

Co-ciudades Alfons Cornella



Imagen promocional de Gaborone, la capital de Botswana, uno de los países en África con mayor crecimiento ordenado.

Co-city

Me permito hacer una reflexión sobre la idea de lo que puede ser una ciudad en el futuro, una Co-city.

Necesito explicar tres cosas:

La primera es ¿qué está ocurriendo en el mundo de las ciudades? Básicamente, las ciudades son el lugar donde los humanos viven. Actualmente, cada semana más de un millón de personas se traslada a una ciudad en el mundo; esto es un fenómeno único en la historia, y se cree que este fenómeno va a continuar hasta el año 2050.

Si miramos las listas de las 25 ciudades más importantes del mundo, hay muchos rankings distintos, según cual sea la métrica, y no sólo fijándonos en su Producto Interior Bruto. A lo mejor

resulta que un criterio muy importante de ciudad es donde haya gente muy joven. Hay ciudades que decaen casi sin poder hacer nada: Detroit, Cleveland, Búffalo y, en cambio, ciudades que nadie sabe donde están, pero que están creciendo, como por ejemplo Gaborone, la capital de Botswana, uno de los países en África con mayor crecimiento ordenado, aunque cuando nos hablan de Botswana lo asociamos al subdesarrollo. Es decir que tenemos una concepción todavía muy antigua de las ciudades en crecimiento del mundo.

La segunda cosa interesante es que parece que ciudad es igual a sistema muy complejo, y es verdad. El libro: *Aerotrópolis. The way we'll live next*, de John D. Kasarda y Greg Lindsay, habla de las ciudades

como algo que se construye alrededor de un aeropuerto. Es decir, las grandes ciudades del mundo son básicamente aerotrópolis, el aeropuerto es el que da sentido a una ciudad porque básicamente lo que ha definido las ciudades es el transporte: que sea fácil moverse de un lugar a otro, que esté al lado de un río, que esté al lado de un mar y, hoy, que tenga un aeropuerto. Y eso significa básicamente que se necesita una visión de las ciudades, hoy, como sistema complejo que tiene que ser gestionado desde una inteligencia muy complicada, es decir la ciudad como una máquina que debe ser gestionada de forma inteligente.

Si añadimos el hecho de que hoy ya en el mundo hay 33.000 millones de etiquetas de radiofrecuencia y que eso va a ir incrementándose, es decir que todo objeto de la tierra va a estar conectado tarde o temprano y que eso es otro tipo de ciudad no física, no geográfica, sino puramente digital, es lógico que estemos hablando de la necesidad profunda de la planificación. Es decir, esto es inmanejable sin algún tipo de inteligencia, sin algún tipo de planificación. Y, es curioso, que cuando se habla de ciudad, hoy, se habla de *smart city*, de una ciudad donde existe software, que permite gestionar la complejidad como una gran máquina. Pero la realidad es que lo realmente importante para una ciudad es más la adaptación a las condiciones cambiantes que realmente la planificación, es decir, saber si realmente la planificación es suficiente para poder gestionar sistemas muy complejos. Las ciudades crecen, complicadas, son “monstruos”, vamos a tener megalópolis por todas partes. La primera opción que surge es: planificar, implantar un sistema inteligente, vamos a poner mucha tecnología para resolverlo.

Segunda idea: hace un año, más o menos, después de darnos cuenta de que habíamos tenido una cierta función de referente en innovación en empresas españolas, me hice la pregunta de dónde venían las próximas grandes ideas, o sea las ideas que las empresas van a necesitar en los próximos años. Y llegué a la conclusión, por pura observación de mi entorno, que las cosas iban a venir de lo siguiente: hay un producto que está en el mercado, bastante incipiente, se llama *Issimo*, es una bebida de café vendida en latas. Cuando ves el producto te recuerda a una *Coca-Cola*, y no es extraño porque esto es un acuerdo entre *Illy* y *Coca-Cola* para lanzar este producto al mercado. Hablamos de la conjunción, la intersección de dos empresas aparentemente en el mismo sector, que no es el mismo, puesto que el modelo de distribución de *Coca-Cola* es uno, el modelo de distribución de *Illy* en cafeterías es otro, pero que se ponen de acuerdo para hacer un producto que no existe en el mercado. Este es otro ejemplo muy interesante: alguien que sabe de deportes, que es *Adidas* y alguien que sabe de auriculares que es *Sennheiser*, lanzan un producto al mercado que son unos auriculares para deportes acuáticos, es decir ni el uno ni el otro lo pueden hacer solos porque cada uno tiene una parte del conocimiento. Es la metáfora exacta de lo que está ocurriendo. Son productos nuevos que son resultado de la combinación, de la intersección de conocimiento.

Otro ejemplo que se ha visto en España es un automóvil, *Skoda*, cuyo interior está diseñado por *Imaginarium* ¿por qué? porque ¿quien mejor puede diseñar el interior de un automóvil familiar que alguien que, como *Imaginarium*, se gana la vida precisamente entendiendo lo que necesita una familia con niños de menos

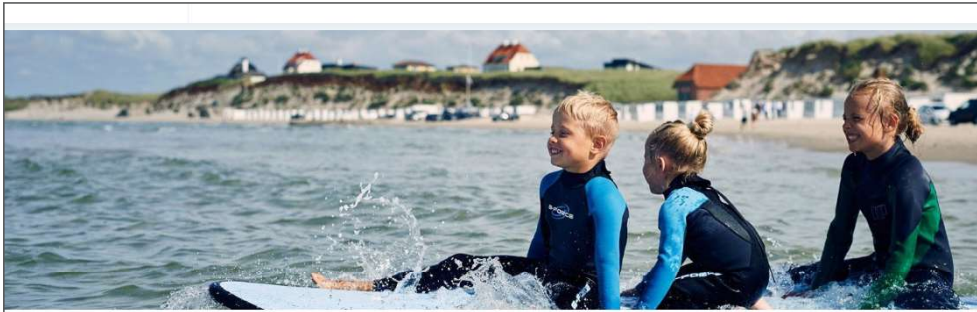


Wunderland: la ciudad en miniatura más grande del mundo.

de ocho años? Es insólito desde el punto de vista de la historia de los negocios que dos empresas de sectores tan distintos se pongan de acuerdo para hacer algo para resolver los problemas de la humanidad. Dos ejemplos más, de mayor complejidad: Kalundborg es un parque tecnológico empresarial en Dinamarca, basado en la simbiosis como clave del proyecto. Todo residuo de una empresa es utilizado como materia prima por otra de las empresas del parque, con el objetivo que el residuo sea cero: es el primer parque simbiótico, sostenible del mundo. Esta colaboración entre empresas de distintos sectores no tenía ningún sentido antes, lo tiene ahora con la presión por sostenibilidad que tenemos. Un último ejemplo para que se vea que no estoy hablando de latas, de coches, sino que estoy hablando de todos los sectores de la economía. Hay un proyecto americano que se llama *Upro-mise*, que se podría considerar también de emprendimiento social; consiste en una red de empresas que colaboran entre ellas para que cualquier compra realizada en sus establecimientos se convierte automáticamente en un descuento que

se materializa en una cuenta de ahorro para que tus hijos vayan a la Universidad. Este es el mundo al que vamos, un mundo en el que las intersecciones son cada vez más frecuentes.

Nuestro proyecto consistió y consiste justamente en facilitar estas intersecciones de forma sistemática, que no ocurran por casualidad, sino que alguien hace que estas intersecciones ocurran. De una forma mucho más concreta, nuestro proyecto consiste en convertir proyectos improbables en realidades viables, es decir que dos empresas que no tienen nada que ver se encuentren para hacer algo aparentemente loco desde la perspectiva de cada uno pero que al final da un resultado. En términos económicos, lo normal en un sector es establecer una relación vertical, los del mismo sector se encuentran, hablan, definen, o sea un cluster. Aquí estamos proponiendo otro eje totalmente distinto que es un eje intersectorial. Y, el resultado que nosotros buscamos es esta combinación, con la metáfora de que la competición inteligente del futuro es la colaboración, no es que colaboración y competencia sean antítesis sino que la



Norte de Jutlandia

El Norte de Dinamarca es casi una isla, separada del resto de Jutlandia por el enorme fiordo de Limfjord. Al norte, aparece el mar por todas partes: el Mar del Norte hacia el oeste y el Kattegat, al este. El aislamiento produce una luz muy especial y hay más horas de sol aquí que en otros lugares de Dinamarca. Unas vacaciones aquí te brindarán un paisaje hermoso, pero duro, con playas de arena blanca interminables, dunas, acantilados, páramos y bosques. El viento del oeste hace inclinar los árboles, pero la zona que rodea Limfjord es más suave y reparada del viento, con colinas y campos fértiles, estrechos pequeños, ensenadas y bahías.



Promoción turística de la costa de Jutlandia en Dinamarca. Este territorio ha convertido “el problema del viento” en su principal activo y factor de atracción.

colaboración del futuro es la competencia inteligente, competir inteligentemente colaborando unos con otros es el tipo competencial al que vamos. Un modelo económico completamente distinto del actual que nos ha llevado donde nos ha llevado.

Utilizaré una metáfora de la física que ayuda mucho a entender en el discurso de ciudades con el que voy a acabar. Dos partículas de la misma carga eléctrica se repelen: por ejemplo, dos protones se repelen, sin embargo la estructura de la materia se basa en átomos, en el núcleo del átomo justamente hay protones allí juntitos ¿cómo puede ser que los protones estén juntitos ahí si tienden a repelerse? pues porque algo ha puesto suficiente energía en el sistema como para que se acerquen suficientemente los protones, que aparezca lo que se llama la fuerza fuerte que les mantiene unidos porque es más fuerte que la repulsión electromagnética. Esto es exactamente lo que necesitamos.

Necesitamos poner energía para que agentes que se repelen como las empresas y las personas en muchas situaciones, se junten y que se gusten tanto para que no haya quien las separe. Es decir, hay que romper las reglas de la competencia a través de estímulos de colaboración que hagan que aparezca una fuerza fuerte que las mantenga unidas y ese es el futuro de las ciudades.

El futuro de las ciudades es crear estas condiciones. Cuando se habla de ciudades, se habla hoy de *smart cities*. Parece que el futuro de las ciudades sea poner tecnología para que gastemos menos agua, para que los semáforos sean inteligentes y para que encontremos fácilmente una plaza para aparcar cuando la necesitamos, sin tener que dar tres vueltas a la manzana. Todos estaremos encantados con una ciudad inteligente en donde todo sea más eficiente, pero el problema es si esto es suficiente para el futuro de nuestras ciudades. Yo creo que es una condición necesaria que

una ciudad sea inteligente desde la tecnología, pero no es suficiente. Tenemos muy cerca, en nuestro imaginario, algo muy parecido que es la relación entre el hardware y un sistema ¿el hardware es lo que hace que un sistema funcione? No, hardware sin software no se consigue un sistema, es decir:

Infraestructura x Como usar la infraestructura = Sistema viable

¿Cual tiene que ser entonces el producto de una *smart* para que dé una ciudad del futuro? ¿Por qué hay que multiplicar la inteligencia de una ciudad, sus sistemas, para que la ciudad sea realmente una ciudad interesante desde el punto de vista humano? Cuando uno va para atrás y lee los documentos iniciales, seminales sobre la comprensión moderna de lo que es una ciudad, se da cuenta de que muchos de los estudiosos de la época de los años cuarenta, cincuenta, etc. dan siempre mucha importancia al hecho que una ciudad es un mercado, un lugar donde la gente se encuentra para intercambiarse cosas, básicamente para intersectar. Hay un discurso que dice que el futuro de la ciudad consiste en movilizar sus activos. Voy a poner dos ejemplos: una ciudad como Hamburgo es una ciudad con un gran puerto, el mayor puerto de Europa casi tan grande como Rotterdam, pero resulta que en Hamburgo hay muchos activos insólitos: como, por ejemplo, la mayor maqueta de tren de Europa. Esto es algo que en el discurso convencional parecería una tontería, sin embargo es un activo importante de la ciudad que atrae a miles de personas cada año. Otro ejemplo pintoresco: en la costa de Jutlandia en Dinamarca, hay varias ciudades preocupadas por “el problema del

viento”, cuando, precisamente, su activo es el viento! Es decir, deben convertir esa región en “la capital del viento del mundo”, facilitar cualquier actividad en la que se necesite viento. Una ciudad tiene que saber interpretar sus activos y utilizarlos, pero sobre todo, tiene que conectarlos, poner en colaboración todos aquellos agentes que históricamente han estado allí, pero que, sin embargo, no se han conectado porque cada uno iba por su lado, no se puede seguir permitiendo que los activos de un territorio vayan cada uno por su lado.

Última idea ¿realmente es sostenible una sociedad en la que el elemento fundamental es la economía, que es básicamente una infraestructura y es básicamente un hardware? ¿es algo que necesitamos para que el sistema funcione? No. Necesitamos una cultura. Es decir, sin una cultura que multiplique a una economía, no hay sociedad. A lo largo de la historia, toda sociedad que básicamente ha dado un sistema económico y no una cultura para utilizarlo no ha podido sobrevivir, de hecho, muy pocas culturas han podido sobrevivir. En estos momentos, todo el discurso de emprendeduría que hay en España o en Europa pone mucho énfasis en la idea de la economía, es decir vamos a crear espacios donde los emprendedores vayan, vayamos a crear lugares donde puedan tener su oficina los emprendedores, realmente lo que falta es una cultura. Eso es lo que hace Pericles por ejemplo. Sin una cultura no haces nada. Otro caso en Europa muy interesante es Roundabout, una especie de parque tecnológico y científico que se ha creado de manera espontánea en el East End londinense. Por el hecho de que es barato tener un espacio allí, han aparecido como setas innovadores, emprendedores sobre todo

The Economist | World politics | Business & finance | Economics | Science & technology | Culture

London's high-tech start-ups

Silicon Roundabout

A patch of east London has quickly become a world-class technology hub. Britain's government has taken an interest; others might too

Nov. 25th 2010  



Artículo de *The Economist* sobre Roundabout, una especie de parque tecnológico y científico que se ha creado de manera espontánea en el East End londinense.

de sectores digitales. Un ejemplo de que gracias a que aparece una cultura de gente emprendedora el resultado es una sociedad que puede ser transformada. El semanario británico *The Economist* habla del “Silicon Roundabout” y dice que la gente va allí por esa mezcla de lo bohemio, de cómo se puede vivir en ese barrio, y de cómo *start ups* y emprendedores, crean su propio ecosistema de soporte y de felicidad, de diversión, y de encuentros con el objetivo de colaborar y de conectarse. Por lo tanto ¿cuál es la conclusión? ¿el futuro de las ciudades es ser inteligentes? Una ciudad extraordinariamente bien planificada desde el punto

de vista de los sistemas no va a servir de nada. Una ciudad necesita ser al mismo tiempo colaborativa:

**Hardware x Software = Sistema
o Economía x cultura = Sociedad**

Una ciudad inteligente desde de los sistemas y colaborativa desde la gente va a hacer que una ciudad sea humana. Por lo tanto, el futuro de una ciudad es una ciudad donde exista la colaboración en dos sentidos: queremos una ciudad donde miles de intersecciones entre empresas ocurran, y una ciudad donde miles de situaciones sociales como estas ocurran.

Ciudades donde se cree economía desde la intersección, donde se resuelvan los problemas desde la intersección de los emprendedores sociales. Una ciudad, desde mi opinión, que no sea capaz de conectar a sus agentes es una ciudad que va a morir, que va a ser absolutamente estéril porque la economía del futuro es una economía de la colaboración. Por lo tanto, lo que queremos es una co-city. Una ciudad en donde los protones, que tienden a irse se junten y se creen relaciones estables que tengan una cuestión de futuro. Curiosamente he utilizado la misma metáfora que usa

Ashoka muchas veces, la idea de que efectivamente una ciudad lo que tiene que ser es un árbol pero no simplemente seco, sino vivo, donde todas las hojas están relacionadas con todas las hojas y precisamente el árbol depende de todas ellas al mismo tiempo. El mensaje que he querido transmitir es que creo que se necesita urgentemente un nuevo discurso de ciudad en el que en lugar de hablar de las capas de infraestructura y tecnología, se hable de cómo se crean las condiciones para que los agentes se combinen de forma eficiente para generar nueva economía.

Este artículo fue publicado en el volumen 4 de la Colección Ciudades Creativas (2012) de Fundación Kreanta correspondiente a las IV Jornadas sobre Ciudades Creativas organizadas por la Fundación Kreanta del 24 al 26 de noviembre de 2011, en Madrid.