresión *urbs*. Pero es también una realidad social constituida por los ciudadanos que viven en la ciudad, a lo que los romanos aludían al hablar de la *civitas*. Y finalmente, es la unidad político-administrativa, del municipio del área metropolitana, es decir, aquello a lo que los griegos se referían al hablar de la *polis*. Abordar los problemas de la ciudad significa referirse, a la vez, a las dimensiones físicas, sociales y político-administrativas».

Fuente: Horacio Capel (2003). «A modo de introducción: los problemas de las ciudades. *Urbs, civitas y polis*». En: *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Colección Mediterráneo Económico, núm. 3. Editado por Caja Rural Intermediterránea, Cajamar. Producido por Instituto de Estudios Socioeconómicos de Cajamar.

La ciudad en estas tres dimensiones de *urbs*, *civitas* y *polis* no está encerrada en sus propias dinámicas internas, sino que participa plenamente, para bien y para mal, de las dinámicas y procesos globales. Vamos a distinguir algunos de estos procesos que afectan a todos los territorios urbanos del mundo y otros que impactan en mayor medida en unos que en otros en función del nivel de desarrollo económico, la historia de planificación y la situación geopolítica. Nos enfrentamos a desafíos derivados del propio proceso de urbanización y otros que nacen del desarrollo de las nuevas formas de acumulación de capital y de distribución y consumo.

### 1.1. Los déficits de la ciudad heredada

La ciudad heredada contempla los dos modelos históricos de ciudad, la «clásica» o histórica y la «moderna» o metropolitana, que han sido el marco de las respuestas a los desafíos que ha dado la cultura urbana de la segunda mitad del siglo XX. La ciudad construida durante el siglo XIX y la expansión del siglo XX ha resultado en grandes infraestructuras, barrios revitalizados, recuperación de patrimonio, distritos productivos industriales o de oficinas, y también en tejidos urbanos degradados, extensiones suburbanas sin servicios y estructuras productivas abandonadas. La urbanización, especialmente en los países en desarrollo, no siempre ha incluido las infraestructuras básicas de movilidad, saneamiento, agua, energía, comunicaciones... y los equipamientos, los servicios y los espacios públicos que permiten a los habitantes de una ciudad convertirse en ciudadanos.

1) La **ciudad histórica** o clásica se ha forjado durante generaciones y es hasta hoy el modelo «cultural» de ciudad. La ciudad histórica existe y, para ser exactos, hay que considerar (y, por lo tanto, catalogar) como tal al conjunto de la ciudad heredada, tanto la ciudad medieval o romana como la ciudad barroca (o colonial en América Latina), tanto la ciudad de los ensanches y avenidas del siglo XIX como la de los barrios obreros y de las fábricas de los siglos XIX e inicios del XX. La ciudad histórica es la ciudad de la densidad y de la mezcla de usos y de poblaciones (por lo menos en el pasado), en la que el espacio público está presente. También es la ciudad del poder, religioso y político-militar, del capitalismo mercantil (preindustrial) que hizo del intercambio el fundamento de la vida urbana. Esta ciudad histórica la identificamos en nuestro imaginario con la ciudad *strictu sensu*, a la que atribuimos valor de centralidad, la que

#### Nota

Este apartado está basado en diversos textos de Jordi Borja.

marca la diferencia, la identidad o la que por lo menos proporciona el emblema, la imagen de marca de la ciudad, la que todavía nos transmite «sentido». Por lo tanto, la ciudad histórica está en nuestro imaginario, y también en la realidad física y funcional de la ciudad actual. A los déficits propios de la ciudad histórica como la falta de espacio libre, construcciones e infraestructuras anticuadas, se suma un proceso de mercantilización del espacio público y gentrificación en sus barrios. Uno de los principales factores en este proceso es el turismo que usa el imaginario y la identidad de la ciudad histórica como valor de cambio para la industria turística.

2) La **ciudad moderna** es la ciudad de la revolución industrial y de las nuevas infraestructuras ferroviarias y portuarias, de los ensanches y de las nuevas centralidades. También es la urbe de los barrios obreros, algunos herederos a su vez de los suburbios de la ciudad medieval o clásica, otros de la reconversión de pueblos agrícolas vecinos de la urbe comercial y administrativa, otros subproductos de la implantación de las industrias. También los hay producto de la marginalidad y de la autoconstrucción, de las barracas contemporáneas del desarrollo de los ensanches. Esta «otra ciudad», pobre y marginal, que hoy asociamos más con el mundo latinoamericano, asiático o africano, estaba muy presente hasta hace pocas décadas en las ciudades europeas, y todavía no ha desaparecido: el «cuarto mundo urbano», más o menos escondido, está en los centros degradados, en las periferias no renovadas y en los intersticios de la aglomeración urbana. La ciudad moderna es también la ciudad que, merced a la electricidad y a las nuevas técnicas constructivas, edificó en altura. Las modernas zonas centrales, en parte mediante la reforma de la ciudad histórica, como la proyectada por Haussmann en París, y en parte mediante los nuevos ensanches, como el proyectado por Cerdà para Barcelona, se reservaron prioritariamente para los sectores medios y altos, aunque también existan zonas de mezcla social.

La vieja ciudad metropolitana es la ciudad moderna que durante el siglo xx se expandió hacia las periferias, colonizó las zonas rurales circundantes e incorporó funcionalmente, en muchos casos también administrativamente, los municipios del entorno gracias a la adopción de nuevos medios de transporte. Esta ciudad metropolitana llega a nuestros días con multitud de problemas no resueltos, con deudas sociales pendientes, con barrios y municipios periféricos que no tuvieron nunca centralidad y que el tiempo ha deteriorado. Incluyen periferias afectadas por infraestructuras (obsoletas o nuevas) viarias, ferroviarias, portuarias o aeroportuarias y por la crisis de la vieja industria. Son territorios mal conectados entre sí, en los que en el mejor de los casos la autoconstrucción fue sustituida por conjuntos residenciales públicos o sociales, espacios públicos y equipamientos pobres y de una homogeneidad social que genera, muchas veces, un círculo vicioso que hace la exclusión más fuerte que la cohesión comunitaria. Son áreas que hoy sufren una acentuación del proceso de marginación cuando se convierten en el refugio de una gran concentración de nuevos inmigrantes, sin papeles, sin trabajo estable, sin integración cultural y, en muchos casos, sin aceptación social. Estas áreas del



desarrollo metropolitano, con sus tramas urbanas pobres y fragmentadas que se manifiestan por la miseria del espacio público y la mala calidad de los conjuntos de vivienda, han tenido históricamente gobiernos municipales débiles por la falta de recursos financieros y técnicos. A esto se ha añadido el coste que han pagado por la expansión de la ciudad central, que ha ido enviando a las «afueras» lo no deseado de las instalaciones logísticas, actividades molestas y colectivos sociales de bajos ingresos y, en ciertos casos, problemáticos.

Los déficits de la ciudad heredada se pueden enmarcar en un triple proceso que se añade como triple desafío en la ciudad actual:

- La **disolución de la trama urbana**, por la difusión de la urbanización desigual y dispersa y el debilitamiento o especialización de los centros con procesos de gentrificación, turistificación y empobrecimiento comercial.
- La **fragmentación del tejido urbano y social**, por extremar algunos supuestos funcionalistas que se expresan en la combinación de un capitalismo desregulado con la lógica sectorial de las administraciones públicas y producen la multiplicación de elementos dispersos y monovalentes en un territorio cortado por vías de comunicación.
- La **privatización del espacio urbano**, materializado en la generalización de guetos según clases sociales –desde los condominios de lujo hasta las favelas o asentamientos populares en sus diferentes versiones– y la sustitución de las calles, las plazas y los mercados por centros comerciales.

Los tres procesos mencionados (dispersión, fragmentación y privatización) se refuerzan mutuamente contribuyendo a la precarización residencial, la degradación de los servicios urbanos, el colapso de la movilidad, la mala gestión de recursos escasos o la obstaculización de la gestión territorial; además, contribuyen a la casi desaparición del espacio público como espacio de ciudadanía.

## 1.2. Nuevos desafíos de la ciudad en el siglo XXI

Los espacios urbanos del siglo XXI deben gestionar los procesos de disolución de la trama urbana, fragmentación del tejido urbano y social, y privatización del espacio urbano que se añaden a los déficits urbanísticos y sociales derivados del propio proceso de urbanización.

Frente a estos desafíos provenientes de la ciudad heredada, las ciudades deben gestionar aquellos retos procedentes de la globalización y de la presencia e importancia de lo urbano en el mundo. La lista podría ser muy larga, pero destacaremos especialmente:

- El *shock*/emergencia climática.

### Nota

En la asignatura «Gobierno local e innovación», el enfoque de los nuevos desafíos está centrado en la capacidad de acción de los gobiernos locales para dar respuesta a estos. En cambio, en esta asignatura se contempla el impacto e influencia de los mismos sobre los territorios de la ciudad, exista o no acción de los gobiernos locales.

- Los cambios en la estructura demográfica y las migraciones.
- Las desigualdades entre clases sociales, entre territorios y entre países.
- La economía sin empleo con los impactos de la inteligencia artificial y la robótica.
- La conversión de la ciudad en un bien de inversión.
- La gestión del subsuelo y el aire.
- La gestión de la privacidad, la ética del desarrollo y utilización de la tecnología.
- Los sistemas de legitimación y de derechos.
- Las relaciones entre estados y ciudades.

1) La **emergencia climática** tiene dos vertientes a destacar:

- Los impactos sobre la energía, el agua y la salud de las poblaciones de los efectos derivados de la contaminación del aire, la elevación de temperaturas y del nivel del mar.
- La huella de los fenómenos climático extremos sobre el propio tejido urbano y sus poblaciones.

Existen estudios que demuestran la relación directa entre la polución del aire y la contaminación de aguas con muertes prematuras de habitantes urbanos. La mejora de la calidad del aire, del ruido y de las islas de calor, así como el acceso a fuentes de agua limpias, ayudaría a mejorar la salud de los ciudadanos.

Lluvias torrenciales, olas de calor, sequías extremas, vientos huracanados, fríos en tiempos de verano, calor tropical en zonas templadas, tornados, corrimientos de tierras, granizadas y muchos otros fenómenos que paralizan la actividad cotidiana de personas, infraestructuras y economía, provocan destrozos materiales de espacio público, infraestructuras y viviendas, tragedias humanas y contribuyen a los movimientos forzados de población. Las ciudades son generadoras y pueden ser solución ante las emergencias climáticas. Actuar sobre las causas del cambio climático y desarrollar políticas de prevención de sus impactos y efectos son parte de la agenda urbana. Las energías limpias, la transformación radical de las formas de movilidad, la tipología de construcción, el modelo productivo, la planificación, la educación, la prevención... deben constituirse en elementos básicos de las políticas urbanas de futuro.

2) Los **cambios demográficos** afectan a todas las ciudades del mundo, especialmente las europeas, la mitad de las cuales no crecerá en población en las próximas décadas. Las principales evoluciones poblacionales se centran en el creciente envejecimiento, que afectará tanto al sistema productivo como a la organización de las prestaciones sanitarias, las pensiones y del bienestar. Una sociedad más envejecida requiere servicios, políticas sociales, infraestructuras, vivienda y transportes distintos. Las prácticas de consumo y las necesidades ciudadanas se transforman radicalmente con los procesos de envejecimiento.

El envejecimiento se liga a la necesidad de rejuvenecimiento de la población y de mano de obra y, por tanto, a la consideración de los procesos de migración hacia esas áreas urbanas.

Existen más de doscientos cincuenta millones de migrantes en el mundo, y se espera que los movimientos humanos tiendan a crecer por los conflictos y la violencia, los efectos del cambio climático, el incremento de las desigualdades y la expansión de la información y las comunicaciones. Las migraciones, en todas sus dimensiones, migrantes económicos, refugiados, migrantes medioambientales..., son un factor de cambio de las sociedades urbanas, con impactos en dimensiones demográficas, sociales, culturales..., y también en las formas y usos urbanos. La gestión del incremento de la diversidad en un entorno complejo es uno de los principales retos a los que se enfrentan las sociedades urbanas.

3) Las **crecientes desigualdades** internas entre clases sociales, entre territorios y entre países, derivadas del capitalismo especulativo y el retroceso de las capacidades públicas para evitar o compensar los efectos perversos de las tendencias económicas, se reflejan especialmente en las ciudades con la segregación espacial, el incremento de la pobreza infantil, las familias sin empleo, las condiciones de la vivienda, la salud de los ciudadanos y el acceso desigual a la movilidad, los servicios urbanos y las tecnologías. También vemos nuevas fracturas y desigualdades sociales en los expulsados del mercado de trabajo por el declive de la vieja economía, o la exclusión de las poblaciones atraídas por el auge de las regiones urbanas «globalizadas» y que sufren múltiples discriminaciones. Las políticas inclusivas y equitativas orientadas a territorios y grupos específicos deben combinarse con la política urbana que detecte las causas y prevenga sus efectos o reoriente los procesos.

4) Esta segunda parte se alza como muy relevante cuando el **trabajo**, que ha sido la fuente esencial de ingresos de los ciudadanos y la fuerza de atracción hacia las áreas urbanas, está en proceso de transformación. Claramente, las tecnologías de la información y la comunicación están impactando en el mercado de trabajo, destruyendo empleos, especialmente en los cuadros medios, mientras que se crean trabajos de alta cualificación y trabajos de servicios en lo más bajo de la escala salarial. Esta estructura de empleo no hace sino agrandar la polarización social. Los impactos de **la inteligencia artificial y la robótica** sobre el mercado de trabajo son ciertos, aunque de difícil cuantificación y orientación. Una economía sin empleo, o sin un tipo de empleo específico, especialmente sin cuadros medios, es posible. La destrucción de las clases medias urbanas representa una fractura sin precedentes en las dinámicas urbanas, especialmente de las ciudades de los países en desarrollo.

5) La **expansión de la economía digital y las nuevas formas de producción, distribución y consumo** que conllevan impactan en las dinámicas urbanas, con especial énfasis en tres áreas:

- La primera dimensión es el mercado de la vivienda, con la aparición de los alquileres turísticos y las segundas residencias urbanas.
- La segunda es el uso del espacio público por el flujo creciente de visitantes y la utilización de los espacios comunes para la distribución.
- La tercera que queremos destacar es el mercado de trabajo con la uberización y precarización de las ocupaciones, por un lado, y la atracción de gente altamente cualificada en el otro extremo.

La gestión de estos impactos se complica cuando **la ciudad en sí misma se convierte en el bien de inversión y especulación**. La ciudad ya no es solo el espacio para la producción y los negocios, sino que se convierte ella misma en el negocio, como se refleja en la inversión en inmobiliario como valor seguro, valor refugio, la venta turística de la «experiencia urbana», o el interés por la contratación de servicios y suministros públicos.

6) No por menos comentado deja de ser un nuevo reto para las ciudades la **gestión del subsuelo y del aire urbano**. Cualquier película de ciencia ficción muestra que la tecnología y la logística utilizarán el subsuelo y el espacio aéreo urbanos para el desplazamiento, la distribución, el almacenaje... ¿Quién no ha imaginado drones de reparto que te entregan el producto en la ventana o balcón? Al igual que la movilidad en instrumentos personales (patinetes, bicicletas eléctricas, monopatines...) lleva a la necesidad de repensar los usos de los distintos espacios públicos y a la regulación de opciones a veces con intereses contrapuestos, las ciudades deberán plantearse los usos del subsuelo y del aire por parte de empresas y ciudadanos.

### **Sistema de transporte «Loop»**

Un ejemplo que plantea muchas reflexiones es la propuesta y proyecto piloto de Musk, propietario de Tesla y de la compañía Boring, sobre el transporte y la movilidad en Los Ángeles. Una compañía privada propone una solución de sistemas de movilidad subterránea a gran velocidad como alternativa a las congestionadas autopistas de Los Ángeles. El tema esencial en este caso es que quien hace de planificador (con mapa incluido) de la movilidad de las ciudades y de la movilidad interurbana es una compañía privada, utilizando un espacio público a distintos niveles de profundidad. Sin esperar el permiso, The Boring Company ha publicado su primer mapa de la nueva movilidad de la ciudad que traza las rutas que le gustaría construir como un sistema de transporte subterráneo de Los Ángeles. La compañía, dedicada a construir una red de tránsito subterráneo, todavía tiene que construir un sistema prototipo que funcione. Sin embargo, ha estado acumulando permisos (*paywall*) y apoyos de agencias gubernamentales, y ha excavado un túnel de prueba en el estacionamiento de SpaceX (otra de sus empresas) en Los Ángeles. Lo que la compañía ha denominado previamente un «túnel de prueba» en el suburbio sur de Hawthorne, entre el centro de Los Ángeles y Torrance, demuestra el sistema «Loop» de la compañía. Las personas son transportadas a través de los túneles del sistema a una velocidad de hasta 240 km por hora. Viajan en una plataforma eléctrica llamada «patín». El dispositivo comprende un vehículo que transporta entre ocho y dieciséis pasajeros, o un automóvil que ha sido conducido sobre él. The Boring Company advirtió que el mapa pretende ser «un concepto, no como una alineación finalizada» y quería cooperar con los gobiernos de los condados y ciudades, así como con el público en general. De hecho, la compañía presiona a las ciudades anunciando planes y proyectos que las ciudades dicen todavía no haber considerado. También añadió que su tecnología y capacidades de visión pueden ser utilizadas en otros servicios públicos y especialmente el agua, tema candente en muchas grandes ciudades que se enfrentan a la emergencia climática.

7) Sin voluntad de exhaustividad, cerraremos este apartado de posibles desafíos de las ciudades del siglo XXI con dos temas de actualidad y que precisan la actuación de todos los actores sociales y políticos. El primero hace referencia a la **ética del desarrollo y la utilización de la tecnología**. La tecnología puede ayudar a superar y mejorar muchos de los retos que plantean los servicios urbanos, pero también puede alejar las soluciones y el control de los ciudadanos. La tecnología para el bien común y el interés general necesita, sobre todo, medidas de reflexión, regulación y control del uso de las tecnologías especialmente aplicadas a la gestión de la ingente cantidad de datos que se generan en la ciudad. La protección de la privacidad, la no privatización de los datos generados en nuestro ejercicio diario como ciudadanos... son pilares de la libertad y la democracia. Movimientos como el de la Coalición de Ciudades por los Derechos Digitales (2018), entre las que destacan Ámsterdam, Nueva York, Barcelona Los Ángeles o Milán, es un paso adelante. La coalición se plantea como objetivos:

- El acceso universal e igualitario a internet y la alfabetización digital.
- La protección de datos, la privacidad y la seguridad.
- La transparencia, la rendición de cuentas y la no discriminación de datos, contenidos y algoritmos.
- La democracia participativa, la diversidad e inclusión.
- Los estándares de servicio digital abiertos y éticos.

La tecnología y la globalización obligan a repensar los **sistemas de legitimación**, por un lado, y la aplicación y **defensa de los derechos**, por otro. La ciudad ha sido y es un espacio de diversidad, anonimato y libertad, y debe seguir siéndolo.

8) Las ciudades del siglo XXI se enfrentan a la **reestructuración de las relaciones entre las áreas urbanas y los estados**. Las ciudades operan en la esfera internacional para incidir en los retos de la agenda global a través de su presencia en foros internacionales, la colaboración con otras ciudades, la organización de redes de intercambio de información y prácticas políticas, y el apoyo en la ciudadanía movilizada. A pesar de ese espacio en la esfera internacional, especialmente atractivo para las autoridades locales, los estados siguen actuando como financiadores, legisladores, garantes y actores internacionales. El poder de los estados se recompone e incide en la mayoría de los temas urbanos sin necesariamente conocer ni estar en el territorio. La transformación de las relaciones entre áreas urbanas y estado pasan por:

- La revisión de las competencias asignadas a cada nivel.
- El incremento de la cooperación y colaboración entre niveles o esferas de gobierno.
- La transferencia de más recursos a las ciudades.
- El establecimiento de formas de gobernabilidad efectivas y democráticas de las áreas urbanas dinámicas.

Los sistemas de gobierno de las áreas urbanas, de planificación, de gestión de los programas y de los servicios públicos tampoco pueden ya organizarse o diseñarse según los modelos administrativos tradicionales. Aparecen nuevos conceptos e instrumentos como la planificación estratégica, la contractualización de las relaciones interinstitucionales, la cooperación entre iniciativa pública y privada, la gestión social, la participación deliberativa y nuevos paradigmas de diseño de las ciudades del futuro. El territorio metropolitano actual es distinto: las áreas urbanas se definen por la construcción progresiva de un espacio urbano basado en redes (físicas y virtuales) caracterizado por la discontinuidad, por la diversidad de centralidades y de movibilidades, por la multiplicidad de temporalidades en los usos de la ciudad, por la heterogeneidad de núcleos de población (ciudades de distinta dimensión e historia, municipios y entidades intermedias que se solapan, mezclas de poblaciones residentes y poblaciones usuarias) y por la alternancia entre zonas densas y zonas difusas. El territorio de esta «ciudad de ciudades» es de geometría variable; no es solamente un dato, también es el resultado de las estrategias públicas y privadas que se den en el mismo. Las áreas urbanas del futuro arrastran la inercia de las decisiones e inversiones de muchas décadas y deben asumir como principal reto la definición de la visión de la ciudad que se desea. Consensuar en la creciente diversidad esta visión requiere capacidad técnica, liderazgos políticos de diversa índole y escala, instrumentos legislativos y técnicos, capacidad financiera, procedimientos de participación ciudadana... que permitan, por un lado, superar los déficits pasados y, por otro, proponer una ciudad de ciudadanos. Las nuevas políticas urbanas se deben inventar. Hacer ciudad de futuro es hoy un reto comparable a lo que fue el plantear la ciudad renacentista como expansión de los burgos medievales o el salto a la ciudad industrial y metropolitana respecto a la anterior. Se puede calificar este salto de revolución urbana. La ciudad del futuro ha de ser sostenible, justa, abierta, inclusiva y democrática.

## 2. Actores de la ciudad

La ciudad es el lugar de encuentro de los flujos, donde estos se concentran y se organizan. Es el lugar de residencia, trabajo y ocio de casi el 50 % de la población del mundo. Es el lugar donde los sueños, las imaginaciones, los proyectos aterrizan, se generan, se organizan y se mueren o multiplican. También es el espacio de los miedos, las inseguridades y las injusticias de millones de personas, a lo largo y ancho del planeta. Desde el siglo XIX la construcción de la ciudad ha sido compleja, a veces espontánea, a veces planificada y, a lo largo del tiempo, se ha modificado la tipología de los agentes urbanos que construyen la ciudad.

Tradicionalmente, los agentes que intervienen en la construcción, la gestión, el desarrollo y la transformación de la ciudad incluyen los poderes públicos, los agentes inmobiliarios, los planificadores, los académicos, los técnicos de la administración, los activistas, los agentes económicos, los gestores de infraestructuras... Todos ellos forman **grupos de interés con objetivos concretos** en el territorio urbano. A lo largo de la historia se han encontrado puntos de encuentro, diálogo, intercambio y a veces consenso entre estos interlocutores, y siempre ha existido el conflicto, que ha sido fuente de transformaciones más o menos profundas. Las ciudades han encontrado maneras de dar voz a los agentes y actores que intervienen en el desarrollo urbano, a través de la legislación, las regulaciones, las normativas o los encuentros bilaterales, hasta los consejos consultivos o los planes estratégicos.

Casi iniciando la tercera década del siglo XXI, la definición de los actores urbanos se hace más compleja. Esta complejidad se deriva, en gran parte, de las transformaciones más generales que se iniciaron con la crisis económica de 1973. Los cambios en la estructura productiva –pasando del fordismo al posfordismo, de la modernidad a la posmodernidad, de la ciudad industrial a la posindustrial de servicios y del conocimiento, entre otras transformaciones– han tenido un gran impacto en el espacio urbano en términos morfológicos.

Muchos de estos procesos han llevado a inventar neologismos y denominaciones para designar esa nueva realidad de límites a veces imprecisos y cambiantes: *ciudad difusa*, *ciudad-región*, *ciudad-archipiélago*, *hiperciudad*, *metápolis*, *archipiélagos urbanos*, *ciudad policéntrica*, incluso *posmetrópolis* y *posciudad*. Una de las principales consecuencias es la **aparición de nuevos actores** y la **redefinición de algunos tradicionales**.

Al igual que las ciudades intervienen en la esfera internacional e intentan incidir en las agendas globales, existen actores que influyen e impactan en la evolución de las áreas urbanas desde otros territorios. En el capitalismo financiero especulativo, la localización en la urbe de los agentes actuantes no es

imprescindible. La globalización, las tecnologías de la información y comunicación, el incremento de flujos de personas, mercancías y capitales, y la urgencia de algunos procesos globales redibuja el mapa de actores que actúan en las áreas urbanas.

Para simplificar este entramado complejo de agentes, podemos distinguir entre:

- Los actores presentes en el territorio y aquellos ausentes.
- Los agentes reconocidos fácilmente identificables y los no reconocidos o no identificables, pero que igualmente actúan.
- Los que realizan una acción directa y los que destacan por acciones indirectas.

No todos los actores son fácilmente identificables y reconocidos por los dirigentes, ciudadanos y administraciones, ni todas las acciones indirectas son fácilmente atribuibles.

Generar el mapa de agentes o actores urbanos de cada ciudad es imprescindible para conocer las dinámicas, identificar impactos, detectar responsables y poner en marcha acciones de compensación, reacción o prevención. En la actualidad, podemos identificar un mapa de agentes urbanos que incluyen desde actores tradicionales del desarrollo urbano a otros novedosos.

Las **administraciones públicas**, y sus órganos de gobierno, han sido uno de los principales protagonistas del crecimiento, planificación y gestión de las ciudades. El territorio de la ciudad tiene un ordenamiento jurídico, a veces, muy complejo, porque está sometido a diversas instituciones. Generalmente identificamos el gobierno y las administraciones locales (por más próximas al ciudadano) como aquellas que inciden más en el desarrollo urbano con sus planes, sus ordenanzas y sus regulaciones. Pero también debemos considerar que otros niveles de gobierno y administración, con sus decisiones, leyes, regulaciones y fondos, impactan directamente en el presente y el futuro de las áreas urbanas, en la organización y desarrollo de servicios e infraestructuras (trenes, puertos, pensiones...) y, por tanto, en las opciones de futuro en la calidad de vida de las personas. En la actualidad, incluyen los gobiernos que votamos y los que no: desde los locales, metropolitanos, regionales, estatales, europeos (en el caso de áreas urbanas europeas) y también organizaciones internacionales que, como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Mundial del Comercio (OMC) o la Organización Internacional de Migraciones (OIM), emiten regulaciones y normas. Todas ellas operan en la ciudad a través de sus políticas y sus programas en distintos temas que afectan al crecimiento y desarrollo de las ciudades. En momentos de promoción del desmantelamiento de lo público, vale la pena insistir en el papel de las administraciones y trabajar en su colaboración, coherencia, interdependencia y eficacia.

#### Ejemplo de actores presentes y ausentes

Actores presentes son las administraciones públicas locales, los ciudadanos y sus organizaciones o empresas localizadas en el territorio. Ausentes localmente pueden incluir otros niveles de administración que, con sus legislaciones o sus decisiones, tengan un impacto sobre la calidad de vida de las ciudades o plataformas digitales como Google.



En estos momentos, el **urbanismo** vuelve a envolverse en un halo de legitimidad social ganada a lo largo del siglo XX y que, en cierta medida, cayó en desgracia con las olas del liberalismo de los años noventa. Las razones por las que se acepta el urbanismo son muchas, pero sobre todo es porque la ciudadanía percibe que esta disciplina multidimensional y multisectorial permite una disminución de los desajustes sociales en un territorio específico por su capacidad redistributiva, al tiempo que ayuda a garantizar el futuro con un mejor desarrollo de las transformaciones urbanas. Con todo, el urbanismo es un proceso complejo. La Administración pública debe negociar con los diferentes agentes urbanos, cada uno de los cuales defiende sus propios intereses, y arbitrar entre sus conflictos y diferencias. El gobierno de la ciudad precisa de reglas jurídicas claras y de la capacidad y autoridad para hacerlas acatar. Sin embargo, las vías para desarrollar una ciudad mejor para todos no pueden ser solamente urbanísticas, y por eso es importante el rol de cada administración. Ciudades más justas tienen también relación con el sistema fiscal, más o menos, progresivo, la capacidad de financiación y organización de servicios básicos como la educación o la sanidad, las normativas medioambientales o de control alimentario, la investigación, el desarrollo tecnológico, la seguridad, etc.

Los **ciudadanos**, organizados en movimientos, asociaciones, plataformas, causas, proyectos o intereses particulares son una voz esencial en la definición del futuro de las áreas urbanas y son estratégicos para superar déficits o compensar tendencias anticidadanas. La participación en las opciones de presente y futuro y la responsabilidad ciudadana son la base del derecho a la ciudad definido por Lefebvre en la década de los sesenta del siglo pasado. A veces, parece inconcebible que la voz ciudadana pueda conseguir grandes transformaciones, pero la historia nos cuenta lo contrario.

### **Ejemplos de mejoras conseguidas por los ciudadanos**

Centrándonos solo en Nueva York, son conocidas por todos las protestas organizadas por Jane Jacobs contra la destrucción del Soho en los años sesenta del siglo pasado, y menos conocida la historia de la peatonalización de la avenida Broadway.

Hace una década, el urbanista danés Jan Gehl, autor del libro *Ciudades para la gente*, pidió a los neoyorquinos que opinaran sobre la peatonalización de Broadway. Las respuestas fueron que desaparecieran los coches, sentarse sin tener que consumir y wifi gratuito. Actualmente, un largo tramo de Broadway es así.

Las demandas y protestas de los vecinos de Queens, por el miedo a la gentrificación y otros impactos en la comunidad, han llevado a replantear la localización de la segunda sede corporativa de una gran compañía logística.

La participación ciudadana tiene un peso fundamental en la redefinición de formas y usos urbanos, superación de déficits e imaginación de futuros, aunque requiere información, esfuerzo y marcos democráticos. Se debe escuchar a la gente, pero siempre manteniendo el espíritu crítico ya que, como advertía Richard Sennett en *Construir y habitar* (Anagrama):

«Pero escuchar no es lo mismo que dejar de pensar. Si hiciéramos lo que la gente quiere, acabaríamos construyendo urbanizaciones valladas».

El urbanismo debe pensar en el largo plazo, adaptarse a normas consensuadas y escuchar a la gente ya que las opiniones, visiones y experiencias de la población deben añadirse a las informaciones elaboradas por los técnicos y expertos. En este proceso, los ciudadanos dejan de ser solo usuarios y participan activamente en el diseño de su ciudad.

Los **técnicos y expertos** (arquitectos, planificadores, técnicos de la administración...) han sido y siguen siendo agentes de construcción de ciudad. Con sus análisis, planes, informaciones definen el territorio. Sin embargo, en demasiadas ocasiones se alejan de las realidades que vive la población y planifican desde torres de marfil sin comprometerse con las distintas opciones que siempre existen. Sus decisiones, por mucha información que acumulen, no son nunca neutrales y deben contribuir a construir opciones que respondan a las necesidades de la mayoría.

Los **agentes sociales y culturales** tienen un papel esencial en la definición de las ciudades. Ahí están los sindicatos de defensa de los trabajadores, pero también los defensores de los arrendatarios o de los usuarios del transporte público, así como los representantes de movimientos sociales, entidades culturales y universidades.

Los **medios de comunicación** y las **redes sociales** actúan como informadores y difusores de ideas, opiniones y acciones, a veces exagerando, inventando o distorsionando la realidad. Los ciudadanos deben aprender a leer las informaciones sin desenchufar nunca el interruptor del pensamiento crítico.

Los **grandes promotores inmobiliarios** han sido y siguen siendo un actor central en el crecimiento, remodelación y futuro de las urbes mundiales. La clara tendencia a recolocar recursos financieros de activos industriales o bursátiles hacia activos inmobiliarios no ha hecho más que acrecentar la relevancia de estos agentes en el territorio. Las ganancias inmobiliarias esconden todo aquello que pierden las ciudades en esta tendencia especulativa. La mercantilización, la gentrificación, la turistificación, la expulsión de población residente, las segundas residencias urbanas, la homogeneización física y social, la pérdida de vida ciudadana, el abandono comercial... son algunas de las consecuencias de convertir la ciudad en un bien para la acumulación de capital. En las últimas décadas, estos procesos se han hecho todavía más complejos porque cada vez es más complicado identificar a los sujetos de estas inversiones que en muchas ocasiones son fondos de inversión *off shore*, dificultando cualquier proceso de negociación, consenso o regulación por parte de los ciudadanos y las administraciones públicas.

Los **agentes económicos**, entre los que hemos destacado los promotores inmobiliarios, han sido grandes creadores de ciudad. No todos los actores económicos son iguales, ni tienen la misma influencia sobre el territorio. Además de distinguirse por su dimensión y capacidad económica, existen los actores económicos que actúan en el territorio directamente a través de su actividad o

su presencia, como son las empresas industriales, comerciales, logísticas o turísticas con recursos y bienes en el área urbana. A su lado, distinguimos las organizaciones y asociaciones empresariales o comerciales, turísticas o de *lobby*, *think tanks* o agentes de marketing, que, con sus propuestas, sus acciones, sus campañas, sus relaciones y su difusión en defensa de los intereses de sus asociados, inciden muy directamente en las negociaciones, propuestas y creación del futuro urbano. Hablamos de las cámaras de comercio, asociaciones empresariales, instituciones de promoción del territorio, ejes comerciales, entidades sectoriales, etc.

No debemos olvidar aquellos agentes económicos externos que empiezan a incidir en el desarrollo de la ciudad sin necesariamente estar todavía presentes: son grupos empresariales, fondos de inversión, *startups* o millonarios que buscan territorios, empresas, segundas residencias o simplemente condiciones para invertir, producir o especular. Cuando alguno de estos agentes que responden a lógicas lejos del control de las ciudades aterriza en el área urbana a partir de, por ejemplo, la compra de las infraestructuras portuarias, o de edificios singulares centrales, las dinámicas se alteran y se inician procesos de difícil gestión. A veces, la lógica de inversión no solo responde a la rentabilidad inmediata del negocio, sino que se inscribe en lógicas más amplias de desarrollo geopolítico.

### **El ejemplo de China**

Un caso relevante es la inversión china en los grandes puertos del mundo. China ha diseñado un plan para potenciar su comercio marítimo, en el que el mar Mediterráneo y sus ciudades puerto son piezas esenciales. La estrategia intenta controlar el transporte marítimo a través de la política de rutas llamada la Tierra del Siglo XXI, el equivalente marítimo de la ruta de la seda. Empresas estatales o privadas compran grandes infraestructuras portuarias reforzando especialmente su presencia en el Mediterráneo: Barcelona, Valencia, el Pireo, Nápoles, Limasol..., pero también en la orilla sur, con un proyecto portuario al oeste de Argel y una ciudad industrial, Tánger Tech, cerca del puerto de Tánger-Med, en la que se espera establecer trescientos mil empleos. La geopolítica tiene también impactos directos en el futuro de las ciudades, siendo estas parte de estrategias de difícil control e incluso conocimiento.

En las dos últimas décadas se han desarrollado una serie de grandes empresas tecnológicas que se han convertido en agentes urbanos omnipresentes, han establecido nuevas formas de trabajo, e impactan en la organización urbana, en el desarrollo de las actividades cotidianas y en el futuro de todos los ciudadanos. Hablamos de las **grandes empresas tecnológicas** y de las **plataformas digitales**.

¿Cómo se puede enmarcar en unas reglas de juego a tan diversos actores cuando estos se encuentran en esferas de decisión y marcos legislativos distintos? Las competencias y marcos legislativos permiten marcar aquello que se propone, hace o existe. El cóctel final es distinto en cada área urbana según las opciones políticas, las ventajas competitivas del territorio, el atractivo para las inversiones y las personas, y los recursos, de todo tipo, disponibles. Por ello,

es esencial que las autoridades locales tengan la capacidad técnica, los recursos y la autoridad para defender el interés general en un marco cada vez más complejo.

Todos estos actores actúan en la ciudad siguiendo sus intereses y valores y observando y tratando la ciudad desde distintos puntos de vista y perspectivas. La ciudad como bien social, la ciudad como hábitat, la ciudad como negocio, la ciudad como fábrica, la ciudad como inversión, la ciudad como espacio de reproducción, la ciudad como representación, la ciudad como espacio de lucha, o de guerra... En este contexto de agentes diversos con interrelaciones complejas, de actuación incierta, es necesario construir consensos para la definición de la ciudad del futuro potenciando las decisiones democráticas y la transparencia.

El reto es enorme y muchos piensan que solo la confrontación entre lo local y lo global es la solución.

## 2.1. La emergencia de las grandes tecnológicas y plataformas digitales

Vale la pena pararse brevemente en reflexionar sobre algunos de estos agentes nuevos que actúan sobre lo urbano, sobre esos algoritmos que parece condicionan nuestro presente y nuestro futuro. Aunque algunos comentarios valen indistintamente para todas ellas, no tiene la misma dinámica ni impacto una gran empresa tecnológica que una plataforma digital mal llamada colaborativa. Las grandes empresas tecnológicas como Google, Apple, Amazon, Facebook o Tesla, y las plataformas digitales como Airbnb, Lyft, Uber, Glovo... refuerzan su presencia en las ciudades de muy diversas maneras e impactan en ellas de una forma multidimensional, y muchas veces generando cambios estructurales.

Para estas grandes empresas, las ciudades son en primer lugar allí donde se concentran sus clientes, ya que la mayoría de ellos son habitantes urbanos. Las tecnológicas venden información, estatus, logística o relaciones. Las plataformas digitales tienen, sobre todo, sentido en la ciudad.

Estas empresas operan globalmente y consiguen grandes cantidades de fondos basados más en relatos y en ventas a futuro que en resultados económicos tradicionales. Cada una de ellas opera con productos, información, deseos e imágenes de los ciudadanos. Ya sean las búsquedas de recorridos, las expresiones utilizadas en los correos, las fotos colgadas, las preferencias y los *likes*, las compras en línea, los recorridos urbanos, las preferencias culinarias... Todo queda como materia prima del gran negocio del siglo XXI: **recoger, tratar y vender**

**información.** La concentración de flujos y personas convierte las ciudades en espacios ideales para ello, materia prima del modelo de negocio. Estas empresas han convertido la ciudad en un nuevo territorio de inversión tanto por el número de clientes que concentran en estos espacios como por la acumulación de datos que consiguen. El *data* y su gestión es el quid del negocio. La cantidad de información que recaban estas compañías de cada ciudadano es extraordinaria y condicionan nuestro futuro y decisiones con sus algoritmos.

Las **grandes tecnológicas** son agentes urbanos como agentes económicos en sus propios sectores, y también porque inciden o intentan entrar en los servicios urbanos. La ciudad también es un cliente, y con presupuestos públicos. Estas grandes empresas ven las ciudades como una oportunidad, ya que los servicios urbanos (*smart cities*) son grandes desafíos económicos. Esto es extensible a otras grandes empresas energéticas o de obras públicas. Así, vemos empresas como ACCIONA, que entra en el mercado de la movilidad a través del *motosharing*, BMW-Porsche, que ofrecen movilidad urbana, ACSm que ofrece atención a domicilio... Es un mercado enorme, ya que se calcula que los servicios urbanos representan más de un tercio de los gastos de los hogares.

La presencia urbana de estas grandes empresas se ha engrandecido también a partir de la construcción de sus sedes, que quieren ser símbolo e imagen de su poder y valores. La mayoría de las empresas GAFa construyen grandes sedes sociales que constituyen ciudades en sí mismas. Algunos ejemplos son la sede de Apple (Apple Park) en Cupertino, Google (con un barrio denominado Googleplex) en Mountain View, o la de Amazon y Microsoft en Seattle. Amazon creó su sede en el centro de la ciudad, contribuyendo a la construcción de la ciudad e impactando en la vivienda, el transporte, la dinámica urbana..., generando y acentuando así una dualidad urbana de sueldos altos y alto consumo al lado de empleos precarios mal pagados. Más de cuarenta mil empleados se dividen en más de tres decenas de edificios. Estas empresas ejercen también de propietarios inmobiliarios en las grandes urbes con sus sedes o almacenes y centros logísticos, que construyen (a veces con subvenciones públicas) para luego vender y seguir utilizando en alquiler.

Con sus inversiones y planes de expansión, estas empresas han encendido la competencia entre ciudades. Distintas ciudades y regiones compiten para atraer las sedes secundarias de estos gigantes.

### La segunda sede de Amazon

La empresa Amazon puso en competición más de doscientas ciudades de América del Norte, recopilando en el proceso gran cantidad de datos sobre estos centros urbanos, sus poblaciones y sus problemas, así como la disponibilidad y predisposición de los poderes públicos para ofrecer ventajas fiscales, urbanísticas, de movilidad... La búsqueda de una segunda sede para Amazon, con la promesa de cincuenta mil puestos de trabajo en veinte años, es un ejemplo exagerado de lo que ocurre en la actualidad en la búsqueda incesante de nuevas actividades económicas en los territorios urbanos. La visibilidad, la urgencia de derrotar a otras ciudades en lugar de cooperar, aparece como un sistema añadido de las políticas urbanas. Las candidaturas para alojar a Amazon requerían una propuesta de incentivos al proyecto ofrecido por el estado o provincia y las ciudades. Amazon se ofrecía incluso a ayudar en la creación del paquete de incentivos, de las oportunidades inmobiliarias y de las estructuras de coste. Los poderes públicos ofrecieron flexibilizar

#### GAFa y NATU

GAFa: acrónimo para Google, Amazon, Facebook y Apple, primera hornada de grandes corporaciones tecnológicas.  
NATU: acrónimo de Netflix, Airbnb, Tesla y Uber.

normativas, dar ayudas directas o realizar inversiones en redes de transporte público para favorecer la implantación de esta sede.

Aparecen aquí unas reflexiones que muestran la nueva correlación de fuerzas en el mundo globalizado. La empresa se dirige directamente a aquellos que tienen mayor disponibilidad presupuestaria (en este caso los estados) y se ofrece a crear el sistema de máximos incentivos fiscales, evitando la política local y los debates locales, especialmente la resistencia vecinal. Las relaciones competitivas entre administraciones se potencian, mientras las resistencias vecinales se evitan. En el caso de esta empresa, en muy pocos casos se llevó a cabo una discusión más profunda sobre el posible impacto negativo de la localización de Amazon en comunidades concretas. Son pocas las veces en las que la comunidad puede parar las acciones de los líderes políticos y económicos para el desarrollo de grandes proyectos, y el caso de Queens (localización escogida y descartada por las resistencias en favor de los suburbios de Washington D. C.) es un buen ejemplo. El sistema de financiación urbana (impuesto sobre la construcción y los inmuebles mayoritariamente, IBI en España) hace que la competencia por atraer nuevas inversiones sea feroz, ofreciendo incentivos fiscales que a la larga pasan factura a las finanzas municipales y al bienestar de la comunidad con consecuencias como congestión viaria, escuelas saturadas, infraestructuras insuficientes, aumento de alquileres, etc. Las grandes tecnológicas desafían a las ciudades y a los ciudadanos con su triple oferta: los datos, el empleo que pueden generar y su poder financiero.

Estas grandes empresas también han visto en la ciudad una nueva fábrica, poniendo las nuevas tecnologías al servicio de los desafíos urbanos y para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Experimentan, innovan y proponen la construcción de barrios enteros. El caso de Toronto es bien conocido: Sidewalk (filial de Google) se convirtió en 2017 en el laboratorio de la nueva ciudad uberizada. Estas empresas se convierten en diseñadoras y explotadoras comerciales de la ciudad y construyen espacios urbanos social y económicamente homogéneos. El poder político retrocede ante las grandes empresas, cuestionando el derecho a la ciudad como el derecho a vivir en la ciudad donde quieras, el derecho a acceder a los espacios y servicios públicos, el derecho a implicarse en los asuntos de la ciudad, a participar en el proceso democrático... La dimensión de estas tecnológicas que a veces supera el PIB de países pequeños y su capacidad de movilidad internacional hacen difícil el control fiscal, la protección de los datos personales y la gestión del *data* que se genera a diario en la ciudad. Las actuaciones de algunas de estas empresas ya han generado movilizaciones ciudadanas en contra, como por ejemplo la de Berlín contra Google en el barrio de Kreuzberg.

Las **plataformas digitales** que se venden como economía colaborativa (Airbnb, Uber, Lyft, etc.) impactan en las dinámicas urbanas de forma muy radical y con unas características tan identificables que los nombres de estas

compañías se han convertido en adjetivación: ciudad uberizada, economía uberizada para identificar situaciones de precariedad, desregulación, externalización de costes y riesgos...

En muchas ocasiones, se confunde la economía de plataformas con la economía colaborativa. Las plataformas digitales han desarrollado un sistema económico que, a partir de la web, permite intercambiar servicios evitando las regulaciones laborales, fragmentando los empleos, esquivando las regulaciones fiscales. Los impactos de las empresas como Airbnb o Uber en las ciudades son multidimensionales y afectan a distintos ámbitos según el sector y tienen que ver, fundamentalmente, con el funcionamiento de algunas dinámicas urbanas y el mundo laboral.

Mientras las grandes tecnológicas crecieron durante la primera década del siglo XXI, las plataformas digitales NATU (Netflix, Airbnb, Tesla, Uber) se desarrollaron en la década de 2010 con las nuevas tecnologías (*smartphones*), las compañías *low cost* y el incremento del turismo. El turismo, uno de los grandes desafíos de las ciudades, se ha convertido en el origen de muchas de las grandes transformaciones. Airbnb nació en 2008 en San Francisco y en diez años ha revolucionado el alquiler turístico de corta duración que ofrece en más de sesenta y cinco mil ciudades. Las plataformas de alquiler de viviendas de corta duración han impactado sobre el mercado inmobiliario, el espacio público y los comercios de las ciudades.

Los precios del mercado de la vivienda se disparan, la oferta de vivienda asequible disminuye y los procesos de turistificación se intensifican allí donde se concentran viviendas de alquiler turístico. Desaparecen las tiendas tradicionales que sirven a residentes y familias y son sustituidas por restaurantes, supermercados y tiendas de recuerdos. Sin embargo, estos cambios no son solo el resultado de la implantación de alojamientos turísticos. También las nuevas formas de consumo hacen que el comercio tradicional pierda cuota de mercado. Muchas de esas tiendas son reemplazadas por otros servicios, como las grandes cadenas especializadas en restauración, las aseguradoras, las academias de idiomas, clínicas dentales, centros de estética, o gimnasios. Entre los sectores de moda, equipamiento personal o electrónico, solo las grandes marcas (que incorporan el alquiler a pie de calle como gastos de marketing) abren grandes tiendas que actúan como escaparates, probadores, puntos de recogida o devolución para la venta en línea. Esta transformación de la calle, las viviendas y el uso del espacio público afecta a la identidad de los barrios y las ciudades tendiendo a una cierta uniformización y perdiendo, en esta dinámica, aquel atractivo que hacía cada ciudad especial y, por tanto, valedora de la experiencia turística. También en este camino los barrios menos turísticos empiezan a recuperar los ejes comerciales de proximidad como rechazo a la uniformización de los centros y como retención-atracción de la población residente.

Para evitar la expulsión de los residentes de los barrios más turísticos, las ciudades han desplegado varias estrategias para la regulación de los alojamientos turísticos de corta duración. Berlín, Ámsterdam, Londres, Bruselas, Lyon, París, Barcelona... son algunas de ellas, y las medidas adoptadas incluyen las multas a las plataformas por anuncios ilegales, los inspectores de alojamientos turísticos, el procedimiento de registro, la limitación del número de noches por año en la que se pueden alquilar viviendas, el principio de compensación (licencia de alquiler turístico a cambio de vivienda social en el mismo barrio), etc.

Otras plataformas digitales como Uber, Delivero, Amazon o Glovo impactan directamente en dimensiones de la ciudad como el espacio público y el empleo. El impacto sobre el espacio público se produce en las dimensiones de uso para logística, movilidad y seguridad vial. La mayoría de estas plataformas desarrollan trabajos precarios sin protección básica. Una gran mayoría de los trabajadores se convierten en autónomos. Las autoridades empiezan a reaccionar.

### **El caso de California**

En California, la ley AB5, en vigor desde el 01/01/2020, busca regular la situación de los autónomos que trabajan para Uber, Lyft y servicios similares. Conductores, repartidores y similares deberán ser reconocidos como empleados de la compañía y tendrán derecho a sindicarse. Allí donde Uber empezó (California) es donde se empieza a controlar su modelo.