

**Roger Senserrich**

## **Los costes de la densidad**

*(Smart.City\_Lab, 28 de febrero de 2019).*

Las grandes aglomeraciones urbanas son el motor de la economía mundial. **Las ciudades del planeta se han convertido en los nodos de la globalización**; los puntos de conexión de millones de personas con la sociedad global.

Las ventajas de las grandes ciudades para el desarrollo económico están bien estudiadas. Las concentraciones de población producen mercados laborales más ricos en talento, haciendo que las empresas puedan encontrar trabajadores cualificados más fácilmente. Una ciudad grande puede sostener un tejido empresarial mayor, favoreciendo la aparición de una red de empresas de apoyo más densa y competitiva. El mayor acceso a estos servicios como abogados, bancos, consultores, o contables favorece el nacimiento de nuevas compañías, generando una economía aún más dinámica. **La productividad en las grandes ciudades es invariablemente mayor gracias a los efectos de estas economías de red.**

Los efectos positivos de las aglomeraciones urbanas se extienden más allá de empresas más competitivas y salarios más altos. Los costes de ofrecer servicios públicos como sanidad, educación o seguridad urbana son considerablemente menores en zonas urbanas que en zonas rurales. Las distancias son menores, reduciendo costes de transporte. Es mucho más barato ofrecer transporte público, reduciendo el uso del coche privado. Las infraestructuras para suministrar electricidad y agua potable son mucho más eficientes, al cubrir menos territorio y ser utilizadas de forma mucho más intensiva. **Una ciudad densa genera menores emisiones per cápita.**

Todos estos factores han hecho que los gobiernos de todo el mundo, en mayor o menor medida, hayan favorecido el crecimiento urbano, y más específicamente, el de zonas urbanas densas. **Los efectos de la aglomeración económica en zonas metropolitanas son aún mayores en ciudades compactas**, la clase de urbanismo que vemos en las ciudades inteligentes en todo el mundo. El modelo no es el de la ciudad de autopistas y suburbios centrada en el vehículo privado de los intentos fallidos de renovación urbana de los años sesenta; las ciudades densas actuales son aquellas con edificios contiguos, redes viarias interconectadas, barrios no especializados sino con usos mixtos, e infraestructuras de transporte que penalizan el automóvil y promueven el transporte público.

[En un estudio reciente, dos académicos de la London School of Economics](#), Gabriel Ahlfeldt y Elisabetta Pietrostefani, han intentado **cuantificar de forma exacta los costes y beneficios relativos de aumentar la densidad en un área metropolitana**. Para hacerlo, los autores han agregado los resultados de más de un centenar de estudios recientes, estudiando cómo cada uno de los impactos de hacer una ciudad más densa afecta los ingresos, calidad de vida, acceso a servicios y bienestar de sus habitantes, y poniéndole un valor monetario concreto.

Los resultados son fascinantes. **Aumentar la densidad en una ciudad en un 1% (midiendo densidad como población por espacio ocupado) aumenta los salarios un 4%** y el número de patentes generadas (una medida de innovación) un 19%. Las emisiones per cápita, mientras tanto, caen un 8%, el número de kilómetros recorridos un 8,5% y la tasa de uso del coche un 7%. En cifras concretas, hacer que una zona urbana sea un 1% más densa aumenta los salarios de sus habitantes de media en \$280 al año; un retorno considerable.

Si las ciudades densas presentan ventajas tan claras, ¿por qué a menudo las políticas que persiguen aumentar la densidad son a menudo tan impopulares? Aunque una gran ciudad genera multitud de ventajas para sus habitantes, es indudable que también genera costes en muchos aspectos, y que **estos costes no tienen que necesariamente recaer en aquellos que disfrutan de la mayoría de los beneficios de un aumento de la densidad.**

La contaminación atmosférica es un buen ejemplo. Aunque una ciudad densa es más eficiente energéticamente en agregado, el hecho de **tener millones de personas en poco espacio hace que la calidad del aire en ellas sea menor**. El impacto de esta contaminación, sin embargo, no es uniforme; las zonas más densas, o aquellos corredores más cercanos a autopistas o industria tendrán peor calidad de aire, mientras que los suburbios menos densos tendrán aire más limpio. Un aumento del tamaño de la ciudad que genere más tráfico o más actividad industrial será recibido con mucho menos entusiasmo entre

los que viven cerca de esos corredores, mientras que los suburbanitas verán con buenos ojos añadir más carriles en cualquier autopista.

En su estudio, Ahlfeldt y Pietrostefani destacan una variable donde el aumento de la densidad presenta costes y beneficios muy dispares entre sus habitantes: el coste de la vivienda. Aunque hacer que una ciudad sea más densa hace que esta sea más innovadora, vibrante y dinámica, **la mayor demanda hace que el coste de vivir en ella aumente**. El problema, en este caso, es que el coste no recae en todos por igual.

Los datos indican que aumentar la densidad sólo sube los costes a largo plazo para aquellos que están de alquiler, no para los propietarios. Un 1% de aumento en la densidad produce una subida del coste de vivienda para inquilinos del 21%; para los propietarios, el aumento del valor de la vivienda compensa el mayor coste de compra, y sus costes se mantienen estables. De forma más significativa, aunque los salarios aumentan con la densidad, los autores estiman que **este incremento salarial es menor que la subida de los alquileres**. Incluso teniendo en cuenta todos los beneficios de aumentar densidades (mayor salario, mejor calidad de vida por mayor acceso a servicios y puestos de trabajo, actividades de ocio), los inquilinos pierden en el mejor de los casos \$121 por cada porcentaje adicional de densidad.

Dicho en otras palabras: cuando los habitantes de Brooklyn, la Barceloneta o Lavapiés se organizan y manifiestan para oponerse a nuevos edificios y proyectos que aumentarían la densidad de población en sus barrios no andan desencaminados. Hacer que una ciudad sea más densa tiene beneficios sociales indudables en agregado, pero sus costes no recaen en todos por igual. Ahlfeldt y Pietrostefani de hecho destacan que **la mayor densidad aumenta la desigualdad salarial en un área metropolitana**.

¿Debemos renunciar a aumentar la densidad de nuestras ciudades, entonces? No; el retorno de inversión de tener ciudades más eficientes es demasiado grande para dejarlo de lado. Lo que debemos hacer, en todo caso, es adoptar medidas para **evitar que los aumentos de densidad se traduzcan en mayores costes para aquellos que alquilan**.

**Afortunadamente, tenemos instrumentos para hacer esto posible**, desde medidas muy obvias como aumentar la oferta de viviendas en alquiler y regular sus precios de forma razonable a facilitar el acceso a vivienda en propiedad. También podemos aumentar los impuestos sobre propiedades inmobiliarias y utilizar la recaudación para compensar a los inquilinos, sea mediante ayudas al alquiler, sea subvencionando vivienda asequible.

La clave, en todo caso, es que al hablar de urbanismo no podemos centrarnos sólo en el efecto agregado de hacer que nuestras ciudades sean más densas y eficientes. Debemos mirar también **quién gana y quién pierde con estos cambios**, y actuar en consecuencia.

---

Roger Senserrich es editor de [Politikon.es](http://Politikon.es) y vive en New Haven, Connecticut.