

Las ‘Detroits’ del mundo

A la altura de su riqueza y de su poder, **Tombuctú** era un cruce importante para las caravanas transaharianas cargadas con especias exóticas y un almacén de conocimiento que se vanagloriaba de sus 25.000 alumnos y sus casi 80 bibliotecas privadas. En 1324, el gobernante de la ciudad, Mansa Musa, trajo consigo tanto oro de su peregrinaje a La Meca que se desencadenó una hiperinflación en El Cairo. En los tiempos en los que los exploradores franceses dieron con Tombuctú, en 1828, la ciudad se había convertido en un lugar rezagado y polvoriento, la capital olvidada de un imperio que ya nadie recordaba desde hacía tiempo.

En la actualidad, ni siquiera se considera dentro de las cinco ciudades más grandes de Malí, uno de los países con más pobreza del mundo. La historia está cubierta de armazones de lo que fueron en su día grandes ciudades que no pudieron –o no fueron capaces– de adaptarse a los cambios de las circunstancias. El politólogo Douglas Rae habla de las ciudades como “una de las criaturas menos ágiles..., se mueven despacio, volviéndose a activar con torpeza en respuesta a los cambios iniciados por organizaciones más atléticas”. En el antiguo mercado de Estambul llevó un siglo detener el lento declive que comenzó en 1498, cuando el explorador portugués Vasco de Gama realizó un viaje temerario alrededor del cabo de Buena Esperanza en un intento de alejar al Imperio Otomano del comercio asiático. Puede que Detroit, que se encuentra de capa caída ante el colapso de su negocio automovilístico, nunca consiga llevar a cabo una reforma como esa. Este es uno de los motivos por el que las ciudades más importantes del mundo, según este índice, tienen algo en común: tienen todos los frentes cubiertos. A aquellas ciudades con una mezcla de industrias diversas, como Chicago y Hong Kong, les resulta más fácil adaptarse a los cambios venideros, mientras que aquellas ciudades que se basan en una sola industria –Pittsburgh con el acero, Glasgow con los astilleros, y Detroit con la industria automovilística– se arriesgan a ser víctimas de la globalización.

Pongamos como ejemplo a la ciudad rusa de **Chelyabinsk**, una central eléctrica industrial durante la época de la Unión Soviética que fue apodada como Tankograd durante la Segunda Guerra Mundial. Una vez habitada por unos dos millones de personas aproximadamente, y en la actualidad poblada por la mitad de habitantes. Ivanovo, otra ciudad rusa, que fue una de las ciudades productoras de textil más importantes del mundo, ha cerrado el amplio sistema de tranvía porque ya no lo consideran necesario. ¿Puede que los actuales gigantes, ciudades en crecimiento, como Wuxi, una ciudad china en rápido crecimiento que cuenta con cinco millones de habitantes, se conviertan en un futuro en algo superfluo? La sede de Suntech, un productor líder en paneles solares, se encuentra en Wuxi. Pero Suntech ha apostado por la silicona, ya

pasada de moda, mientras que las actuales finas capas solares, una tecnología más flexible y competente, han ganado participación en el mercado. Algún día en un futuro, ¿conoceremos a la ciudad de Wuxi como la Detroit china?

Quedarse atrás

Ivanovo, Rusia

Industria en declive: textil.

Declive de la producción, 1989-1998: un 80%.

Riga, Letonia

Industria en declive: manufactura.

Declive de la población 1990-2003: 17%.

Liverpool, Reino Unido

Industria en declive: naval.

Caída tasa empleo, 1971-1986: 20%.

Leipzig, Alemania

Industria en declive: algodón.

Declive población, 1989-2003: 18%.

Fecha de creación

28 septiembre, 2010