

Tres escenarios para definir el futuro de las ciudades africanas

[Pablo López Orosa](#)



El 55% de la población mundial vive actualmente en entornos urbanos y se espera que esta proporción alcance el 68% en 2050. [Según un estudio de Naciones Unidas](#), casi un 90% de este crecimiento se concentrará en Asia y África. En este último continente residen las [10 poblaciones más jóvenes del mundo, todas con medias de edad por debajo de los 18 años](#). Un boom demográfico que es, a la vez, el gran reto y la gran oportunidad para el futuro de las ciudades en África.

El Banco Mundial estima que este desarrollo demográfico puede traducirse en [un incremento de entre un 11 y un 15% del PIB en la región con el que sacar de la pobreza a 60 millones de personas](#). Pero sin acceso a una educación de calidad y a un mercado laboral cualificado, este potencial [puede volverse en contra y disparar la inestabilidad política y social](#).

Los entornos urbanos son, en la actualidad, el principal escenario de esta carrera por el futuro. Espacios de vanguardia [cultural](#) y [tecnológica](#) a los que se desplazan a diario miles de personas en busca de una oportunidad. [130 cada minuto. Casi 8.000 cada hora. 200.000 al día](#), según los cálculos de Robert Neuwirth en su afamado libro *Ciudades de sombra*. Diseñar una respuesta eficaz que permita aprovechar todo ese potencial es el principal desafío al que se enfrenta el continente. Estos son los tres frentes que marcarán la transformación urbana en África.



Ciudades verdes para hacer frente al cambio climático

Hace años que las sombras escasean en Addis Abeba, la capital de Etiopía. La cobertura vegetal, incluidos los árboles de los desarrollos urbanísticos de lujo, apenas alcanza el 15% de la superficie total de una ciudad embarcada en una expansión sin freno que ha acabado por [llevarse por delante al exprimer ministro Hailemariam Desalegn](#). En el otro extremo del continente, en Ghana, la famosa ‘Ciudad jardín’ de Kumasi ha comenzando también a marchitarse: [los espacios verdes en estos momentos suponen, tan solo, el 10% del suelo urbano](#).

“Los procesos de urbanización apresurada son la principal causa de deterioro en ambos casos”, señala un informe del Banco Mundial que alude también a la destrucción de más de un 40% del estuario de la bahía de Durban, en Suráfrica. [Según datos de la ONU](#), en 1960 solo un 15% de la población africana vivía en ciudades. En 2010, esa tasa era ya de 40% y la proyección para 2050 es que el 60% de sus habitantes resida en entornos urbanos: en medio siglo, la población urbana del continente se habrá triplicado con el consiguiente desafío medioambiental que esto supone.

Hasta la fecha, la construcción urbana ha sido invasiva con el medio ambiente, apoderándose

de la ribera del Msimbazi en Dar es Salaam (Tanzania), donde son frecuentes las pérdidas de vidas humanas a causa de las inundaciones, o de [hasta un 82% de los humedales del Nakivubo](#), en Uganda. “La degradación de los activos ambientales, como bosques, ríos, hábitats costeros y humedales, reduce la resistencia de las ciudades al cambio climático”, subrayan los autores del informe [Greening Africa's Cities](#), Roland White, Jane Turpie y Gwyneth Letley.

Una investigación realizada en 30 ciudades del continente mostró que dos tercios de ellas están calentándose [1,5 veces más rápido que la media mundial](#), lo que supone un serio riesgo para un continente que cuenta con siete de los diez países más amenazados por el cambio climático: Sierra Leona, Sudán del Sur, Nigeria, Chad, Etiopía, República Centroafricana y Eritrea. Por eso, además de crear un frente común para garantizar que el calentamiento global no supere el grado y medio a final de siglo, los gobiernos africanos han impulsado también una agenda local para reconducir el crecimiento urbano hacia un modelo más sostenible.

Addis Abeba, [como parte del grupo C40 de megaciudades que trabajan para frenar el cambio climático](#), ha puesto en marcha un plan para reducir los gases de efecto invernadero apostando por el transporte público con su ya famoso tranvía eléctrico y apoyando proyectos como [la primera planta africana de conversión de desechos en energía](#). Pero la etíope no es la única iniciativa en el continente: Uganda ha diseñado un plan para recuperar los humedales de Nakivubo y convertirlos en un destino de turismo sostenible (con un retorno positivo estimado hasta un 20%). En Nigeria, [Rensource](#) sustituye los viejos generadores diésel por paneles solares, mientras en Nairobi (Kenia), Taka Taka Solutions recorre desde 2011 las calles de la capital keniana, [donde se generan cada año 750.000 toneladas de basura](#), para producir *compost* y otros materiales reciclados.

Un paquete de medidas, entre las que destaca también la prohibición de las bolsas de plástico en Kenia y Ruanda o las exenciones fiscales a los combustibles alternativos para frenar la deforestación en Senegal y Botsuana, alineadas con el objetivo de reverdecer las ciudades africanas. ¿Su principal enemigo? La propia debilidad institucional, con decenas de administraciones involucradas y débiles ante la corrupción en una región, donde las prioridades para los ciudadanos son otras como poder alimentarse.

“La mayoría de las ciudades africanas”, continúan los autores del citado informe, “se encuentran en una trayectoria de degradación ambiental que se ha reforzado a sí misma a través de una dinámica de retroalimentación negativa. Esta situación no es sostenible: las ciudades necesitan cambiar urgentemente su trayectoria, desacelerar y, en última instancia, revertir el deterioro ambiental. Invertir en activos de calidad ambientales produciría rendimientos económicos, sociales y fiscales positivos, y estas ciudades rejuvenecidas ofrecerían una

contribución vital para el desarrollo nacional”.

Ciudades habitables para atraer inversión

El punto de partida, PIB bajo, fragilidad institucional y predominio de asentamientos informales con servicios deficientes, ha condicionado el desarrollo del urbanismo en el continente. Es paradigmático el caso de Kampala (Uganda), cuyo crecimiento ha sido uno de los más veloces del mundo: [entre 1989 y 2010 su área urbana ha pasado de 71 km² a 386 km² y se espera que en 2020 supere los 653 km² y en 2030 los 1.000 km²](#). De los 50.000 habitantes que tenía a principios de los 40, cuando fue rediseñada como una ‘Ciudad Jardín’ con desarrollos residenciales para los europeos en lo alto de las colinas y vastas extensiones de tierra en la parte baja para los agricultores locales, ha pasado a contar con más de 1,7 millones de habitantes. Un crecimiento que ha sobrepasado los límites administrativos, incorporando a la fuerza los entornos rurales adyacentes.

Hoy ya no quedan apenas tierras que cultivar -han proliferado las plantaciones verticales- y el precio de la vivienda se ha multiplicado por 15 en veinte años. De ahí que casi el 60% de la población de la ciudad resida en asentamientos informales, lo que limita sus perspectivas laborales y vitales: el resultado es que la gente no busca el mejor empleo de acuerdo a sus habilidades sino aquel al que pueden acceder. Tampoco vive en entornos bien equipados sino en suburbios desde los que poder acudir a un puesto de trabajo mal pagado.



La consecuencia, en cifras del Banco Mundial, [es que las ciudades de África Subsahariana son de media entre un 25% y un 28% más caras que otras urbes de países de rentas bajas y medias](#). Demasiado costosas para sus propios habitantes: [los gastos de vivienda, transporte y alimentación suponen un coste relativo a los ingresos de las familias un 55% más que alto que la media mundial](#). El informe *Ciudades Africanas: abriendo las puertas al mundo*, lo atribuye a tres causas: urbes superpobladas, desconectadas de sus propios barrios y del mundo y con servicios demasiado costosos.

Los costes de transporte en África están entre los más altos del mundo, lo que dificulta su competitividad internacional, [especialmente para los Estados sin salida al mar en los cuales el traslado llega a encarecer el precio de sus mercancías hasta un 77%](#), pero también su productividad interna. “El alto costo de vida afecta no solo a los hogares sino también a las empresas, que tienen que pagar salarios más altos en las ciudades donde el costo de vida es alto”, subraya el citado informe.

Por ejemplo, una compañía en la capital de Yibuti, al noreste del continente, tiene un coste laboral tres veces más alto que en Bombay (India) y en Dar es Salaam (Tanzania) un 20% más que en Bangladesh. “Las ciudades de África son caras para los hogares, los trabajadores y las empresas porque como la comida y precios de la vivienda son altos, las familias apenas

pueden pagar alojamientos decentes. A la gente le resulta difícil encontrar y conservar un empleo adecuado a sus habilidades porque ir a trabajar en un vehículo no solo es lento sino también caro. Las empresas son menos productivas y competitivas, y como resultado, se alejan de los sectores más rentables dada la necesidad de remunerar con salarios más altos a sus empleados para pagar costes de vida más elevados”, [resumen los expertos del Banco Mundial](#), “los potenciales inversores y socios comerciales en la región y el mundo evitan las ciudades africanas”.

El reto para los gobiernos es hacer de sus ciudades un lugar más habitables, porque inherentemente serán también más productivas. Para ello, la prioridad es la denominada “*Brown Agenda*”, que [incluye el desarrollo de servicios básicos en los asentamientos informales](#) : alcantarillado, recogida de basuras y letrinas, así como agua potable y electricidad.

El segundo objetivo pasa por mejorar el transporte: la inmensa mayoría de los ciudadanos del continente se desplaza a pie o recurre a los servicios de transporte informal. Ciudades como Nairobi duplican [su flota de vehículos cada seis años](#), lo que no hace más que congestionar el tráfico, multiplicar la contaminación y poner en riesgo miles de vidas. Porque, aunque el continente apenas supone el 2% de todos los vehículos motorizados, las muertes en accidentes de tráfico alcanza el 20%. Entre las víctimas, el peatón es, quizás, el más vulnerable: [son el 38% de los fallecidos en accidentes de tráfico en África](#).

Para hacer frente a esta problemática, las administraciones han puesto en marcha planes de concienciación vial acompañados de una importante agenda de infraestructuras, [como la afamada red de carreteras transafricanas](#). Pero la verdadera revolución urbana pasa por el impulso a los medios de transporte público, como el [Autobús de Tránsito Rápido](#) de Dar es Salaam que cuando esté terminado llegará a cubrir 137 kilómetros de corredores en la ciudad más poblada de Tanzania o la construcción [de redes de metro en Lagos](#) (Nigeria) y Abiyán (Costa de Marfil).

Pese a esta última oleada de proyectos, el ratio de inversión en el continente sigue siendo muy bajo. Mientras que entre 1978 y 2012, cuando el porcentaje de urbanización en China pasó del 18% al 52%, la inversión de capital en el *gigante asiático* aumentó del 35% al 48% del PIB, en África se mantiene entorno al 20%. Apenas hay [desarrollos residenciales de vivienda pública](#) y [el gasto en infraestructuras urbanas oscila entre 1 y 15 dólares per cápita al año](#). “Los recursos fiscales son extremadamente limitados”, reconocen los expertos del Banco Mundial.

De conseguir sus objetivos, el potencial de África es quizá el más importante del mundo. Un continente en constante expansión y con grandes mercados por construir. Es lo que subraya el informe *The State of African Cities 2018*: “Mejorando su accesibilidad, conectividad y su

atractivo urbano” las ciudades africanas “podrían impulsar sus economías posicionándose como destinos para empresas multinacionales” y alcanzar una “posición prominente en la economía mundial”.

Ciudades inteligentes para ganar el futuro

Ante la congestión que sufren muchas megaciudades africanas, la creación de nuevas urbes inteligentes es una realidad cada vez más frecuente. Actualmente, [hay casi una veintena de proyectos en marcha en Nigeria, Kenia, Ruanda, Senegal, Zambia o Ghana con una inversión que supera los 100.000 millones de dólares](#). Se trata de urbes diseñadas arquitectónicamente para el futuro, con amplias avenidas iluminadas por farolas alimentadas por energía solar, [aparcamientos automatizados](#), amplios edificios acristalados con accesos controlados por reconocimiento facial, centros de innovación empresarial rodeados de zonas verdes y campos de golf, wifi gratuito en las plazas, [centros comerciales alimentados por energía renovable](#), *electrolineras*, servicios de educación y sanidad interactiva y sistemas remotos de seguridad ciudadana.

“Con tecnología e innovación podemos resolver los problemas comunes que enfrentan las ciudades, como la congestión del tráfico, el alto desempleo, la delincuencia y la degradación del medio ambiente haciendo que las ciudades sean más seguras e inteligentes”, escribió recientemente Chen Zhijun, vicepresidente del *gigante tecnológico* Huawei, uno de los principales impulsores de estos proyectos en el continente africano.

Kigali, la capital de Ruanda, diseñó hace ya varios años su estrategia [para convertirse en una smart city en 2040](#). Gestiones a menudo engorrosas, como los registros de nacimiento, matrimonio o defunción, pueden hacerse ya a través de Internet y servicios sanitarios como la entrega de sangre [para transfusiones se realiza gracias a un sistema de drones](#). Otras iniciativas, como la red de agua y saneamiento inteligente o la Kigali Innovation City, un espacio para universidades, incubadoras tecnológicas y compañías innovadoras con tarifas fiscales propias, están también en marcha pese a la controversia social que suscitan. [Vision City](#), un entorno residencial para 25.000 personas con los últimos servicios y comodidades, completa la apuesta ruandesa.

No obstante, es Nigeria el país que más dinero está inyectando en el diseño de ciudades inteligentes. [Eko Atlantic](#), un mega proyecto iniciado en 2008 para levantar un nuevo barrio con capacidad para 300.000 residentes a las afueras de Lagos, es el más afamado de todos, pero no el único. [Centenary City](#), a pocos kilómetros de Abuja, en el interior del país, es todavía más

ambicioso: distrito comercial, centro financiero, museo de cultura africano, un desarrollo residencial de lujo para 137.000 personas, campo de golf y un área industrial. En esta misma ciudad, el arquitecto español Julián Zapata trabaja en el proyecto [Asokoro Island](#) con apartamentos de lujo, hoteles y centro empresarial.

Tatu City, [una zona económica especial preparada para albergar a 150.000 residentes en Kenia](#), Diamniadio Lake City en Senegal o los distritos tecnológicos Hope City en Ghana y Waterfall City en Suráfrica son otros de estos grandes desarrollos urbanísticos cuya principal amenaza es la de convertirse en jaulas doradas en la inmensidad urbana de África.



Actividad subvencionada por la Secretaría de Estado de Asuntos Exteriores

Fecha de creación

11 diciembre, 2018