



UNESMUN, X MODELO DE NACIONES UNIDAS PARA LAS ESCUELAS ASOCIADAS A LA UNESCO

Órgano: ECOSOC

Tema de debate: *¿Cómo impulsar el desarrollo sostenible en las ciudades del futuro: el desafío de la vivienda, el transporte y los servicios básicos?*

Mariano López de Miguel

Docente de Geografía e Historia

El espejismo del urbanismo prometido: sostenibilidad, vivienda y dignidad en las ciudades del futuro

Se ha romantizado hasta la extenuación la imagen de la ciudad como un espacio de progreso, innovación y libertad. Bajo el eufemismo tecnocrático de “ciudades inteligentes” o “urbanismo sostenible”, se esconde, muchas veces, la perpetuación de desigualdades estructurales, disfrazadas de planificación y eficiencia. La urbanización global —ya irreversible— no ha sido, en su mayoría, una expresión de la racionalidad planificadora, sino una consecuencia de fallas profundas en el tejido rural, del desplazamiento forzoso por guerras, catástrofes o colapsos climáticos, y de una marginalización histórica que empuja a millones a asentarse en entornos urbanos sin derechos reconocidos. El Consejo Económico y Social de Naciones Unidas no puede limitarse a redactar hojas de ruta que dependan de la buena voluntad de actores locales o de vagos compromisos multilaterales: debe hablar de lo incómodo, de lo que no cabe en las cumbres de Davos ni en los informes de consultoras: que el desarrollo urbano hoy se parece más a una fractura social acelerada que a un horizonte de inclusión.

Se estima que para 2050, más del 68% de la población mundial vivirá en áreas urbanas. Esa cifra no debería ser leída como una celebración, sino como una alerta. La expansión urbana desordenada, la especulación inmobiliaria y la ausencia de políticas redistributivas en el acceso a vivienda han generado entornos marcadamente segregados: megaciudades con centros cada vez más privatizados y periferias abandonadas al caos, al clientelismo y al

informalismo. El caso paradigmático de Lagos, en Nigeria, revela lo esencial: una ciudad que crece al 4% anual, pero sin planificación ni recursos, se convierte en una metrópoli de contrastes obscenos donde se codean enclaves financieros ultramodernos con barrios enteros sin electricidad, agua potable ni registros catastrales. En América Latina, región más urbanizada del mundo, el 21% de la población urbana vive en asentamientos informales. Y ese dato, lejos de declinar, se estabiliza, porque la vivienda ha dejado de ser un derecho y se ha convertido en mercancía especulativa.

Hablar de “vivienda asequible” en este contexto implica asumir una doble tarea: desmontar la financiarización del suelo urbano y garantizar mecanismos públicos eficaces de acceso al hábitat. La financiarización —ese proceso por el cual los bienes raíces se convierten en activos de inversión transnacional— ha expulsado a millones del centro de las ciudades hacia periferias cada vez más excluidas, destruyendo el tejido comunitario y congestionando los sistemas de transporte. El caso de Vancouver es ilustrativo: una ciudad donde las inversiones extranjeras y la compra masiva de inmuebles como “refugio financiero” han encarecido la vivienda hasta niveles inalcanzables para la clase media local. Pero el problema no es exclusivo de economías desarrolladas. En Nairobi o Dhaka, el precio del suelo urbano crece exponencialmente sin correlato con el ingreso medio, creando un apartheid espacial que refuerza la pobreza. Impulsar el desarrollo sostenible pasa, entonces, por desmercantilizar parcialmente la vivienda, establecer marcos legales que limiten la especulación, fomentar modelos cooperativos de propiedad, y asegurar que los Estados recuperen su capacidad de intervenir directamente en la planificación y oferta habitacional.

El transporte urbano —segunda piedra angular de este debate— está atrapado entre dos lógicas igualmente insostenibles: la del automóvil privado, que ha colapsado las infraestructuras y contaminado los entornos urbanos, y la del transporte público insuficiente, mal financiado y muchas veces abandonado a mafias sindicalizadas. La transición hacia sistemas de transporte sostenibles no puede depender exclusivamente de la “electrificación” o de la digitalización (palabras de moda entre tecnócratas), sino de una visión profundamente igualitaria del derecho a la movilidad. Si los ciudadanos de las periferias demoran dos o tres horas en llegar a sus trabajos en el centro urbano, el crecimiento económico no solo se torna inviable: se vuelve moralmente injustificable. La movilidad urbana no debe pensarse como un servicio más, sino como la condición mínima de ciudadanía efectiva.

Los sistemas de transporte deben ser integrados, multimodales, accesibles y financiados con subsidios cruzados que favorezcan a los sectores más vulnerables. Bogotá, con su TransMilenio, mostró hace dos décadas una posibilidad: transporte público rápido, de alta

capacidad y bajo costo. Sin embargo, la falta de inversión posterior y la expansión desordenada de la ciudad convirtieron esa promesa en una pesadilla de hacinamiento. La ciudad del futuro no puede depender de promesas rotas, sino de garantías estructurales: corredores verdes, intermodalidad entre bicicleta, autobús y tren ligero, y control público sobre las infraestructuras estratégicas. La privatización del transporte, tal como ocurrió en Manila o Johannesburgo, ha demostrado su fracaso: rutas desiguales, precios excluyentes y ausencia total de planificación territorial.

Otro eje que el ECOSOC no puede eludir es el de los servicios básicos: acceso al agua potable, saneamiento, recolección de residuos y energía. Estos elementos, lejos de ser “temas técnicos”, constituyen la frontera real entre la dignidad y la marginalidad. La mitad de la población urbana del África subsahariana carece de acceso seguro al agua potable. En la ciudad de Harare, Zimbabwe, el colapso del sistema de bombeo ha forzado a miles a recurrir a pozos contaminados, con brotes de cólera cada año. En India, la coexistencia de torres de alta gama con asentamientos sin baños ni sistema cloacal revela una verdad incómoda: la ciudad no es un espacio neutral, sino un campo de disputa donde unos acceden al confort del siglo XXI y otros sobreviven en condiciones preindustriales. Las soluciones no pueden limitarse a invocar la Agenda 2030 o repetir mantras sobre la “gobernanza local”. Se necesita inversión pública masiva, transferencia tecnológica internacional y condicionalidades claras sobre la justicia social en los créditos multilaterales.

La gestión de residuos es otro capítulo crítico. Con el aumento del consumo y la expansión urbana, las ciudades generan toneladas de basura diaria sin un sistema racional de disposición. La lógica del reciclaje voluntario o del “ciudadano consciente” es insuficiente. Ciudades como El Cairo dependen de los “zabbaleen”, recicladores informales que sobreviven en condiciones indignas recogiendo residuos a mano. En otras como Nueva Delhi, los vertederos están al borde del colapso y han provocado incendios con gases tóxicos que contaminan el aire de millones. Se requiere una política de residuos que combine inclusión de recicladores informales, economía circular, educación ambiental y penalización real del plástico de un solo uso. Pero más allá del diseño técnico, lo que está en juego es una ética urbana: una visión donde las ciudades no expulsen su basura a los márgenes, humanos o geográficos, sino que asuman colectivamente el impacto de su consumo.

Finalmente, la cuestión energética —sobre todo en un mundo cada vez más urbano— define el marco de posibilidad o de fracaso del desarrollo sostenible. Apostar por la energía renovable en entornos urbanos no es una consigna ecologista, sino una necesidad de supervivencia. Las ciudades consumen el 75% de la energía mundial y generan el 70% de las

emisiones de gases de efecto invernadero. No es casualidad que el cambio climático tenga rostro urbano. La transición hacia energías limpias debe incluir una redistribución radical del acceso: no basta con paneles solares en edificios de élite o estaciones de carga para coches eléctricos de alta gama. Hay que electrificar barrios marginales, fomentar microrredes comunitarias y democratizar el acceso a la tecnología fotovoltaica y eólica. Las ciudades del sur global deben ser receptoras prioritarias de fondos de transición energética, no víctimas colaterales del extractivismo verde.

El desarrollo urbano sostenible no puede depender de declaraciones bienintencionadas ni de apps de movilidad con algoritmos sofisticados. Requiere política, confrontación y voluntad de redistribuir. Las ciudades del futuro no pueden construirse sobre los escombros de los derechos sociales ni sobre las espaldas de los migrantes invisibles que hoy las habitan sin nombre ni escritura de propiedad. Un urbanismo verdaderamente humano debe empezar por lo básico: techo, agua, movilidad y energía. Todo lo demás es cosmética.

Porque si no se parte de la premisa de que el espacio urbano debe ser justo antes que inteligente, igualitario antes que eficiente, y democrático antes que rentable, entonces el futuro que nos espera no es el de la ciudad sostenible, sino el del gueto digital, la favela electrificada y el colapso sistémico. Y para entonces, será demasiado tarde para fingir que no lo vimos venir.

La ciudad como trampa: litoralización, hiperdensidad y conflicto en el futuro global urbano

Si la primera fase del desarrollo urbano desbordado supuso una crisis de derechos fundamentales —la vivienda, el transporte, los servicios básicos—, la segunda, la que ya habitamos sin haberla comprendido del todo, se asemeja más a una trampa civilizatoria que a una etapa de progreso. En su célebre ponencia “*A Future of Coastal, Connected Cities*”, David Kilcullen no recurre a la hipérbole ni al pesimismo fácil: describe, con claridad estratégica, el doble filo de la urbanización contemporánea. Las ciudades del futuro, dice, no son sólo más grandes, sino más interdependientes, más vulnerables, más expuestas. Y sobre todo, más costeras.

Más del 80% de las megaciudades del mundo —aquellas que superan los 10 millones de habitantes— se ubican en litorales. Esta litoralización de lo urbano obedece tanto a razones históricas (el comercio marítimo, el acceso al agua) como a dinámicas modernas (las cadenas

globales de suministro, la economía digital, el turismo internacional). Sin embargo, esta proximidad al mar no es un privilegio: es un riesgo acumulado. Las ciudades costeras están amenazadas por el aumento del nivel del mar, por ciclones intensificados por el cambio climático, por tsunamis y marejadas, y sobre todo, por la combinación letal entre hiperconcentración poblacional e infraestructura vulnerable. Basta recordar los nombres de Nueva Orleans (2005), Manila (2009), Beira (2019) o Derna (2023). No fueron tragedias naturales: fueron fracasos urbanos.

Kilcullen sostiene, con razón, que estas ciudades no sólo serán más grandes: serán más conectadas entre sí que con sus propios territorios nacionales. Esa conectividad no es sólo digital, sino económica, logística, migratoria. Shanghái se parece cada vez más a Dubái, Lagos a Karachi, Río de Janeiro a Yakarta, no porque compartan lengua o historia, sino porque enfrentan los mismos desafíos estructurales: informalidad explosiva, infraestructuras en crisis, tensiones entre elites globalizadas y una ciudadanía excluida del pacto urbano. El urbanismo de la próxima década será, en este sentido, transnacional. Pero la política que lo regula sigue siendo parroquial, incapaz de pensar más allá del municipio, el Estado o la frontera.

La conexión entre estos núcleos urbanos produce también una consecuencia no menor: la circulación globalizada de las violencias. Kilcullen las describe como “híper-urbanas”, es decir, incrustadas en la lógica de la densidad, la conectividad y la fragmentación. No es casual que las formas más sofisticadas del crimen organizado, el extremismo violento o el control territorial armado surjan en ciudades en crisis. Desde las favelas de Río hasta los slums de Karachi, desde el norte de Ciudad del Cabo hasta los barrios periféricos de Nápoles, emerge un patrón inquietante: la sustitución del Estado por redes paralelas de autoridad, que combinan servicios, coerción y religiosidad.

Esto no significa que la ciudad del futuro esté condenada al caos, sino que su gobernanza ya no puede pensarse como una simple función administrativa. Debe entenderse como una empresa política de estabilización social. Las políticas urbanas no pueden dissociarse de las políticas de seguridad, las políticas migratorias, la gestión climática y la redistribución de poder. Kilcullen advierte que las nuevas guerras —las que no se declaran pero matan— se libran en barrios donde el Estado no entra, donde el agua escasea y la energía se negocia en el mercado negro. El desarrollo sostenible no puede ignorar esta dimensión: la ciudad del futuro no será sostenible si es ingobernable.

Y la ingobernabilidad ya se insinúa en cifras concretas: de las 100 ciudades con mayor crecimiento poblacional hasta 2050, 96 están en África y Asia. En muchas de ellas, los ritmos

de urbanización duplican o triplican la capacidad del Estado para proveer servicios mínimos. Kinshasa, por ejemplo, sumará 20 millones de habitantes en tres décadas, sin que exista una sola política metropolitana que lo prevea. Es en estos contextos donde el desarrollo sostenible no es una agenda técnica, sino una cuestión existencial.

Un segundo elemento que Kilcullen menciona —y que pocas agendas urbanas enfrentan con seriedad— es la vulnerabilidad energética y logística de estas megaciudades. La mayoría depende de cadenas de suministro extremadamente frágiles, cuya interrupción (por catástrofes, conflictos o ciberataques) puede colapsar el sistema urbano en horas. El caso del bloqueo del Canal de Suez en 2021 fue apenas una muestra. Si se piensa en un ataque cibernético a redes eléctricas en una ciudad como Lagos, donde millones dependen de generadores informales, el escenario es catastrófico. La autosuficiencia urbana —alimentaria, energética, hídrica— no puede ser un lujo ideológico. Debe convertirse en una prioridad operativa.

La reflexión sobre el futuro urbano no estaría completa sin abordar el fenómeno de la migración climática. Ya no se trata de poblaciones rurales desplazadas hacia las ciudades: se trata de ciudades desplazadas en sí mismas. Cuando el mar avance sobre Yakarta o cuando las lluvias torrenciales obliguen a evacuar zonas enteras de Calcuta, ¿quién decidirá a dónde se trasladan esas poblaciones? ¿Qué ciudad acogerá a otra ciudad? La movilidad urbana ya no es solo interna: es interurbana. La ciudad del futuro será, también, ciudad de refugiados climáticos. Y sin marcos legales internacionales adecuados, sin mecanismos financieros redistributivos, el resultado será la consolidación de guetos, campamentos y periferias móviles que pondrán a prueba la arquitectura misma de los derechos humanos.

Kilcullen propone pensar las ciudades como redes: nodos interconectados, interdependientes, co-vulnerables. Esa propuesta, aunque útil, exige también una advertencia: no toda red es virtuosa. Las redes criminales, las redes de especulación, las redes de desinformación también se nutren de la interconectividad. Por eso, el desarrollo urbano debe incorporar un nuevo principio: la resiliencia ética. No basta con levantar muros verdes ni apostar por energías limpias. Hay que reconstruir los vínculos de confianza entre ciudadanos y autoridad, entre vecinos y desconocidos, entre el centro y la periferia.

Una ciudad sostenible no es la que más sensores instala, sino la que más desigualdades desarma. No es la que aparece en rankings de innovación, sino la que sobrevive a un tifón sin perder su humanidad. No es la que importa tecnología europea, sino la que empodera a sus barrios para construir, decidir y resistir. La ciudad del futuro no será una utopía digital, sino una encrucijada moral. Y en esa encrucijada, lo esencial es comprender que la sostenibilidad

no es un equilibrio estático, sino un conflicto permanente: entre intereses opuestos, entre urgencias distintas, entre memorias divergentes.

Por eso, toda política urbana debe asumir su condición de disputa. Si la ciudad es, como decía Jane Jacobs, “el problema más complejo que jamás haya enfrentado la humanidad”, entonces no hay soluciones simples. Lo que hay es una exigencia ética: no hacer de la urbanización una excusa para excluir, ni del colapso una oportunidad para lucrar. La ciudad es demasiado valiosa para ser entregada a los algoritmos, a los fondos de inversión o a los gobiernos sin escrúpulos. Porque en ella —en sus aceras, sus trenes, sus cloacas— se juega el futuro de nuestra especie.

Bibliografía:

Davis, M. (2006). *Planet of Slums*. London: Verso.

→ Un clásico indispensable para comprender cómo la urbanización acelerada del sur global ha producido entornos urbanos profundamente excluyentes.

Kilcullen, D. (2020). *The Dragons and the Snakes: How the Rest Learned to Fight the West*. Oxford University Press.

→ Aunque enfocado en seguridad, ofrece claves geoestratégicas sobre urbanización, conectividad y conflicto, útiles en relación con su charla TEDx.

UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

→ Informe oficial de Naciones Unidas sobre los desafíos contemporáneos y futuros de las ciudades, clave para fundamentar datos y enfoques del ensayo.

Sassen, S. (2014). *Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

→ Un análisis agudo de cómo la lógica financiera y global ha expulsado a millones de habitantes urbanos de sus derechos básicos, incluyendo vivienda y servicios.

Glaeser, E. (2011). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. New York: Penguin Press.

→ Aunque optimista, este libro ofrece una visión útil (y contrastable) sobre cómo la densidad y el urbanismo pueden convertirse en palancas de desarrollo si son gestionadas con justicia.