EL PAÍS

Las megaciudades solo serán viables sin humos

En 2050 el 66% de los habitantes de la Tierra vivirá en urbes, frente al 54% actual
Resultará esencial un transporte con emisiones cero



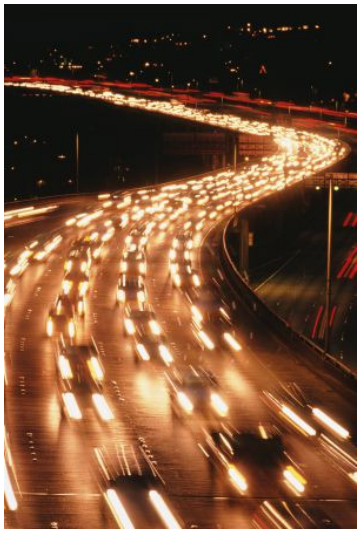
MANUEL GÓMEZ BLANCO – 5/01/2015

La población urbana aumenta con rapidez en el mundo y en 2045 se prevé superar la barrera de los 6.000 millones. La mayor parte del crecimiento de las ciudades se concentrará en los países en desarrollo, especialmente en África, lo que obligará a los estados a afrontar grandes desafíos para desarrollar infraestructuras de vivienda, energía y transporte, y también los servicios más básicos, como educación y salud.

"La gestión de las áreas urbanas se ha convertido en uno de los retos más importantes del siglo XXI. El acierto o fracaso que tengamos al impulsar ciudades sostenibles será el factor más importante en el éxito de la agenda de desarrollo post 2015 de la ONU", asegura John Wilmoth, Director de la División de Población de DESA de la ONU.

Si cruzamos estos datos con los que indican otros estudios sobre el crecimiento de las clases medias en los países en desarrollo, tendremos muchos de los ingredientes de la tormenta perfecta que acecha a la humanidad si no se toman medidas drásticas ya. Y es que según diferentes autores, más de 3.000 millones de personas accederán a la clase media de aquí a 2050. Incluso expertos como Homi Kharas, autor del informe para la OCDE *The emerging middle class in developing countries* (La emergente clase media en los países en desarrollo), elevan la cifra a casi 4.900, pero mucho antes, en 2030.

La incorporación al mercado de todos estos consumidores tensionará aún más la gestión de los recursos naturales y las materias primas, entre ellas el petróleo que cubre las necesidades de transporte actuales, tanto de personas como de productos. Además, gran parte de estos consumidores aspirarán también a disfrutar la libertad de movimiento personal que aporta el automóvil, lo que supondrá elevar la producción actual, unos 87 millones anuales de vehículos en 2013, por encima de 100 o 120 millones de automóviles antes de que acabe la próxima década.



Otro dato clave del estudio de la ONU es que el número de megaciudades - más de 10 millones de habitantes - va a crecer de forma espectacular en el futuro. Si en 1990 solo había 10 urbes de este tipo y concentraban 153 millones de habitantes, en 2014 son ya 28 y reúnen a 453 millones. Y se distribuyen así: 16 en Asia, cuatro en Latinoamérica, tres en Europa y África, y dos en Norteamérica. De momento, Tokio se mantiene como la ciudad más poblada del planeta, con 38 millones de habitantes, seguida de Nueva Delhi con 25, Shanghai con 23, México DF, Sao Paulo y Bombay con 21, Osaka y Pekín con 20, y el área de Nueva York-Newark y El Cairo con 18,5.

Para 2030 las previsiones del mismo informe de Naciones Unidas anuncian que habrá ya 41 megaciudades. Pero mientras Tokio perderá algo de población (37 millones) y Nueva Delhi amenazará su liderato con 36 millones, Osaka y Nueva York-Newark, segunda y tercera urbes más grandes en 1990, habrán caído a los puestos 13º y 14º, respectivamente, ante el empuje de otras ciudades más dinámicas.

Otro dato interesante es que mientras las 18 megaciudades actuales concentran solo uno de cada ocho habitantes urbanos, la mitad de los 3.900 millones de urbanitas de hoy en día viven en ciudades relativamente pequeñas, de unos 500.000 habitantes, que sin embargo son en su mayoría las que crecen con mayor rapidez. Y se acabarán convirtiendo pronto en varios cientos de nuevas urbes de tamaño medio, entre uno y 10 millones de habitantes.

Con estas perspectivas, el futuro de todas las grandes ciudades en las que se concentrará la población mundial en las próximas décadas pasa inevitablemente por alcanzar las emisiones cero en el transporte. Y es que difícilmente podrán ser viables si todas sus flotas de vehículos destinadas a mover personas y mercancías siguen emitiendo gases contaminantes a la atmósfera. La situación límite de algunas megaurbes actuales, como México DF hace unos años -ha reducido ya sus emisiones- y ahora Pekín, y en mucha menor medida París, muestra con claridad las desagradables consecuencias para la calidad de vida de sus habitantes que supone la falta de previsión a la hora de controlar la contaminación atmosférica.



Uno de los pocos motivos que aportan algo de optimismo a esta situación límite es que la industria del automóvil es consciente del problema desde hace décadas y está invirtiendo grandes recursos para lograr que el coche alcance la compatibilidad ambiental plena y pueda seguir formando parte de la sociedad del futuro. El incipiente proceso de electrificación que acaba de comenzar, primero con los modelos híbridos y ahora con los híbridos enchufables (PHEV) y los eléctricos puros (EV), permitirá reducir los costes de estos vehículos y sus baterías a medida que aumente la velocidad de crucero de su producción. Y será una ayuda clave para poder alcanzar una calidad de vida aceptable que contribuya a lograr la viabilidad futura de las megaciudades.

El informe de Naciones Unidas concluye asegurando que cualquier agenda de planificación urbana que aspire a tener éxito deberá considerar las necesidades de las ciudades de todos los tamaños. Y asegura que una buena gestión puede aportar oportunidades de desarrollo económico para extender los servicios básicos, como educación y salud, a un elevado número de personas. Además, facilitar servicios como transporte público, electricidad, agua y saneamiento a zonas densamente pobladas es mucho más barato y menos dañino para el medio ambiente que hacerlo en zonas rurales con población muy dispersa.

Las herramientas para conseguirlo están, pero falta impulso político para alcanzar los objetivos.