

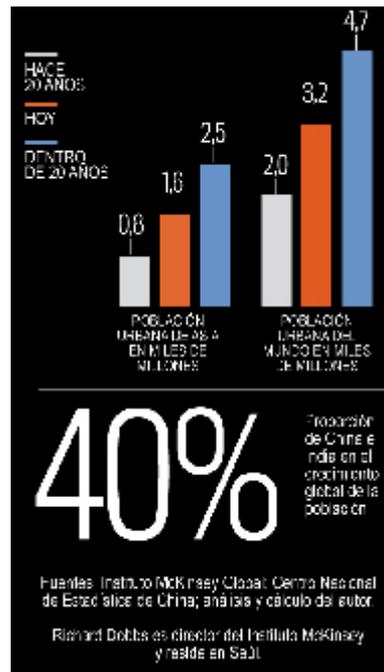
EN CIFRAS: MEGACIUDADES

[Richard Dobbs](#)

Durante los dos próximos decenios, el planeta va a ser testigo de una expansión urbana nunca vista en la historia humana. Pero no todo el mundo vivirá el proceso. En realidad se dará en Asia, en pleno ascenso, y en los dos países que van a definir este nuevo periodo de la megaciudad: China e India. Casi mil millones de personas se trasladarán del campo a las urbes. Será necesario gastar billones de euros en carreteras, trenes, centrales eléctricas, sistemas de agua y servicios sociales. Y todo eso ocurrirá en la mitad de tiempo que en Occidente. Dos quintas partes del crecimiento urbano mundial se producirán en China e India; pero sus estrategias son distintas. Pekín ha adoptado un enfoque sistemático: el Gobierno ha invertido pensando en el futuro, asignado tierras, proyectado redes de transporte y concedido a sus ciudades la libertad de recaudar fondos. Por el contrario, Nueva Delhi no está lista. India está despertándose ahora a su nueva realidad urbana.

EL 'BOOM' QUE SE AVECINA

Asia albergará casi el 55% de la población urbana del planeta, frente a menos de un tercio en 1950. India y China contarán con el 30% de los habitantes urbanos.



[Imagen ampliada](#)

QUIÉN IRÁ EN CADA SITIO

Dentro de sólo dos decenios, China tendrá nada menos que 44 áreas urbanas con poblaciones superiores a los cuatro millones de habitantes. India tendrá 11 ciudades de esas dimensiones. ¿Quién vivirá en ellas? En China, la respuesta es fácil: inmigrantes de las zonas rurales. En las ciudades indias, en cambio, el crecimiento será orgánico. Además, la población india es mucho más joven que la china. De aquí a 20 años sólo un 16% de la población de India tendrá más de 55 años, frente al 28% en China.



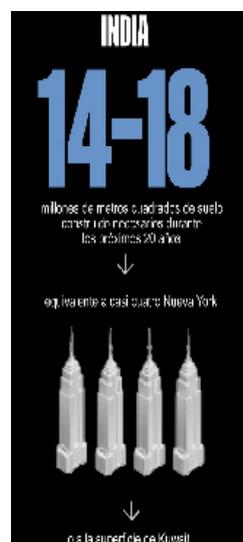
[Imagen ampliada](#)



[Imagen ampliada](#)

¿QUÉ HACE FALTA CONSTRUIR?

Es el sueño dorado de cualquier promotor y de cualquier constructora. Si las tendencias actuales se mantienen, China necesitará, en total, construir 40.000 millones de metros cuadrados de suelo residencial y comercial durante los próximos 20 años; el equivalente a añadir un Nueva York cada dos años. India, por su parte, necesita empezar a construir entre 700 millones y 900 millones de metros cuadrados de suelo residencial y comercial cada año, el equivalente a añadir más de dos Bombay o un Chicago anualmente.

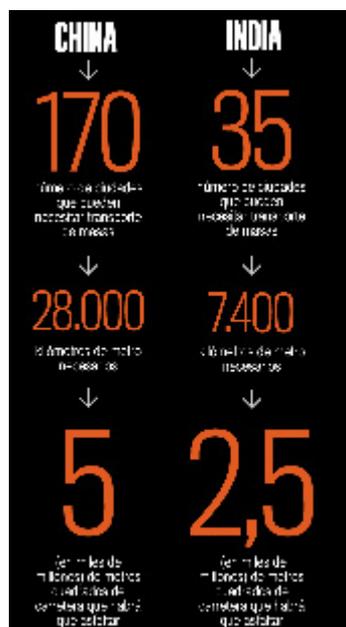


[Imagen ampliada](#)

[Imagen ampliada](#)

TRANSPORTE

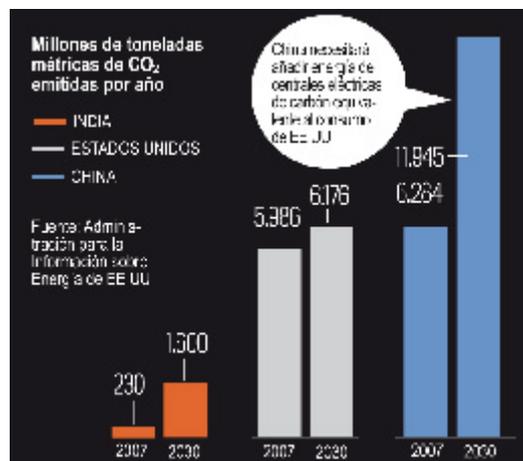
China posee la capacidad de revolucionar el transporte de masas; ya dispone de planes para construir nuevos metros, autopistas y trenes de alta velocidad en sus 170 ciudades más grandes. Pekín ya ha empezado a invertir grandes sumas de dinero en este sector; sólo entre 2004 y 2006, la inversión en transporte público aumentó casi un 50%. Por el contrario, Nueva Delhi debe incrementar rápidamente su inversión en infraestructuras de transporte. Si mantiene el ritmo actual de construcción de redes de metro y carreteras, India se encamina a un colapso monumental. El país necesita construir entre 350 y 400 kilómetros de red de metro cada año para mantenerse al nivel actual, pero eso es más de 20 veces la capacidad construida en la última década.



[Imagen ampliada](#)

ENERGÍA

Todo lo que se diga del enorme impacto que tendrá la futura urbanización de China y de India en los mercados energéticos es poco. La demanda de energía en las ciudades chinas pasará a más del doble de la actual y constituirá aproximadamente el 20% del consumo energético mundial. Para cubrir esas necesidades harán falta grandes inversiones en carbón, del que Pekín es ya el mayor comprador internacional. Los objetivos energéticos de India también son ambiciosos: el país espera sumar 62.000 megavatios a su red de aquí a 2012. Si continúa la tendencia actual, las emisiones de dióxido de carbono indias se multiplicarán casi por siete de aquí a 2030, y las de China prácticamente se duplicarán.

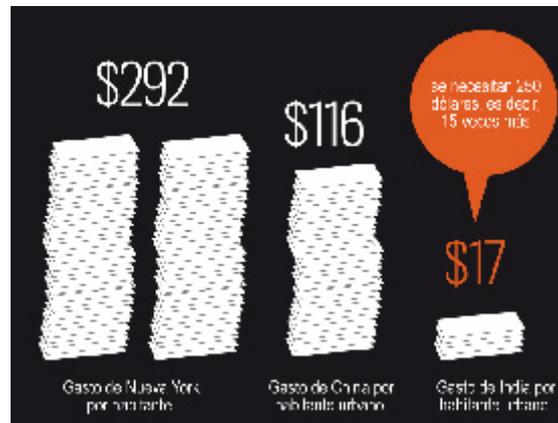


[Imagen ampliada](#)

EL PRECIO

El crecimiento urbano tendrá un precio elevado: nada menos que 35-40.000 mil millones de euros en China y 2.000 millones en India durante los dos próximos decenios. Además de todos los edificios y las infraestructuras públicas, Pekín y Nueva Delhi tendrán que invertir mucho dinero en servicios como educación, sanidad y seguridad social. A medida que la población mayor de 65 años de China se duplique y se traslade a las ciudades, el Gobierno tratará de incrementar el gasto en sanidad, que pasará de ser el 19% al 21 % del PIB. Y, a pesar del increíble crecimiento económico del país, no será fácil pagar las facturas. Muchas grandes ciudades chinas son autosuficientes, pero otras áreas más pequeñas y más nuevas se encuentran ya en déficit. En cuanto a India, el gasto urbano es muy bajo en comparación con

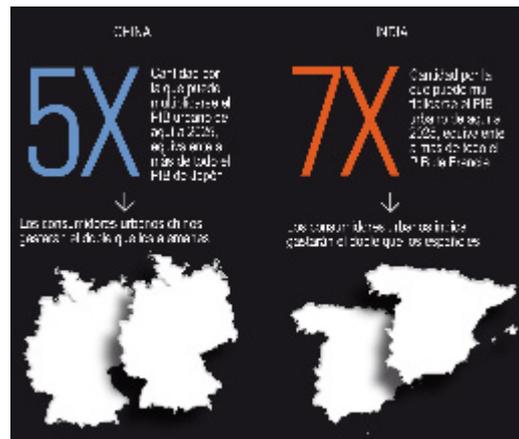
otros países.



[Imagen ampliada](#)

¿CÓMO SE VIVIRÁ ALLÍ?

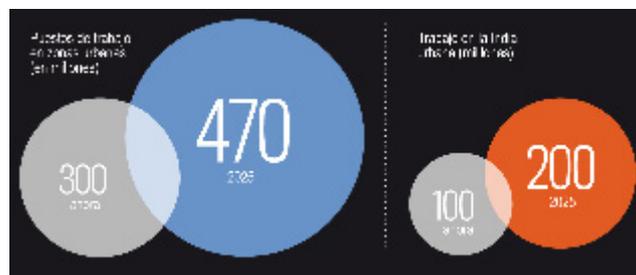
La megaciudad acogerá a las clases medias de China e India, cada vez más amplias, y creará mercados de consumidores mayores que los actuales de Japón y España, respectivamente. En China, el número de hogares de clase media urbana se multiplicará por cinco; en India, casi se cuadruplicará. En este último país, los hogares urbanos más ricos –con ingresos superiores a un millón de rupias al año (unos 22.000 euros)– quizá lleguen a 11 millones, más que el número total de hogares hoy en Australia. En los dos países, la brecha entre las áreas urbanas y las rurales aumentará con la urbanización. El PIB per cápita en las ciudades será 3,5 veces el PIB rural en China y 5 veces en India.



[Imagen ampliada](#)

EMPLEO

Con la urbanización de China e India, los puestos de trabajo en las ciudades serán más numerosos, productivos y lucrativos que en las zonas rurales. Los titulados universitarios chinos –que aumentan un 26% anual– trabajarán en las ciudades, que competirán para reclutar a los mejores talentos. En India, tres cuartas partes de los trabajos nuevos en zonas urbanas pertenecerán al sector de los servicios.



[Imagen ampliada](#)

LA PESADILLA DEL TRÁFICO

Por más que China e India construyan calles, carreteras y redes de metro a toda velocidad, no conseguirán estar a la altura del increíble aumento del número de coches y el crecimiento urbano. En China, por ejemplo, en los últimos 20 años, el número de vehículos ha crecido el triple de deprisa que la capacidad de las carreteras. En Pekín, la velocidad del tráfico ha pasado ya a ser menos de la mitad de la de Londres. Y la situación de India es aún peor: si el

país invierte en infraestructuras urbanas al ritmo previsto –aproximadamente 300.000 millones de dólares a lo largo de 20 años–, el tráfico de todo el país podría quedarse literalmente paralizado.



[Imagen ampliada](#)

LA CARENCIA DE SERVICIOS

El mayor reto urbano que tiene que resolver China es tal vez el del agua; ya hoy le sobra poca. Aproximadamente el 70% de la demanda actual de agua procede de la agricultura, pero la de los consumidores urbanos y las empresas comerciales está aumentando. El problema no es el volumen de agua, sino su localización; el país tendrá que invertir más de 120.000 millones de dólares en sistemas de agua durante los próximos años para transportar, almacenar y administrar las reservas. En India, la prestación del servicio no logrará hacer frente a la demanda en casi ningún sector de infraestructuras urbanas.



[Imagen ampliada](#)

Fecha de creación
28 septiembre, 2010