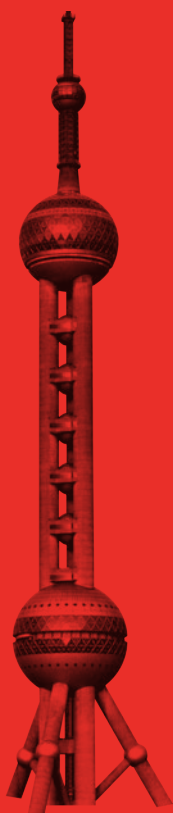
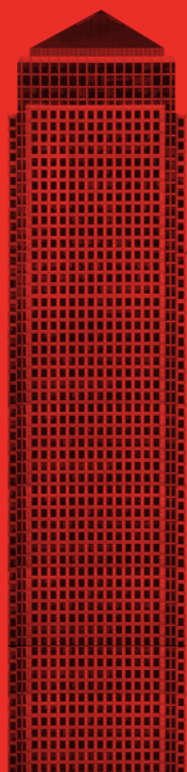


El lenguaje de las ciudades



Ariel

Deyan Sudjic

El lenguaje de las ciudades

Deyan Sudjic

Traducción de Ana Herrera

Ariel

Título original: *The Language of Cities*

Publicado originalmente por Allen Lane, un sello de Penguin Books Ltd, London.

Primera edición: septiembre de 2017

Primera edición en esta presentación: noviembre de 2025

© 2016, Deyan Sudjic

El autor hace valer sus derechos morales sobre el libro.

Todos los derechos reservados.

© 2017, de la traducción, Ana Herrera

Ilustración de la cubierta : © Pola Damonte / Getty Images / DK Images /
Wikimedia Commons

Diseño de la cubierta : Penguin Random House Group, 20

© Editorial Planeta, S. A., 2025

Avda. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona

Editorial Ariel es un sello editorial de Planeta, S. A.

www.ariel.es

www.planetadelibros.com

ISBN: 978-84-344-3985-6

Depósito legal: B. 19.482-2025

Impreso en España

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor. La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías. Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En Grupo Planeta agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan seguir desempeñando su labor. Dirígete a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesitas fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puedes contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Índice

1. Qué es una ciudad	9
2. Cómo hacer una ciudad	47
3. Cómo cambiar una ciudad	103
4. El gobierno de las ciudades	157
5. La idea de una ciudad	195
6. Las multitudes y sus descontentos	237

Agradecimientos	253
-----------------	-----

Bibliografía	255
--------------	-----

Créditos de las fotografías	259
-----------------------------	-----

Índice alfabético	261
-------------------	-----

1

**Qué es
una ciudad**

«Ciudad» es una palabra que puede describir casi cualquier cosa. Un pequeño asentamiento en el Medio Oeste, con menos de 10.000 personas, y solo un *sheriff* para representar a la autoridad cívica, puede llamarse ciudad. También lo es Tokio, con una población que se aproxima a los 40 millones de personas, una estructura urbana basada en múltiples distritos electorales, una cámara parlamentaria, un gobernador, un gobierno local que emplea a 250.000 personas y un presupuesto multimillonario.

Si cualquier cosa puede definirse como ciudad, entonces la definición corre el riesgo de no significar nada. Una ciudad la configuran personas, dentro de las fronteras de las posibilidades que esto ofrece y, por tanto, tiene una identidad distintiva, que consiste en mucho más que una aglomeración de edificios. Clima, topografía y arquitectura forman parte de lo que crea esa distinción, igual que sus orígenes. Las ciudades basadas en el comercio poseen cualidades diferentes a aquellas que tienen un origen industrial. Algunas ciudades las han construido autócratas, otras se han visto moldeadas por la religión. Algunas ciudades tienen su origen en la estrategia militar, o en el arte de gobernar.

Estos no son elementos genéricos, que produzcan siempre los mismos resultados. Muchas ciudades tienen un río, pero el Sena es único, parte esencial de lo que hace París distinto de Berlín y el Spree. Hong Kong es una ciudad comercial, y también Dubái, y Hamburgo, pero son ellas mismas, incon-

fundibles. No todas las características que las distinguen son positivas. Un teatro estilo «Beaux Arts» en ruinas y destrozado que ahora se usa como aparcamiento de coches forma parte específica de la identidad de una única ciudad, Detroit.

En términos materiales, una ciudad se puede definir por la manera en que su gente se une para vivir y trabajar, por su modo de gobierno, por su sistema de transportes y por el funcionamiento de su alcantarillado. Y en no menor medida por sus posibilidades económicas. Una definición de ciudad es que se trata de una máquina de creación de riqueza, que, como mínimo, hace que los pobres no sean tan pobres como eran antes. Una auténtica ciudad ofrece a sus ciudadanos la libertad de ser lo que quieren ser. La idea de lo que conforma una ciudad es más elusiva, pero es tan significativa como los datos. A solo un corto paseo de las cicatrices dejadas en el tejido de Nueva York por la destrucción de las Torres Gemelas, en una serie de vallas junto al Hudson, se han colocado las palabras de dos poetas americanos en grandes letras mayúsculas fundidas una a una en bronce. Carecen de precisión y no ofrecen prescripciones para el urbanismo, sin embargo, tienen resonancias que faltan a definiciones más materialistas de una ciudad.

El tono de Walt Whitman es el de una loa sublime:

¡Ciudad del mar! [...]

¡Ciudad de muelles y almacenes... ciudad de altas fachadas
de mármol y hierro!

¡Ciudad orgullosa y apasionada... vibrante, loca y caprichosa
ciudad!

Faltan los dos primeros versos de Whitman, que reflejan una condición urbana todavía más importante:

¡Ciudad del mundo! (pues todas las razas están aquí,
todos los países de la tierra depositan aquí su contribución).*

* En *Hojas de hierba*, traducción de Francisco Alexander, Editorial Novaro, Barcelona, 1978, p. 420. (*N. de la t.*)

Y luego, un poco más allá, a orillas del río, con los nuevos rascacielos como piezas de un juego de construcción, alineados y visibles al otro lado del Hudson, Frank O'Hara es mucho más lacónico:

No hay necesidad de dejar los límites de Nueva York para encontrar todo el verdor que uno desea: no soy capaz de disfrutar ni de una simple hoja de hierba a menos que sepa que está el metro cerca, o una tienda de discos, o alguna otra señal de que la gente no lamenta totalmente la vida.

Los versos son producto de una creación de entorno (*place-making*) que iluminan la sombra lúgubre de lo que antes se conocía como el Centro Financiero del Mundo, que lo pagó. El artista de origen iraní Siah Armajani seleccionó los versos y diseñó su ubicación física, para crear un lugar donde los trabajadores de las oficinas pudieran tomar el sol y sentir la brisa procedente del Hudson.

Sigue sin resolverse la cuestión de si el propio World Financial Center, formado por seis edificios distintos que ocupan una superficie total de 740.000 metros cuadrados, está o no a la altura de la idea de Whitman de una ciudad. Este conjunto urbanístico resume la esencia de un cierto enfoque de la creación de ciudades en un momento determinado de la evolución de Nueva York. Este enfoque, replicado en todo el mundo, ya no es el habitual, como se ha demostrado al rebautizar el sitio. El World Financial Center sobrevivió al 11S, pero ahora se llama Brookfield Place. Deloitte, Fidelity y el *Wall Street Journal* tienen su cuartel general en el número 200 de Liberty Street, una torre que en la década de 1980, tal y como deseaban los promotores inmobiliarios cuando fue construida, se llamaba One World Financial Center, y Merrill Lynch está en el 250 de Vesey Street, antes conocida como Four World Financial Center.

Las nuevas direcciones son un gesto hacia Jane Jacobs, la crítica más importante de la planificación urbanística a gran es-

cala. Reflejan una conciencia tardía de que esos bloques monstruosos interrumpen el trazado de las calles. Pero con poner un nombre de calle a 90.000 metros cuadrados de espacio de oficinas en una torre de 40 pisos no basta para convertirla en una ciudad íntima, a escala de los peatones. Brookfield Place sigue siendo un monocultivo urbano, creado sobre un vertedero. Ofrece un lugar bastante civilizado en el cual comerse un bocadillo, tiene una pista de hielo y un programa de actos para animar a los compradores a que acudan los fines de semana. En Navidad, el Invernadero está iluminado toda la noche.

Brookfield Place pertenece a la misma empresa inmobiliaria que controla Canary Wharf en Londres, que ofrece un programa de arte público no menos ambicioso, y donde abundan los lugares para comer. Como Brookfield Place, Canary Wharf acoge las sedes locales de empresas de todo el mundo, desde American Express a Nomura. Se agrupan todas en un entorno que es bastante intercambiable, como la versión moderna de los complejos *kontor* (una palabra que significa «puesto contable» u «oficina») establecidos por la Liga Hanseática en el siglo xv. Los comerciantes de la Hansa se extendieron por todo el norte de Europa, desde las ciudades libres del Báltico, estableciendo enclaves en sitios tan lejanos como el Steelyard de Londres. Eran muy suyos y llevaban su arquitectura adonde quiera que iban, muy parecidos a los banqueros de inversiones del siglo xxi que usan a sus decoradores americanos para construir cines, piscinas y bodegas bajo sus casas adosadas en Holland Park.

Walt Whitman pasó la última parte de su vida en Camden, Nueva Jersey, cosa que sugiere que aunque apreciaba las cualidades de una gran metrópoli, él mismo no sintió la necesidad de pasar sus días en una. Frank O'Hara, por su parte, vivió en la calle 9 Este; una vida que solo habría podido darse en lo que entendemos como ciudad, en el sentido moderno del término. Y esa fue la vida de un hombre gay en el Nueva York de los años cincuenta, una ciudad que demostró los límites de su liberalis-

mo al convertirse en la primera jurisdicción de Estados Unidos no en legalizar la homosexualidad, pero sí en definirla como una falta, en lugar de un delito.

La vida de O'Hara se puede contemplar como el producto de dos cualidades mutuamente interdependientes: urbanidad y modernidad. En el mundo moderno, una definición importante de una ciudad podría ser aquel lugar que permite a los homosexuales vivir como ellos decidan, igual que ofrece también tolerancia para los religiosos y, como sugiere Whitman, da la bienvenida a ciudadanos de todas las naciones y razas. Pero la tolerancia no carece de responsabilidades por parte tanto de los anfitriones como de los recién llegados, como demuestra el actual temor de que los emigrantes que huyen de la guerra de Siria, Irak y Afganistán estén trayendo con ellos la misoginia.

Existen pruebas consoladoras de que las ciudades que han mostrado tolerancia han florecido mucho más que aquellas que no la han tenido. Ámsterdam se convirtió en el estado comercial más poderoso del mundo en el siglo xvii, en parte porque alentaba a los perseguidos (hugonotes, judíos, puritanos y otros) a vivir allí. A su vez, ésta fue el modelo de ciudad que Pedro el Grande quiso construir, como ventana de Rusia al mundo, aunque tuvo más éxito a la hora de replicar las cualidades arquitectónicas de Ámsterdam que al abrazar la misma tolerancia en San Petersburgo.

Pero la idea de una ciudad abierta, celebrada por Whitman y por O'Hara, no es la única base para las ciudades y su crecimiento, incluso aquellas que admira el mundo moderno. Atenas la construyeron propietarios de esclavos, y no había democracia popular en Roma ni en la Florencia renacentista. Moscú, Beijing y Tokio todavía muestran las huellas de las autocracias que las construyeron. El Kremlin, la Ciudad Prohibida y el Palacio Imperial son los monumentos de un sistema urbano que se construyó en torno a un solo individuo todopoderoso. Cada uno de ellos tenía un palacio en el centro, rodeado por una ciudad interior de criados y familiares, y

una zona exterior para comerciantes y trabajadores excluidos de la corte. Se desarrollaron sistemas para imponer el control de las masas. Desde las primeras ciudades clásicas, las élites han temido el poder de la masa, y han hecho todo lo que han podido para eliminarlo. El auge de la ciudad industrial, desde principios del siglo XVIII en Europa, llevó estos temores a niveles febriles. Los observadores del enorme crecimiento de las ciudades modernas empezaron a usar metáforas de la enfermedad para describirlas. Hacia 1830, William Cobbett apodaba a Londres la «Gran Excrecencia», un tumor en el rostro de la Inglaterra rural.

Los números absolutos han preocupado a algunos demógrafos al menos desde 1798, cuando Thomas Malthus concluyó, hasta el momento equivocadamente, que las poblaciones crecen mucho más deprisa de la velocidad a la que podemos incrementar el cultivo de alimentos necesarios para sobrevivir. El temor al crecimiento incontrolable de las ciudades y el desorden que llevaría consigo ese crecimiento era tan amenazador como la perspectiva de la hambruna generalizada. Más recientemente nos hemos dado cuenta de que ahora las ciudades contienen a la mayor parte de la población del planeta, y esa conciencia ha generado nuevas ansiedades.

A los pocos privilegiados que viven en los enclaves más adinerados de Mumbai, mientras centenares de miles de personas viven en la calle, o en Nairobi, con Kibera, su enorme suburbio pegado a la vía del ferrocarril, y otras tantas ciudades igualmente polarizadas, esos enclaves les parecen más bien islas de orden, bajo el asedio de los desposeídos que presionan por todos lados, en lugar de comunidades.

En 1950, las ciudades eran predominantemente creaciones del mundo rico, que contenían el 60 por ciento de la población urbana, aunque incluyese a los relativamente pobres, además de los más privilegiados. Ahora que el 70 por ciento de los habitantes de las ciudades vienen del mundo en desarrollo, es más probable que las ciudades sean pobres

en términos absolutos. Desde que empezó el siglo **xxi**, Lagos y Dacca han atraído cada una a 1.000 personas nuevas cada día, cada año. No vienen de otras ciudades, sino en parte del aumento natural de la población: del Bangladesh rural, en el caso de Dacca, y en el caso de Lagos, de toda el África subsahariana y más allá. Durante un tiempo, esa transición a la mayoría urbana se presentó, quizá con demasiada precipitación, como un acontecimiento con el mismo tipo de significado potencial en la evolución de la humanidad que la transformación de nuestros antepasados nómadas, cazadores y recolectores, en granjeros asentados, o incluso que el descubrimiento de vida en Marte. Pero cuando tuvo lugar de verdad, no nos pareció tan dramático en su impacto inmediato como se nos había anunciado.

Cuando la ONU empezó a hablar del cambio de las ciudades, a principios de este siglo, dejó sin explorar la cuestión de las definiciones. Si antes de 2005 la mitad de la población del mundo todavía no vivía en ciudades, ¿dónde vivían exactamente? ¿En el «campo» (un término con un sentido poco claro)? ¿O bien en esas poblaciones que, sea por lo que sea, no son ciudades? ¿Estaban en las zonas suburbanas de ciudades y pueblos, o bien vivían en otros sitios completamente distintos?

De hecho, hay tantos tipos de «no ciudades» como de ciudades. La vida en una granja, ya sea grande o pequeña, una finca en el campo o un pueblecito pesquero no es vida de ciudad. Una localidad minera, que extrae cobre, en el altiplano chileno, no ofrece tampoco una vida ciudadana. La vida en una base militar, en una de las antiguas colonias penales de la Unión Soviética ahora cerradas, en una comunidad bangladeshí cuyos miembros arriesgan su salud desguazando barcos para vender la chatarra, en un asentamiento ilegal a las afueras de Brazzaville, o en un campo de refugiados en la frontera turca con Siria, está en cualquier caso muy alejada de lo que sería la vida en lo que llamamos ciudad. Carecen de los recursos materiales de una ciudad, y se están perdiendo las cualidades que celebraban Whitman y O'Hara.



Las sociedades autocráticas construyen capitales para reforzar su naturaleza jerárquica. Lo normal es que la corte política y religiosa esté en el centro, con una ciudad comercial apiñada ante las puertas del castillo, y los suburbios proletarios se extiendan hasta el horizonte. Moscú, Beijing y Tokio son ciudades muy compactas, con unas hectáreas vacías en el corazón urbano para los privilegiados, flanqueadas por rascacielos. El Kremlin (arriba) que nació en 1147 como empalizada de madera, sigue siendo todavía un centro de poder.



El emperador japonés se trasladó de Kioto a Tokio en 1868. Desde entonces el palacio no ha cambiado, mientras que la ciudad más grande del mundo ha crecido en torno a sus fosos.



La dinastía Ming convirtió a Beijing en su capital en 1420. Mao pasó su primera noche como líder supremo de la República Popular de China en ese palacio.

La urbanización ha traído consigo cambios enormes, pero parafraseando a William Gibson, el creador de la ficción cyberpunk, no se distribuyen de manera uniforme. La vida rural y la urbana no siempre están claramente diferenciadas. En algunas ciudades africanas, los pobres rurales se trasladan a las afueras de las ciudades que ofrecen más urbanismo que los asentamientos que han dejado atrás. Esas ciudades se han saltado la industrialización y muchos de sus ciudadanos se mantienen con la horticultura. Esto podría resultar tanto una ventaja como un inconveniente. Una ciudad capaz de alimentarse sola algún día podría encontrar ventajas importantes, comparada con una que no es capaz. Kenia, en ausencia de líneas fijas de teléfono de alambre de cobre, fue capaz de saltarse las antiguas tecnologías y ser pionera en el banco a través del móvil. El arquitecto Norman Foster está explorando un salto equivalente en términos de transporte, con un proyecto que concibe un aeropuerto de drones en Ruanda, para facilitar las entregas en asentamientos remotos con carreteras poco fiables.

En los demás sitios, el cambio del campo a la ciudad está más claro. En China, millones de campesinos se trasladaron, probablemente de forma ilegal, a trabajar en obras de construcción en Shanghái o fábricas de montaje de iPhone en Shenzhen. Dejaron sus granjas pobres y, como en China no se permite a su ciudadanía el movimiento libre interno, se encontraron viviendo en albergues entre grupos de rascacielos o en chozas en las propias obras, con unos derechos civiles muy restringidos. En la India, una nación cuya Constitución garantiza la libertad de movimiento, los intocables todavía escapan a la opresión rural yendo a los suburbios de Mumbai para encontrar trabajo y huir de la persecución de casta.

Una comprensión más íntima de esas «no ciudades» y una comparación con algunas de las ciudades emergentes, y de las más antiguas también, demuestra que la línea fronteriza entre ellas es porosa. Las cualidades esenciales de lo que se podría llamar «urbanidad» o «ciudadanía» como las describió la socióloga Saskia Sassen, pueden tener sus flujos y sus reflujos.

Instalar unas letrinas bien mantenidas y generosamente financiadas, con duchas y salas de lavandería, en un suburbio de Mumbai como Dharavi, es un paso hacia un tipo de vida urbana mucho más digna. Construir una escuela en un campo de refugiados e instalar luces eléctricas en la calle a su alrededor va más allá. Los planes de Mark Zuckerberg de llevar las conexiones de alta velocidad de banda ancha por satélite a zonas remotas de África inyectan otro tipo de «ciudadanía» en lugares donde no existe todavía. Todas esas acciones pueden que conviertan las «no ciudades» en algo un poco más parecido a una ciudad. E inversamente, hay formas en que las ciudades pueden empezar a perder las cualidades que las hacen urbanas, en lugar de ser simples colecciones banales de edificios.

No resulta difícil discernir las cosas que señalan que una ciudad está en peligro o en declive. Múltiples tipos de privaciones para los pobres, altas tasas de mortalidad infantil, auge de los delitos violentos, pérdida de empleos de las multinacionales que se van, un transporte público deficiente, el aeropuerto que pierde vuelos, y unos presupuestos municipales que no cuadran. Las ciudades con problemas terminales no pueden proteger ya a sus ciudadanos de la violencia, ni aplicar la ley frente a la corrupción ni siquiera ofrecer agua potable o suministros de electricidad fiables.

Las medidas del éxito están menos claras. Un aumento de la población puede tener significados distintos. Las ciudades más pequeñas quieren atraer a más gente pero, a partir de un cierto punto, ese aumento puede amenazar con sobrepasarlas. Para tener éxito, una ciudad tiene que ofrecer a sus ciudadanos seguridad tanto física como jurídica y libertad de elección.

Después de *The Death and Life of Great American Cities* [Muerte y vida de las grandes ciudades], Jane Jacobs escribió un libro menos conocido, *La economía de las ciudades*, que sugiere convincentemente que las ciudades que más triunfan son aquellas que tienen éxito en diferentes campos, y que son capaces



Oxford, la universidad más antigua del mundo de habla inglesa (arriba), tiene raíces en los monasterios cristianos de principios de la Edad Media. Isfahán (abajo), como Oxford, también fue en tiempos capital, y creció en torno a instituciones religiosas y el sistema educativo que las sostenía.

de reinventarse a sí mismas continuamente. De modo que Los Ángeles ha sido capaz de pasar de una economía basada en la fruta, en otros tiempos, a la tecnología aeroespacial, de las películas y la música a la banca, como base económica para su existencia. Pero Detroit, en cambio, pasó directamente de construir 9 de cada 10 vehículos a motor del mundo a una explosión de población y a la bancarrota.

En algunos países, aunque no en todos, esta oleada reciente de urbanización ha incrementado la dominación nacional de las ciudades que crecen a la tasa más veloz. Al menos un británico de cada ocho es londinense, y la mayoría de los nacimientos de Londres en 2014 fueron de padres que no eran de Londres. Un turco de cada seis vive en Estambul. Es distinto en la India. Mumbai, con 22 millones de personas, la segunda ciudad más grande del país justo detrás de Nueva Delhi, tiene dos veces más residentes que Estambul, pero en cambio acoge a menos de uno de cada 60 indios. La clase política del país tiene recuerdos vivos de la ideología de Gandhi, en la cual se fundó la independencia, y por tanto tiene una antipatía residual hacia la misma idea de la ciudad. La India se basaba en la autosuficiencia de la vida del poblado. Era una antipatía que se mezclaba con el horror a los anglosajones y la ciudad industrial que estos habían inventado. Esa actitud, recogida por la élite de la India, educada en Oxford y Cambridge, en algunos casos de primera mano de John Ruskin y William Morris, les animaba a ver las ciudades como una creación ajena, que reducía a su pueblo a una miseria servil.

El número de habitantes de las ciudades, aunque se base en datos censales fiables, nunca puede ser enteramente preciso. A pesar de su aparente precisión matemática, se basan en una idea limitada de lo que constituye una ciudad, definida por fronteras políticas. Esas fronteras no delimitan necesariamente las ciudades reales, igual que los mapas coloniales de África no reflejaban la identidad étnica o nacional. Pero las fronteras de las ciudades se pueden convertir en profecías autocumplidas. Para bien o para mal, definen la forma en que interactúan los

distintos niveles de gobierno para hacer que funcione una ciudad. Definir una ciudad real, en lugar de una simple expresión administrativa, implica un proceso más imaginativo.

Lo que se llama Ciudad de México no es una sola entidad política. Una población de unos 20 millones de personas se extiende a lo largo de 1.400 kilómetros cuadrados, en tres o más jurisdicciones: el Distrito Federal, el estado de México y un grupo de otros municipios atrapados en una ciudad que crece a rachas. A veces su crecimiento se lleva a cabo mediante la creación de asentamientos ilegales, planeada con precisión. Cientos o incluso miles de ocupantes acuden en grupos organizados para tomar la tierra en incursiones que las autoridades convencionales se ven impotentes de prevenir. Con unos pocos movimientos rápidos crean hogares improvisados, conectándose gratis a la electricidad y el agua. En otras zonas, gran parte del crecimiento se hace a través de urbanizaciones comerciales legales, que están socavando la calidad de vida urbana de México capital al centrarse únicamente en proporcionar un refugio mínimo.

Antes se decía que la Ciudad de México estaba condenada a ser el mayor asentamiento humano del planeta. Probablemente fue la primera de las grandes megaciudades del siglo xx que causó una gran impresión en el resto del mundo, retratada como una imparable erupción de seres humanos que inundaban el paisaje hasta alcanzar el horizonte en todas direcciones. Las predicciones de 1970 eran que México capital se convertiría en una megalópolis de 30 millones de personas o más. Pero eso no ocurrió. La población del amplio centro de la ciudad permanece estable, y algunas de sus zonas históricas más densas incluso han sufrido un declive. El crecimiento ahora se concentra en la extensión urbana más allá de los límites de la ciudad, bajo el control administrativo del estado de México. La clase media se ha ido trasladando a zonas donde las comunidades valladas no son solo para los privilegiados.

La Ciudad de México creció rápidamente a partir de la década de 1940, cuando empezó a perder su antigua encarnación

como Jardín del Edén, afortunada al poseer un clima casi perfecto, que recuerda al de la edad dorada de Los Ángeles, pero marcada físicamente por los restos de su pasado azteca e hispano, representado por los patios barrocos repletos de flores y la presencia de montañas rodeándola y la famosa laguna. La niebla química que acompañó el descubrimiento de los vehículos a motor, a través de los Volkswagen producidos localmente que en tiempos monopolizaron sus calles, hizo que su crecimiento fuese particularmente amenazador. Esa neblina tóxica no se veía aliviada precisamente por la extrema altitud de México capital y sus montañas, dos elementos que conspiran para atrapar la polución de la ciudad en forma de una nube marrón que parece espesarse todavía más bajo las alas de los aviones que descienden allí. Cuanto más fue creciendo, más consecuencias amenazadoras parecían tener los efectos de ese crecimiento para las vidas de sus habitantes.

Ciertamente, México es enorme: más o menos unos 20 millones de personas viven en la propia ciudad, en el Distrito Federal, y en las extensiones urbanizadas en torno a este. Pero en esto se acerca a Shanghái, Nueva York y Londres, si tenemos en cuenta sus respectivas áreas metropolitanas. Las tres tienen sus disparidades de riqueza, aunque en la Ciudad de México parezca más violenta, más afianzada, y México no haya tenido 50 años de Mao y Marx para sofocar la anarquía y el caos del país, de la forma que le ha ocurrido a China.

Hay niños de la calle, secuestros y escasez de agua en México, y un sistema de alcantarillado que según fue diseñado está en el límite de su vida útil. Pero la Ciudad de México nunca se ha convertido en el horror que a veces amenazaba. Su crecimiento ha empezado a disminuir, hasta tal punto que se podría comenzar a considerar la idea de que el crecimiento también se autorregula. Su reputación probablemente tenga que ver con su proximidad con Estados Unidos. Para los amantes del turismo del desastre, México es mucho más conveniente que cualquier otra gran extensión urbana como Lagos o Teherán.

La Ciudad de México ha tenido que vérselas con algo más que el crecimiento explosivo producido por la huida de los desposeídos desde el campo. Sus fronteras políticas superpuestas han tenido como resultado que las distintas bases de poder prosiguieran estrategias distintas, a veces mutuamente contradictorias, que no han conseguido dar con una visión compartida de lo que necesita la ciudad para poder funcionar adecuadamente. México tiene en sí misma los elementos de una ciudad global, tanto negativos como positivos. Posee bonitos parques empresariales y hoteles con encanto, pero está perdiendo sus puestos de trabajo industriales ante China y las fábricas de la NAFTA en la frontera de Estados Unidos. Muestra los síntomas crónicos de un desarrollo irregular en su estirón hacia la economía global. Es una ciudad en la cual la venta ilegal de la tierra malogra el desarrollo en algunas zonas, y la economía informal va mucho más allá de sus 120.000 taxis y los comerciantes callejeros que lo invaden todo.

Su sistema de metro era su mayor orgullo cuando México albergó los Juegos Olímpicos en 1968, un acontecimiento que estaba destinado a marcar el punto más elevado de los intentos del país de presentarse como un Estado moderno. El metro era el mejor que podía permitirse México cuando fue construido, pero no consiguió adaptarse a lo que pasaba a su alrededor, y algunas zonas de la ciudad lo han superado.

Los recientes alcaldes de la Ciudad de México han reflexionado sobre las diversas cualidades de la metrópoli. La ciudad gobernada por Andrés Manuel López Obrador era una mezcla heterogénea y grumosa del siglo xix y principios del xx. Él fue el tercer alcalde electo después de que el Partido Revolucionario Institucional relajase su puño de acero sobre el país. Más tarde se convirtió en candidato presidencial del Partido de la Revolución Democrática.

El mandato de Obrador dotó al cargo de un sabor especial, incluyendo por ejemplo la fundación de un circo gratuito instalado en el Zócalo, la plaza principal de la ciudad, con animales exóticos y todo. Se dice que cuando la multitud mató

a golpes a un ladrón en un suburbio que estaba fuera de la ciudad, afirmó que era «el México real el que hablaba, y las tradiciones de justicia de los pueblos deben ser respetadas». El oponente de Obrador en las elecciones presidenciales que siguieron utilizó un fragmento de ese discurso para atacarle en un anuncio televisivo que posteriormente se prohibió. Está claro que México forma parte del mundo moderno, y un aspecto distinto de las medidas populistas de Obrador por ejemplo fue cancelar las licencias de software de Microsoft del Ayuntamiento, y adoptar a cambio el sistema operativo libre de Linux. Sus dos legados más visibles a la ciudad reflejan lo paradójico de sus políticas. Por una parte introdujo carriles aparte para el autobús, tomando como modelo los precedentes de Bogotá, en Colombia, y Curitiba, en Brasil, que transformaron el transporte público de la ciudad. Por otra parte, su *grand projet* personal, el enorme y quimérico plan de construir una autopista urbana de doble carril, el Distribuidor Vial, suscitaba más interrogantes de los que despejaba. Era enormemente cara, y al parecer solo beneficiaba a las zonas privilegiadas por las que pasaba, en una ciudad en la cual las criadas que trabajaban para los ricos pero vivían en barrios muy alejados se veían obligadas a viajar tres horas cada día.

Se podría alegar que una ciudad que carece de gobierno democrático no se puede entender como ciudad en absoluto. Dubái, donde menos del 15 por ciento de sus residentes son ciudadanos, es un desafío fundamental a la idea de lo que debe ser una ciudad. El día del censo en 2013 contaba con 2,1 millones de residentes permanentes con otras 900.000 personas presentes temporalmente, incluyendo turistas y trabajadores de los emiratos cercanos que acudían a trabajar y luego se volvían a sus propias jurisdicciones.

El censo también reveló un enorme desequilibrio de género: solo una mujer por cada tres hombres. En sí misma esa ya es una reflexión sobre las dos caras de Dubái. Una es una ciudad de rascacielos, hoteles y pistas de esquí de interior; la otra, en cambio, es un vasto campo de trabajo que alberga a

centenares de miles de hombres, sobre todo de las comunidades islámicas de Asia, que construyen y se ocupan de la ciudad vecina pero no tienen derecho a permanecer allí, una vez expiran sus contratos. Sin embargo, en su contexto regional, Dubái es ciertamente una ciudad cosmopolita, que está dispuesta a tolerar un nivel de libertad cultural y social que muchos de sus vecinos no poseen.

Muchas ciudades carecen de un control pleno de sus destinos políticos. El alcalde de Nueva York, por ejemplo, no puede contar con casi nada más que los impuestos recaudados localmente sobre las propiedades. Gran parte del resto del presupuesto depende de su acuerdo con el gobernador del estado de Nueva York, que tiene su oficina central en la arquitectura imperial de Albany, un pueblo de ciencia ficción creado por Nelson Rockefeller. Es una división de poderes que ha hecho que los alcaldes tuvieran que pelearse con las empresas que cuentan con más empleos, y que amenazan con dejar la ciudad a menos que se les ofrezcan incentivos financieros para quedarse.

No hubo una administración responsable democráticamente para Londres como conjunto durante los 15 años transcurridos entre la abolición por parte de Margaret Thatcher del *Greater London Council* (Ayuntamiento de Londres) y el establecimiento de Tony Blair de la *Greater London Authority* (Autoridad Metropolitana de Londres) con un alcalde elegido directamente. Hubo un vacío que impulsó a Londres a crecer de formas a menudo caóticas.

Una ciudad no necesita tener una construcción contigua. Lo que parecen comunidades rurales en el norte del estado de Nueva York o en los Cotswolds son partes plenamente integradas en las ciudades de las cuales son satélites. El antiguo jefe de la Policía Metropolitana, sir Ian Blair, sugirió una vez que las fronteras de Londres podrían extenderse, a efectos de sus operaciones, hasta Jamaica y Bagdad.

En 1851, Londres tenía más de dos millones de personas. Era con mucho la ciudad más grande del mundo, dos veces mayor que su rival más cercana, París. Esa versión de Londres

nos podría parecer una ciudad modesta, hoy en día. Según la definición oficial, Londres tiene 8,6 millones de personas, pero en términos prácticos es una ciudad de 18 millones, que se extiende desordenadamente desde Ipswich a Bournemouth en una marea implacable de polígonos empresariales y *outlets* de diseñadores, urbanizaciones cerradas y almacenes logísticos. Quizá haya campos entre ellos, pero están vinculados todos con una sola economía. Esos pueblos de Suffolk que están tan cerca de una estación de ferrocarril que pueden llevar a los trabajadores a Liverpool Street en menos de 90 minutos son, efectivamente, tan parte de Londres como Croydon o Ealing, y los precios de sus casas lo demuestran suficientemente.

¿Existe un tamaño mínimo para que una ciudad funcione como lo que ahora pensamos que es una ciudad? ¿Y cuál es el impacto en la vida de un individuo que no es capaz, o no está dispuesto, a vivir en semejante ciudad? En el siglo XVIII, Adam Smith pasó 10 años de su vida en Kirkcaldy, un pueblo del condado de Fife, escribiendo *La riqueza de las naciones*, su tratado de economía que se podría decir que cambió el mundo. Es dudoso que su equivalente de hoy en día pudiera hacer lo mismo viviendo en Kirkcaldy, aunque su población ahora es de 50.000 personas, más de 10 veces la que era cuando él vivió. Aunque pudiera consultar todas las tesis doctorales del mundo a través de su ordenador en la mesa de la cocina, y viajar a Edimburgo a buscar información en los estantes de la biblioteca de la universidad, la única institución de educación superior en el hogar de Smith es el Fife College, con cursos de cuidado capilar y conocimientos básicos para la vida cotidiana.

Del mismo modo, las ciudades exigen hoy una cierta escala, si quieren tener un importante impacto cultural. La Bauhaus tuvo su base primero en Weimar y luego en Dessau, una ciudad de 80.000 habitantes en la Alemania de provincias, y sin embargo sus ideas transformaron la forma de ver la arquitectura y el diseño en el mundo. Las instituciones que la sucedieron, que ahora ocupan el edificio restaurado de la Bauhaus, tienen pocas perspectivas de conseguir lo mismo.