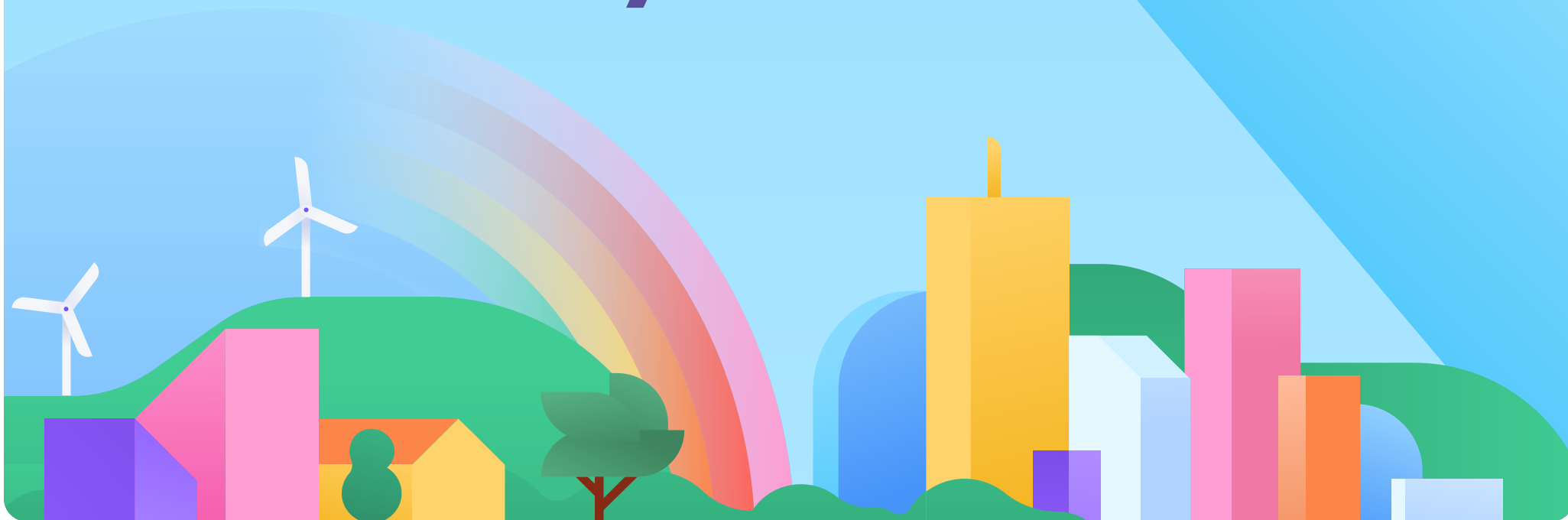


**cabify**

La ciudad es tuya

# Reimaginando las ciudades con Cabify



**1**

**Liderando  
el camino**

**2**

**Reimaginando  
nuestras  
ciudades**

**3**

**Conclusiones  
del estudio**

**cabify**

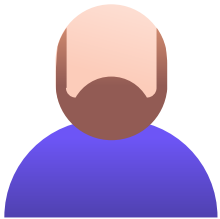
La ciudad es tuya

**1**

**Liderando  
el camino**



**“Cada vez veremos menos coches y los serán cada vez menos contaminantes”**



## Juan de Antonio

CEO de Cabify



Juan de Antonio es Fundador y Consejero Delegado de Cabify, fundada en 2011. Es también Vicepresidente del Patronato de Endeavor España. Juan se licenció en Ingeniería de Telecomunicaciones en 2002 en la Universidad Politécnica de Madrid. Gracias a una beca Fulbright, completó su educación con un MBA en 2010 en Stanford. Antes de fundar Cabify, trabajó en empresas como Ericsson, BCG y Zero Motorcycles.

Muros, diques y otras infraestructuras preventivas. Son algunas de las medidas con las que el ser humano planea protegerse de efectos del cambio climático, con obras públicas proyectadas para que la subida del nivel del mar no acabe con el aeropuerto LAX de Los Ángeles o la ciudad de Miami. Nuestra mayor esperanza no puede estar en soluciones derrotistas como estas fortificaciones frente al mar: el único muro aceptable contra las consecuencias de nuestra vida y modelo económico insostenible es actuar con premura y determinación.

El cambio climático, con las ciudades como foco central de la actividad humana que comprometen el futuro, es un fenómeno global que puede impactar de lleno en la vida urbana tal y como la conocemos hoy. No es esta la primera vez que las ciudades reformulan su sentido y su funcionamiento.

En la época de las metrópolis (1882-1939), las ciudades reunían colosales complejos industriales, elegantes urbanizaciones suburbanas y avanzados sistemas de movilidad. Como consecuencia del capitalismo monopolista y el racionalismo, la Revolución Industrial trajo consigo una ingente migración a las ciudades, tensionando la densidad y condiciones de vida. Entonces, la movilidad ya representó un elemento clave y el recién nacido urbanismo trató de hacer las ciudades más vivibles y productivas, vertebrándolas mediante avanzadas redes de transportes que permitían a las capas obreras ser absorbidas por los extrarradios y a los burgueses vivir en contacto con la naturaleza.

Posteriormente, el Estado del Bienestar y la ética existencialista, surgidos del desastre de la 2ª Guerra Mundial, evolucionaron nuestras ciudades hacia el modelo de megalópolis (1939-1979), que el geógrafo francés Jean Gottmann describía como esa ciudad gigante (más de 10 millones de habitantes) donde “algunas áreas metropolitanas previamente separadas por franjas territoriales, comenzaban a fundirse en constelaciones o centros urbanos articulados por complejos sistemas de movilidad urbana”.

São Paulo (22m habitantes), Ciudad de México (22m), Buenos Aires (17m) y Río de Janeiro (13m) son las cuatro grandes megalópolis actuales de América Latina. En ellas, los niveles de calidad de vida se ven afectados por la sobrepoblación, el tráfico, la contaminación ambiental o la inseguridad, pero también en gran medida por modelos de movilidad ineficientes.

Finalmente, la metápolis, surge como consecuencia de la crisis del petróleo de los años 70. Según el sociólogo francés François Ascher, esta nueva y fascinante idea de urbe no prevé el crecimiento “por fusión de áreas colindantes sino por la incorporación de zonas lejanas y no limítrofes”, mediante sistemas de transporte que permiten a las personas desplazarse hasta centenares de kilómetros entre sus lugares de residencia y trabajo, como ocurre en las áreas de Londres o Tokio.

Hoy, nuevamente un acelerado cambio está emergiendo y lo hace como consecuencia de la necesidad de tomar medidas para que los núcleos y el transporte urbano dejen de ser foco de la principal amenaza actual al ser humano, para ser grandes motores de oportunidades y de estilos de vida sostenibles y saludables.

# 2

## Reimaginando nuestras ciudades



### Visión al futuro

Leonor Barrueco



### Ciudad y ser

Ernesto Castro



### Equilibrio urbano

José María  
Ezquiaga



### Nuevas formas de ciudad

Judith Oginga



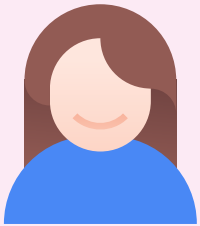
### Bienestar e impacto climático

Cynthia Menéndez



### Las leyes de atracción

Martín Huberman



## **Leonor Barrueco**

SVP of Growth  
en Cabify



Leonor se licenció en Ingeniería de Telecomunicaciones en la Universidad Politécnica de Madrid y tiene una Licenciatura en Investigación y Técnicas de Mercado por la Universitat Oberta de Catalunya. Trabajó en consultoría estratégica durante 8 años en Accenture y sus últimos años estuvieron enfocados en innovación y emprendimiento. Es esta última etapa la que la impulsa a crear su propia startup. En 2016, buscando una empresa en fase de expansión y con propósito, decide unirse a Cabify.

## **“Hoy, por primera vez, las ciudades atraviesan procesos de transformación para favorecer criterios de sostenibilidad.”**

Las ciudades, esos fascinantes lienzos socioeconómicos, políticos y culturales, en los que desarrollamos nuestras vidas cada vez más personas, evolucionan a ritmos vertiginosos, pero imperceptibles si no tomamos cierta perspectiva.

Tradicionalmente, estas transformaciones han venido motivadas por lógica económica y productiva, y la movilidad urbana ha debido reformarse para dar respuesta a nuevas necesidades. Valores productivos, éticos, ideológicos y políticos han forjado durante siglos la materialización y planificación de la ciudad. Hoy, sin embargo, y por primera vez, la morfología y la movilidad urbana están atravesando profundos procesos de transformación para favorecer criterios de sostenibilidad.

En 1972, el informe *The Limits to Growth* del Massachusetts Institute of Technology (MIT) y el Club de Roma abogaba por modificar los patrones de crecimiento para garantizar una estabilidad ecológica sostenible a largo plazo: “en un planeta limitado, las dinámicas de crecimiento exponencial no son sostenibles”. Esta visión estuvo muy presente ese año en la Primera Cumbre para la Tierra de la ONU, que planteaba el reto del cambio climático por primera vez.

Gradualmente, el desafío climático se ha ido agravando y es hoy mucho más apremiante; posiblemente, nos enfrentamos a nuestra última oportunidad para evitar consecuencias irreversibles. Ante ese reto compartido, las ciudades son absolutamente fundamentales y han de avanzar hacia la descarbonización y una economía más centrada en las personas. Los centros urbanos generan el 70% de las emisiones mundiales de GEI y el transporte por carretera representa el 12% de ellas, según la Agencia Internacional de la Energía y C40 Cities.

Como destaca el urbanista italiano Bernardo Secchi, actualmente se da la paradoja de que pese al estancamiento poblacional, la mayoría de las urbes europeas siguen creciendo geográficamente (también crece su impacto potencial), lo que hace necesarios sistemas de movilidad sostenibles para conectar centros comerciales y de ocio, campus universitarios, núcleos hospitalarios, distritos financieros y áreas residenciales (*sprawls*) cada vez más dispersos en las crecientes periferias.

Aquí en España tenemos muchos casos interesantes. Si observamos la dispersión residencial y nueva configuración socioespacial de áreas como la Región Metropolitana de Barcelona, veremos como la transformación de las periferias iniciada a finales de los ochenta, deriva en un crecimiento poblacional sin precedentes con repercusiones en las necesidades de movilidad, el mercado de la vivienda y el equilibrio con el entorno.

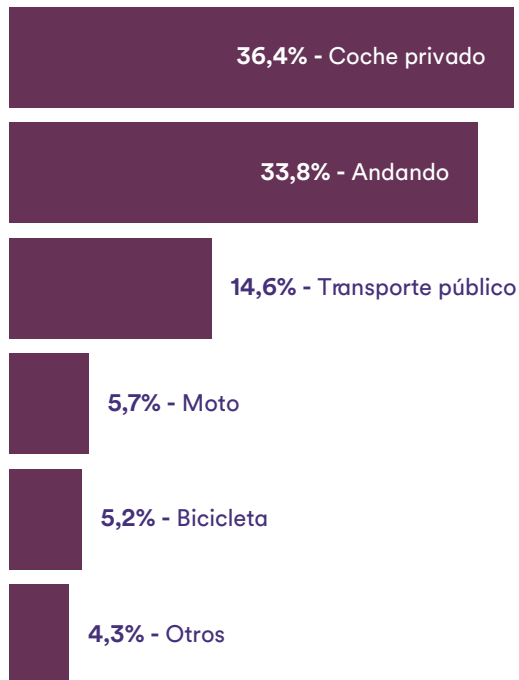
Continúa leyendo



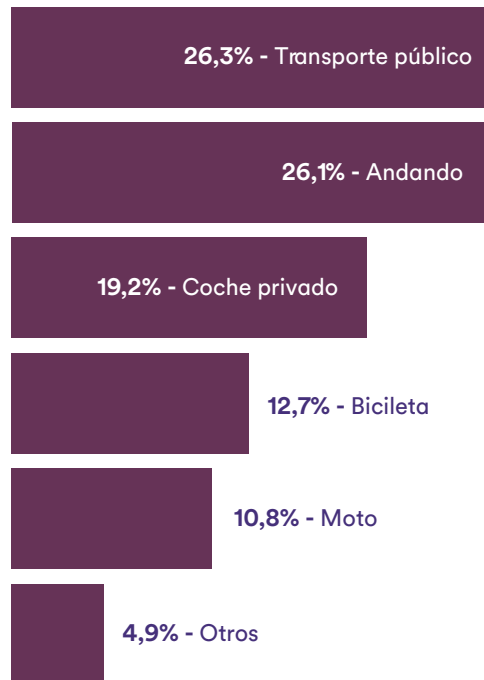
# ¿Cuál es nuestro principal medio de transporte?



## España



## América Latina



### España y Chile

El dominio del coche es claro: para el 36 y 29% respectivamente, sigue siendo el medio número 1.



### México, Ecuador y Colombia

Los hábitos son un poco más sostenibles, con mayor uso del transporte público y a pie, pero el coche tiene mucho peso aún y ocupa el primer lugar.



### Argentina, Uruguay y Perú

Los países más concienciados. El transporte público gana al coche, y en Perú y Argentina ir a pie es la primera opción.



## “Cualquier propuesta de cambio deberá tener en cuenta la conciencia ecologista, feminista y antirracista de buena parte de nuestra población joven”



### Ernesto Castro

Escritor y pensador



Ernesto Castro (Madrid, 1990) actualmente da clases en la Universidad Autónoma de Madrid y elabora su propio sistema filosófico (el «naturalismo genérico»). Sus últimos libros son *Otro palo al agua: Textos de crítica cultural* (Roneo, 2021), *Memorias y libelos del 15M* (Arpa, 2021), *Ética, estética y política: Ensayos (y errores) de un metaindignado* (Arpa, 2020), *Realismo poscontinental: Ontología y epistemología para el siglo XXI* (Materia Oscura, 2020) y *El trap: Filosofía millennial para la crisis en España* (Errata Naturae, 2019).

El ser humano es un animal político, un “zoon politikon”, como escribió Aristóteles. La traducción, en realidad, debería ser otra. «Política», en la Grecia clásica, significaba algo muy distinto a lo que significa ahora. No refería al trabajo de los parlamentarios, ni a las elecciones para detentar los puestos de poder, ni siquiera a la creación de bandos y partidos dentro de la propia sociedad. No; en la Grecia clásica ser político significaba simple y llanamente pertenecer a la ciudad, a la “polis”. ¿Cómo ha cambiado desde entonces hasta ahora nuestra idea de pertenencia a la ciudad y cómo cambiará en el futuro? Esta es una pregunta demasiado amplia como para responderla en el breve espacio del que dispongo, pero demos no obstante unas pequeñas pinceladas.

La ciudad ha sido y es el lugar natural del desarrollo del hombre. En tanto que seres sociales y gregarios, los seres humanos viven en comunidades que tienden a estar muy apretadas tanto afectiva como espacialmente. Sin llegar a la perfecta coordinación de los animales eusociales, como las hormigas o las abejas, el ser humano tiende al mismo tiempo a enajenarse en los demás y a ensimismarse —valga la redundancia— en sí mismo. Acordémonos del famoso chiste liberal en contra del comunismo: «Buena teoría, especie equivocada». Cualquier propuesta de cambio social que quiera implementarse en una sociedad humana deberá tener en cuenta esa insociable sociabilidad que nos caracteriza. Queremos estar juntos, pero también solos. Acompañados, pero con nuestro cuarto propio.

La ciudad moderna satisface esas dos pulsiones a la vez: por un lado acerca a personas con los mismos intereses y afinidades, al mismo tiempo que proyecta un velo de ignorancia y anonimidad sobre la mayoría de las personas que se cruzan en nuestro camino. La historia del urbanismo, desde la Atenas de Pericles hasta el Hong Kong actual, apunta en esta dirección.

No podemos hablar del pasado y el futuro de las ciudades sin mencionar a la que durante mucho tiempo fue considerada, al menos en Occidente, La Ciudad por excelencia: Roma. El imperio romano fue, por primera vez en la historia de Occidente, un imperio sostenido desde una sola ciudad. A diferencia del policentrismo griego, donde siempre había dos o más ciudades disputándose el poder sobre la Hélade, en Italia emergió un poder ultraconcentrado, hiperconcéntrico, como no se había visto hasta entonces y como no se volvió a ver hasta la época moderna. La Edad Media se puede comprender, desde el punto de vista del urbanismo, como un gran paréntesis cívico, donde el campo reafirmó sus prerrogativas sobre la ciudad. ¿Y qué es el Renacimiento, en última instancia, sino el intento de emular la grandeza romana?

Y así hasta este presente, en el que la mayoría de la población vive en ciudades, rompiendo con el peso demográfico tradicional del campo. Atraídos por las luces de la ciudad, el proceso de industrialización y tecnificación del mundo, la modernidad capitalista se construyó sobre los hombros de una clase trabajadora que se desarraigaba al irse del pueblo a la capital. El desafío «político» de este siglo —en el sentido griego del término— es cómo generar raíces en las ciudades digitalizadas y atomizadas del presente. ¿Cómo generar un sentimiento de pertenencia a una entidad naturalmente móvil y fluctuante como es la ciudad del presente?

Esta es una pregunta de gran alcance, a la que no podemos dar respuesta, solamente señalar los desafíos adicionales a los que se debe enfrentar cualquier propuesta «política» renovadora para el presente y el futuro.



# ¿Con qué medio de transporte disfrutamos más?



## España



**35,8%**  
Andando



**26,6%**  
Con el coche privado



**14,6%**  
Con la bicicleta



## América Latina



**27,9%**  
Con el coche privado



**21,4%**  
Con la bicicleta



**19,7%**  
Andando



### España y Uruguay

La ciudad y la salud son importantes. En el primero gana ir a pie y en el segundo la bicicleta.



### Argentina, México, Ecuador, Colombia, Chile y Perú

El coche aún sigue siendo el medio de transporte que más hace disfrutar, especialmente para los ecuatorianos (40%)



## José María Ezquiaga

Doctor Arquitecto y Sociólogo



Doctor Arquitecto, Premio Extraordinario de Doctorado de la Universidad Politécnica de Madrid (1990). Ha estado vinculado a la ciudad y al proyecto urbano desde el inicio de su actividad profesional. En los últimos años ha centrado su interés en la investigación teórica e integración proyectual de las diversas escalas, geográficas y sociales, que conforman el territorio y la ciudad. Sus proyectos han sido el medio para la experimentación e investigación sobre el proceso de creación del paisaje contemporáneo.

## “Se hace necesario un nuevo contrato cívico sensible a las necesidades de una ciudadanía cada vez más diversa”

La aglomeración y circulación de personas y bienes que está en el origen de la riqueza y la cultura de las ciudades ha sido, al mismo tiempo, la causa de su vulnerabilidad ante el azote de las plagas epidémicas y las crisis. Los grandes combates epidémicos del pasado han dejado una profunda huella en nuestra memoria colectiva, pero también un legado duradero y todavía reconocible en las herramientas de gobierno de la ciudad. La COVID-19 ha desestabilizado profundamente el espacio público y las infraestructuras vitales de la ciudad, pero también ha abierto la posibilidad de visibilizar problemas urbanos latentes e inspirar nuevas estrategias. Ha puesto en valor la dialéctica equilibrada entre espacio público y espacio privado sobre la que se basan las ciudades occidentales. Además, ha fortalecido otra dimensión clave de la aglomeración humana: el sentido de comunidad y el valor de la proximidad. Esto abre el camino a una visión más amplia del papel de la arquitectura y el urbanismo en la consecución del bienestar físico y mental integral.

### Defender el equilibrio entre densidad urbana y habitabilidad.

El crecimiento de la población urbana a escala global se ha acelerado en las últimas décadas, pero la ocupación de suelo resultante de su expansión física ha crecido varias veces más que la población. Como consecuencia de esta tendencia, las densidades urbanas están disminuyendo significativamente tanto en los países más desarrollados como en las ciudades emergentes.

Hay razones muy sólidas que aconsejan promover alternativamente una ciudad densa, continua y compacta. Desde el punto de vista ambiental, el modelo compacto de ocupación del territorio contribuye de manera decisiva a la consecución de los estándares básicos de la sostenibilidad urbana. La densidad razonable del hábitat urbano es, asimismo, clave para la reducción del consumo energético, emisiones de gases de efecto invernadero, huella urbana y pérdida de suelo agrícola. Desde la perspectiva social, la densidad saludable favorece la intensidad de la interacción social y estimula la innovación y la creación en las esferas económica, científica y cultural.

Los desarrollos urbanos de una densidad saludable favorecen la variedad de tipos de vivienda y la integración de usos muy diversos en el tejido urbano y, consecuentemente, la interacción y diversidad social en edades y niveles de renta y facilitan las estrategias de regeneración urbana. La densidad hace viable una movilidad limpia prioritariamente peatonal en las cortas distancias y un transporte público económicamente sostenible para la movilidad obligada a escala metropolitana. Asimismo, facilita la concentración de los recursos e infraestructuras sociales y el acceso a los mismos, por ejemplo, hospitales y centros de salud

# ¿Consideramos que hay demasiado espacio urbano dedicado al coche?



España

**62,4%**

De los españoles encuestados considera que en la ciudad hay demasiado espacio ocupado por los vehículos privados



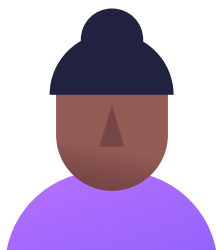
América Latina

**71,5%**

De los latinoamericanos encuestados considera que en la ciudad hay demasiado espacio ocupado por los vehículos privados



**“El uso de las tecnologías digitales en la movilidad urbana y otros sectores es una de las tendencias disruptivas más notables de nuestro siglo.”**



**Judith Oginga**  
Experta en movilidad sostenible e investigadora



Judith es urbanista y estudiante de doctorado en el departamento de Ordenación del Territorio del Instituto Tecnológico de Blekinge. Trabaja con el equipo de SustainTrans dentro del proyecto de ONU-Hábitat, Solutions Plus, que se centra en las soluciones de movilidad eléctrica. El interés de Judith en materia de investigación se centra en los vínculos sistémicos entre las cuestiones de ordenación del territorio y la movilidad sostenible en las ciudades de África Oriental.

La planificación de una movilidad urbana con bajas emisiones de carbono, que sitúa a las personas en el centro fomentando el transporte público, los desplazamientos a pie, en bicicleta y la movilidad compartida, es un paso clave para conseguir ciudades sostenibles. Nuestras ciudades importan. Son centros de bulliciosa actividad, oportunidades y cultura con personas, bienes y servicios en constante movimiento. Las ciudades crean un entorno propicio para la creatividad, la productividad y la innovación. No es de extrañar que algunas de las mayores creaciones tecnológicas actuales se produzcan en la ciudad. Al mismo tiempo, las ciudades se enfrentan a un sinfín de desafíos asociados a la rápida urbanización. Elegir el camino correcto para la movilidad sostenible es especialmente importante para las ciudades en crecimiento, ya que se enfrentan a una elevada tasa de crecimiento de la población, a sistemas de transporte público presurizados y una gran dependencia del vehículo particular. La congestión y una cultura de planificación del transporte que da más importancia al vehículo particular ha creado un círculo vicioso de aumento de vehículos particulares en la carretera, seguido de una inclinación a ampliar la red de carreteras, lo que lleva a los usuarios a comprar aún más vehículos. Por lo tanto, es vital que las partes interesadas de estas ciudades se pregunten qué medidas hay que tomar para influir en los cambios hacia una disminución en la movilidad privada mediante la promoción de alternativas de transporte de bajas emisiones de carbono. ¿Qué papel desempeñará la tecnología en este esfuerzo?

Los avances e innovaciones tecnológicas de los últimos años han proporcionado a las partes interesadas de las ciudades un amplio abanico de posibilidades para la planificación y el desarrollo urbano sostenible, dando lugar a los conceptos de ciudades inteligentes y la «cuarta revolución industrial». El uso de las tecnologías digitales en la movilidad urbana y otros sectores es una de las tendencias disruptivas más notables de nuestro siglo. Los big data en la movilidad urbana son clave, ya que permiten el análisis de complejos flujos de tráfico, revelan patrones y ofrecen la oportunidad de predecir las tendencias futuras. Los sistemas de transporte público, por ejemplo, se benefician enormemente de la digitalización, ya que los operadores pueden predecir los volúmenes de tráfico en las horas punta y fuera de ellas, programando viajes a lo largo de varias rutas en función de los datos de tráfico disponibles. Otros claros ejemplos son las aplicaciones de ride-hailing y ride-sharing, que usan tecnología end-to-end para proporcionar una conectividad casi perfecta entre los conductores y sus clientes.

La combinación de la digitalización con enfoques de prácticas idóneas como «Evitar-Cambiar-Mejorar» (A-S-I, por sus siglas en inglés) crean un gran potencial para reducir la dependencia del vehículo particular. Para ello, es necesario reducir la duración de los viajes y la necesidad de desplazarse: al fomentar la toma de decisiones con base en evidencias, al acelerar el cambio hacia medios de transporte más ecológicos, como los desplazamientos a pie y en bicicleta, al pasar de los combustibles fósiles a opciones de energías limpias alternativas, al mejorar las infraestructuras existentes para la movilidad sostenible y al sensibilizar a los usuarios para que tomen decisiones conscientes de elegir los medios de transporte público en lugar del vehículo personal.



# ¿Qué preferiríamos si el espacio destinado a vehículos privados se dedicara a las personas?



## España

- 1 Parques o espacios verdes
- 2 Zonas culturales
- 3 Espacios deportivos
- 4 Zonas de restauración
- 5 Huertos



## América Latina

- 1 Parques o espacios verdes
- 2 Zonas culturales
- 3 Espacios deportivos
- 4 Zonas de restauración
- 5 Otros



### España, Uruguay, México, Perú y Colombia

Las zonas culturales son la segunda opción.



### Argentina, Ecuador y Chile

Tras los parques y los espacios verdes, los espacios deportivos son los preferidos.



## Cynthia Menéndez

Experta en cambio climático



Cynthia Menéndez Garci-Crespo es experta en cambio climático, con un enfoque en ciudades. Tiene más de 10 años de experiencia trabajando en proyectos de desarrollo sustentable y cambio climático en México y otras ciudades de Latinoamérica. Además, cuenta con una sólida experiencia coordinando proyectos y trabajando con grupos multidisciplinarios.

## “Debemos priorizar la movilidad urbana sustentable en la política pública, en las políticas corporativas y en nuestra vida diaria.”

En 2015, 195 naciones se comprometieron, en el Acuerdo de París, a mantener el aumento de la temperatura global por debajo de 1.5 °C para el año 2100. Sin embargo, en agosto de 2021, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) publicó un reporte en el que muestra que, de continuar con la misma tendencia de emisiones de gases de efecto invernadero, habremos rebasado el umbral de 1.5° para el año 2040.

Para la fecha de publicación de dicho reporte, nuestro planeta ya se había calentado 1.1°C, trayendo consigo fenómenos meteorológicos extremos más frecuentes y de mayor intensidad. Esta crisis climática, según el IPCC, está estrechamente relacionada con la actividad humana, principalmente con la quema de combustibles fósiles.

A finales del siglo XIX comenzamos la explotación y uso desmedido de carbón, gas natural, petróleo y todos sus derivados, para – entre otras cosas – generar energía eléctrica, para la pujante y creciente producción masiva de un sinnúmero de productos y para los diferentes vehículos motorizados que inventamos para movernos por cielo, mar y tierra. Esta sobreexplotación de combustibles fósiles no sólo trajo consigo el aumento de emisiones globales y por ende la crisis climática, sino que además afectó la calidad del aire de nuestras ciudades y la salud de quienes las habitamos.

Por si fuera poco, conquistados por la idea del lujo, la comodidad, la velocidad y la promesa de acortar distancias, comenzamos a diseñar nuestras ciudades para los autos, no para las personas. Lo cual, además del ya mencionado aumento en las emisiones globales que causan la crisis climática y las emisiones locales que volvieron nuestras ciudades grises por el “smog” y a nuestra ciudadanía más vulnerable a afecciones cardiopulmonares, ocasionó un incremento en el número de muertes por incidentes de tránsito, aumentó nuestro estrés, disminuyó nuestra calidad de vida y entorpeció nuestra movilidad. Por décadas todo se centró en mover vehículos, llenando cada vez más de cemento elevado las grandes urbes, con lo que sólo conseguimos causar una trombosis a nuestras ciudades, taponeando sus grandes arterias de vehículos inmóviles, imposibilitando y olvidando el que debió ser el objetivo principal desde un inicio... mover personas y mercancías.

La gran pregunta ahora es ¿cómo en pleno siglo XXI podemos poner freno a esta situación? Sin duda, debemos transitar a energías renovables, transformar la forma en que producimos y consumimos bienes y servicios, y sobre todo tenemos que reinventar nuestras ciudades en donde la prioridad sean las personas y el entorno natural. Debemos priorizar la movilidad urbana sustentable en la política pública, en las políticas corporativas y en nuestra vida diaria.

Continúa leyendo

# Quando estamos en la ciudad nos gusta...

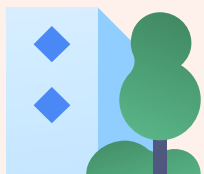


## España



**38,5%**

Poder pasear por las calles peatonales

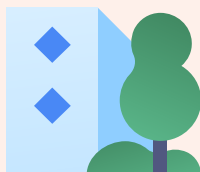


**34,0%**

Los espacios verdes, parques y jardines



## América Latina



**29,9%**

Los espacios verdes, parques y jardines



**24,6%**

Poder pasear por las calles peatonales



### Ecuador, Colombia y España

Poder pasear por las calles peatonales es lo que más gusta hacer en la ciudad



### Argentina, México, Uruguay, Perú y Chile

Los espacios verdes, parques y jardines son lo mejor de la ciudad



## Martín Huberman

Arquitecto



Arquitecto de profesión, diseñador por vocación, profesor de alma que concibe el diseño como hecho revolucionario. Hace casi tres años abrió un estudio llamado NormalTM, dónde se da el lujo moderno de hacer lo que ama de una manera casi infantil, a pura prueba y NormalTM se convirtió en un espacio de investigación que le abrió puertas que alguna vez soñó, pero que nunca había imaginado, un lugar dónde hizo muchos amigos y gracias al cual pudo conocer lugares geniales. Últimamente el estudio intenta profundizar sobre la manera de construir y conectarse con el espacio.

## “Albergar una agenda hedonista del espacio urbano ha revitalizado la idea que tenemos de las ciudades”

Pese al gran interés de este carácter intimista que define las relaciones entre personas y ciudades, este es uno de los menos contemplados a la hora de hablar y definir el futuro conjunto a través de políticas públicas que modifiquen el medio construido. Todos, en algún momento, hemos hecho referencia a la noción de “mi ciudad”, que planta al espejo del individuo en el marco urbano y cuyo reflejo se debate entre la pertenencia y la propiedad de la urbe, trascendiendo lo construido hacia lo cultural y, sobre todo, hacia lo emocional.

Aquellos que tuvimos el placer de hacer de las ciudades una cartografía para recorrer nuestras vidas, podemos discernir entre ellas, algunas que nos hayan hecho sentir realmente en casa. Ciudades de las que nos cuesta partir o a las que siempre queremos volver. Quizás la razón de este apego o, mejor dicho, de esta atracción, no es otra que el simple acto de estar a gusto en ese lugar, de sentirse seguro o maravillado por el entorno. Algo tan puro como el placer de poder desarrollarse y transitar sin problemas, es suficiente como para no sentirse foráneo, desplazado o perdido lejos de casa. Creo relevante entonces poner sobre la mesa la importancia de las emociones a la hora de hablar de las ciudades.

En mi caso, no dudo que mi eterno romance con Buenos Aires ha hecho la relación que desarrollé con ella diferente a otras ciudades en las que tuve el placer de vivir y transitar. Al dibujar un decálogo de lo aprendido, de lo que me llevé, de lo que disfruté o sufrí en cada una de esas metrópolis, no me quedan dudas que ese trazado dibujaría parcialmente la silueta de mi Buenos Aires querida. Me pregunto entonces qué es lo que nos hace querer u odiar a las ciudades. ¿Son estas emociones, quizás un acto reflejo frente a la contemporaneidad globalizada, dónde todo tiende a parecerse? ¿Es la ciudad el territorio dónde se debate el último bastión del individuo frente al todo? ¿Podemos pensar la urbe como ese escenario dónde congeniamos los diferentes individuos? En pocas palabras, ¿cómo hace una ciudad para integrar una multiplicidad de ciudades propias?

Es en las ciudades y no necesariamente en las naciones donde muchos arraigan su verdadera pertenencia. Los más radicalizados hasta definen sus raíces en los confines políticos de los barrios. A mi parecer, esto sucede porque es ahí dónde se planteó el primer contacto emocional con los extramuros domésticos, es decir, con lo público. Ese primer encuentro que se define en el escenario callejero barrial es nuestro primer contacto con las leyes no escritas que definen la urbe. De hecho, la calle es el organismo donde por antonomasia se congregan esas diversas individuaciones, donde algunas colisionan y otras simplemente fluyen a la par. La calle, o para ser expansivos, lo público, es donde se plasma el campo emocional de las ciudades.





# ¿A qué damos más importancia a la hora de movernos?



**España**

**30,6%**  
Poder ir andando



**América Latina**

**27,5%**  
Llegar a tiempo al destino

**24,5%**  
Llegar a tiempo al destino

**18,6%**  
Tardar el menor tiempo posible

**18,3%**  
Tardar el menor tiempo posible

**18,2%**  
No gastar mucho dinero

**14,8%**  
No gastar mucho dinero

**14,4%**  
Tener múltiples opciones para elegir

**11,1%**  
Poder ir andando

**8,6%**  
Tener múltiples opciones para elegir

**11,7%**  
Ir en un medio sostenible

**7,8%**  
Ninguna de las anteriores

**8,2%**  
Ninguna de las anteriores

**8,1%**  
Ir en un medio sostenible

# 3

## Conclusiones del estudio



## Conclusiones del estudio



El imparable crecimiento de las ciudades es un reto diario para la movilidad sostenible. Gracias al progreso tecnológico, herramientas como el big data y nuevos sistemas de movilidad compartida, hoy podemos aspirar a construir ciudades inteligentes con sistemas de movilidad de alto rendimiento. Para transformar la ciudad queda claro que la solución pasa por redefinir los espacios públicos para centrarlos en las necesidades humanas y por una movilidad activa (bicicletas, peatones) y multimodal. También debe fomentarse el transporte público como una opción segura que sea cada vez más eficiente gracias a la tecnología. Precisamente la innovación tecnológica está permitiéndonos avanzar en formas de transporte más sostenibles, cada vez más personalizadas e inteligentes. Finalmente, es imprescindible una transición gradual pero decidida hacia un uso más racional del coche particular, que durante demasiado tiempo ha dominado el escenario urbano en todos los continentes.

La mala calidad del aire y el escaso foco en las personas del diseño de las actuales urbes se ve agravada por el transporte basado en los combustibles fósiles o redes antiguas e ineficientes de transporte. Para 2050, se espera que tanto el consumo de energía del transporte urbano como las emisiones se dupliquen si no se trabaja para lograr cambios sustanciales. Al mismo tiempo, no puede perderse de vista que millones de ciudades siguen sin desarrollar planes de movilidad sostenible o de accesibilidad, para facilitar a todos los ciudadanos el acceso a servicios de movilidad. Abordar esto es cuestión de equidad, se trata de garantizar el futuro. Es necesario aprovechar el nexo entre la energía y la movilidad para proporcionar estos servicios, especialmente a las poblaciones más vulnerables.

Proporcionar servicios de movilidad a más personas es clave para reducir la desigualdad, pero si se hace de forma insostenible, no sólo no se cumplirán los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y las metas de emisiones del Acuerdo de París sino que más ciudades se verán asfixiadas por la contaminación atmosférica y los atascos. Hoy las grandes metrópolis tienen que mitigar los problemas actuales a la vez que planifican de forma proactiva, pero para las ciudades emergentes de rápido crecimiento, sobre todo en América Latina y Asia, esta es una oportunidad única para proyectar un modelo de movilidad y urbanismo que se apoya en la tecnología y los criterios de sostenibilidad en la construcción de mejores lugares donde vivir.

El estudio “Reimaginando las ciudades” demuestra el camino que queda por recorrer para sociedad y para gobiernos. Hemos conocido que el coche particular es el medio de transporte que más disfrutaban los españoles y los latinoamericanos y que tan solo un 8% de los encuestados afirmaban tener en cuenta si el medio elegido para moverse por la ciudad es o no sostenible. Las crisis sanitaria y climática ha acelerado la toma de conciencia sobre nuestra vulnerabilidad, la falta de equilibrio ambiental y nuestro impacto en el bienestar de la comunidad, pero claramente hemos de potenciar aún más la sensibilización sobre la responsabilidad que de forma cotidiana tenemos con el entorno y la sostenibilidad de las ciudades.

En clave positiva, es sin duda alentador el hallazgo de que caminar (27,7%) y el transporte público (23,8%) son los medios de transporte más habituales en nuestro día a día, pero el coche privado tiene todavía demasiado peso. Si a 7 de cada 10 españoles y latinoamericanos les preocupa la calidad del espacio público y creen que hay demasiado dedicado a los coches privados aparcados o circulando, políticas públicas en favor de una movilidad más sostenible y un estilo de vida más activo y comunitario son cruciales para dar respuesta a este reto que todos queremos resolver.



**Continúa  
leyendo**





## Juan de Antonio

CEO de Cabify

Las ciudades del futuro empiezan a abrirse paso en el presente: ciudades más ecológicas, más inteligentes y más eficientes, en las que se valora cada vez más el entorno vital y la necesidad de reducir el impacto del tráfico y la escasez de espacio urbano en nuestra calidad de vida. Según la ONU, en 2050 el 70% de la población mundial vivirá en ciudades por lo que gestionar esta expansión hacia una vida más equilibrada y eficiente será fundamental para proteger el medioambiente y nuestro bienestar.

Entre el 70% y el 80% del espacio urbano está dedicado a los vehículos particulares, que están aparcados el 95% del tiempo. Esto no tiene ningún sentido y las alternativas están ya aquí: cada vez son más los que creen que modalidades como el ride-hailing, el leasing, el coche compartido y un transporte colectivo eficiente acabarán sustituyendo a la propiedad del coche, a corto o medio plazo.

Cada vez veremos menos coches y los que permanezcan serán cada vez menos contaminantes. ¡En Noruega ya casi la mitad de los vehículos que se venden son eléctricos!

Han pasado 10 años desde que creamos Cabify con una visión propia para mejorar la movilidad urbana y reinventarla mediante un ecosistema multimodal, accesible y sostenible, y vamos a seguir aportando valor a las comunidades gracias al potencial de la tecnología. Nuestro impacto puede ser inmenso.

Un estudio de University of California, Davis, publicado en junio de 2020, mostró que los beneficios en reducción de emisiones e impacto ambiental son 3 veces mayores en el uso de vehículos eléctricos por parte de compañías ride-hailing que en los de uso particular, por ser coches de un uso intensivo.

Por la cercanía de nuestros servicios a la vida diaria de los ciudadanos, contar con una forma de transporte accesible y segura es también determinante para mejorar la calidad de vida de las personas.

Combatir el cambio climático desde la ciudad es una de las claves para el éxito. Foros como la Cumbre del Clima COP26 y fechas clave como el Día Mundial de las Ciudades nos proporcionan espacios comunes para conocer los ejemplos de inspiración, compromiso y liderazgo que están contribuyendo a construir un horizonte prometedor para la vida urbana. A través del informe Reimaginando las ciudades nos acercamos a la visión de expertos del ámbito de la sociología urbana o la filosofía, junto con los resultados de un sondeo en el que han participado miles de personas en América Latina y España con su percepción sobre la situación y los retos actuales para seguir construyendo entre todos una mejor movilidad para nuestras ciudades.



## Leonor Barrueco

SVP of Growth de Cabify

Esta tendencia del urbanismo contemporáneo presenta, sobre todo, una problemática medioambiental asociada al consumo extensivo de espacio urbano (en algunas ciudades el 70% está ocupado por los coches), una excesiva urbanización del territorio y la gran dependencia del transporte privado. Por ello resulta vital contar con eficientes redes de transporte público, más y mejores espacios públicos para las personas, y avanzar en la electrificación de vehículos, como apostamos desde Cabify.

Además, la actual crisis económica y social creada por la pandemia del COVID-19, y los estragos de la crisis financiera de 2008, han sacudido valores socioeconómicos posmodernos y abierto la oportunidad de replantear los modelos urbanos, productivos y de movilidad que queremos construir. Por nuestra parte, la innovación ha sido una parte central de nuestra respuesta frente al COVID-19 (fuimos los primeros del sector en obtener certificación de AENOR), con nuevas soluciones como la bicicleta por suscripción o el servicio de Envíos, nuevos desarrollos tecnológicos de seguridad, y una inversión incrementada en I+D+i.

Dada la urgencia de abordar este reto, en Cabify hemos adquirido importantes compromisos y alcanzado diversos hitos en materia de sostenibilidad ambiental, social y económica. Mantenemos un compromiso de reducción de emisiones del 15% anual y somos la primera y única app de movilidad neutra en carbono en América Latina y Europa desde hace ya tres años. El año pasado anunciamos la pionera implementación de tecnología blockchain para la eficiencia y trazabilidad de fondos que destinamos a proyectos de compensación en países como Chile o Perú. Mantenemos, además, la determinación de contar con una flota 100% eléctrica en 2025 en España y en 2030 en América Latina.

La multimovilidad y la innovación son, a nuestro juicio, clave para minimizar el impacto ambiental. Por ello, entre otras medidas, hemos podido implementar mejoras en nuestros sistemas tecnológicos para reducir los kilómetros en vacío (conductor viaja sin pasajero) y también optimizar al máximo los viajes, disminuyendo los tiempos de llegada y espera. Además, con servicios como Super (entrega de productos de alimentación en colaboración con Lola Market) o Bive (alquiler de bicicletas por suscripción), evitamos el uso innecesario del vehículo particular y favorecemos una movilidad más sostenible. La micromovilidad eléctrica (motos y patinetes), otra de nuestras grandes apuestas, también ha probado su impacto, evitando la emisión de 90 toneladas de CO2 en 2020.

Una ciudad solo florece y evoluciona cuando todos sus habitantes pueden participar plenamente de sus oportunidades, cuando el acceso a la movilidad es inclusivo y real. Desde esa convicción, logramos desde 2019 que nuestra app sea 100% accesible para personas ciegas y avanzamos hacia la accesibilidad total, facilitando que el transporte esté también fácilmente al alcance de personas sordas, mayores, con déficit de atención, etc.

La movilidad sostenible juega, sin duda, un papel clave en encontrar soluciones a los retos que tenemos por delante. Por ello, hemos de garantizar el futuro de las ciudades protegiendo el equilibrio ambiental y la cohesión social. Estos criterios son la guía esencial para hacer nuestras ciudades mejores lugares en los que vivir, donde las personas y el planeta, sean lo más importante.



## Ernesto Castro

Escritor y pensador

La pirámide demográfica, por ejemplo, señala un envejecimiento paulatino de nuestra población. ¿Cómo generar alternativas urbanas y de movilidad para una población crecientemente anciana en Occidente? La contaminación, por supuesto, y los desafíos provocados por el nuevo contexto vírico mundial, son otros tantos palos metidos entre las ruedas del progreso social, obligando a soluciones innovadoras.

Intentar predecir el futuro es probablemente uno de los ejercicios más fútiles que uno puede hacer. No hay nada que envejezca más rápido que nuestras expectativas sobre cómo debe ser el mañana. Lo que es evidente, y ahora estoy hablando del hoy, no del mañana, es que cualquier propuesta de cambio que se quiera ofrecer deberá tener en cuenta la conciencia ecologista, feminista y antirracista de buena parte de nuestra población joven, revirtiendo las tendencias chovinistas y agresivamente pueblerinas de muchos movimientos reaccionarios en el presente.

¿Cómo afecta todo esto a nuestra felicidad cívica? De diversas e imprevisibles maneras. ¿Somos felices en las ciudades o ha llegado el momento de regresar al pueblo, como han propuesto durante los últimos años los escritores y filósofos neorrurales? Esa es, qué duda cabe, una alternativa. Sea como fuere, ya sea en grandes urbes clásicas, ya sea en pequeñas comunidades agrarias, los problemas «políticos» que hemos comentado aquí emergerán una y otra vez, como desafíos a cualquier aglomeración humana que pretenda mantenerse en el tiempo.

Pero por supuesto que hay diferencias entre la ciudad y el pueblo. Para empezar, como ya hemos comentado, el hecho de que en un pueblo todo el mundo se conozca entre sí convierte a la ciudad en un espacio de libertad, anonimato, al mismo tiempo de amenazas y oportunidades. Es ese desarraigo lo que pone en guardia a los escritores y filósofos

neorrurales, que tienen nostalgia del terruño. Sin embargo, hoy en día, si uno quiere seguir conectado al flujo del presente, es inevitable que, a través del móvil, internet y las aplicaciones digitales, uno tenga la experiencia urbana, aunque sea de la urbe digital, y por mucho que viva en un pueblo. Ya sea en la ciudad, ya en el pueblo, el lema del presente en marcha es el de la conectividad creciente de la aldea global. La experiencia del Covid-19, que rápidamente se extendió de las urbes al campo y vuelta, muestra cómo la ciudad del futuro no debe volver sus espaldas al campo, ese campo del cual provienen los recursos y, potencialmente las enfermedades.

En cuanto a las cosas que stricto sensu nos hacen felices en la ciudad, evidentemente es importante no solo el clima físico, la calidad del aire, sino también el clima político. Siempre se ha dicho cómo Nueva York se volvió una ciudad más hospitalaria después de los atentados del 11-S. Algo paradójico: al mismo tiempo que se recrudescían las medidas de acceso en los aeropuertos para evitar otro atentado como el de las Torres Gemelas, la ciudad que sufrió dicho ataque terrorista se vio cambiada, quizás para bien, por esa experiencia traumática. No se puede determinar en realidad a priori en qué consistirá la felicidad individual de cada quien en la ciudad, pues cada experiencia es única e irreplicable, pero el elemento central del ser en la ciudad es que vivimos en compañía y, por lo tanto, una buena relación con los vecinos puede resultar casi tan importante para nuestro bienestar como las instalaciones deportivas del barrio.

Desde luego, ese es un factor muy a tener en cuenta: el patriotismo barrial que en muchas grandes urbes se ha consolidado, como una alternativa al pueblo, al terruño al que regresar en verano. Ahora que las posibilidades de viajar se han restringido fruto del contexto pandémico global, es la hora de volver a visibilizar las formas de ocio barrial que tanto han hecho por el mantenimiento del espacio público.

[Volver al artículo](#)



## José María Ezquiaga

Doctor Arquitecto y Sociólogo

### **Poner a las personas primero. La ciudad cercana.**

La idea de la ciudad cercana está asociada a la desilusionante experiencia del carácter monofuncional y carente de calidad que caracteriza a gran parte del espacio urbano contemporáneo. El ordenamiento urbano basado en la unidad vecinal no es nuevo, surgió en el planeamiento de principios del siglo pasado como voluntad de reorganizar el diseño de las nuevas áreas residenciales con algunas de las cualidades de los barrios tradicionales: la primacía del acceso peatonal a los servicios y equipamientos esenciales -empezando por la escuela- y el transporte público. Pero las medidas de restricción de movilidad y distanciamiento social durante la emergencia sanitaria del COVID-19 han actualizado esta idea al evidenciar las ventajas de los lugares donde la gente vive suficientemente cerca para acceder peatonalmente a los servicios que necesita y los beneficios colaterales de la reducción de la movilidad: la visible mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido. Por otra parte, ha hecho patente el conflicto entre un espacio viario diseñado al servicio del automóvil, las necesidades de la movilidad peatonal y las demandas de las actividades económicas a pie de calle.

### **La ciudad abierta.**

La definitiva superación de la segregación radical de los usos del suelo, uno de los dogmas del urbanismo funcionalista del siglo pasado, debe dar paso a la mezcla equilibrada de actividades económicas, ocio y residencia en cada una de las piezas del tejido urbano. Las viviendas productivas del confinamiento, en las que han convivido el trabajo y los cuidados, la conexión social y la intimidad personal, son la vanguardia de una transformación muy profunda de la arquitectura residencial. Asimismo, la extensión del teletrabajo impulsará las tendencias a un cambio radical en la concepción de los espacios de trabajo y abrirá nuevas oportunidades para la reinención y transformación de los distritos de negocio de la ciudad contemporánea.

Se hace necesario un nuevo contrato cívico sensible a las necesidades de una ciudadanía cada vez más diversa. Esto implica redefinir el papel del espacio público desde nuevos criterios, conceder prioridad al confort y la seguridad peatonal, activar la vitalidad e intensidad de la calle estimulando la más amplia variedad de actividades, promover la más amplia elección de medios para una movilidad sostenible (colectivos y compartidos), y refundar la renaturalización de la ciudad sustentada sobre una infraestructura verde multiescalar que cuide desde la más diminuta esquina de barrio hasta los grandes espacios naturales y rurales de escala regional.

### **Una gestión inteligente del tiempo.**

Proyectar la ciudad visible es una herramienta insuficiente para gestionar la complejidad urbana contemporánea. Durante la emergencia sanitaria nos hemos visto sometidos a una regulación horaria de la utilización del espacio público. Esta circunstancia nos ha hecho conscientes de sus limitaciones y la importancia de su calidad, pero también de los ritmos y patrones temporales que organizan nuestra vida cotidiana. Desde esta perspectiva, la mejora de las infraestructuras vitales de la ciudad no solo debe enfocarse de la ampliación de su capacidad, sino en mayor medida de una gestión inteligente del tiempo, como ha puesto en evidencia las consecuencias que sobre la movilidad y otros ritmos cotidianos de la vida urbana ha significado la extensión del teletrabajo en el segmento de oficinas públicas y privadas. Pero el cambio más profundo debe operarse en la renovación de la dialéctica entre las esferas de lo público y lo privado, incorporando la dimensión social y la experiencia temporal al proyecto espacial de la ciudad.





## Judith Oginga

Experta en movilidad sostenible e investigadora

Sin embargo, junto con las oportunidades que se presentan, hay algunos desafíos que vienen de la mano de la tecnología. Estos se refieren a cuestiones de privacidad e integridad. En un sistema interconectado de big data, existe el desafío de proteger la información sensible de los usuarios frente a organizaciones u otras entidades no autorizadas. Esto es aún más desafiante, ya que para mejorar el rendimiento, es necesario almacenar y analizar los datos y, al mismo tiempo, mantener el anonimato de los usuarios. Esto plantea cuestiones de confianza entre los usuarios y el sistema. Los actores maliciosos son una amenaza viable para la seguridad a través del hackeo de los sistemas y el sabotaje por motivos comerciales. Algunos de estos desafíos, según la investigación, pueden abordarse parcialmente a través de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés).

A medida que las ciudades siguen integrando la tecnología y la movilidad urbana en la aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Nueva Agenda Urbana y el Acuerdo Climático de París, la realización de ciudades más sostenibles está cada vez más cerca. Se reconoce que el ritmo de la transformación de la movilidad urbana a través de la tecnología variará según las regiones en función de su contexto único. Sin embargo, el futuro de la movilidad urbana es indudablemente digital.

[Volver al artículo](#)



## Cynthia Menéndez

Experta en cambio climático

Es decir, debemos habilitar las condiciones y dar paso a la movilidad activa (como caminar y andar en bici), la movilidad compartida (como aplicaciones y plataformas que optimizan el uso de vehículos con viajes o trayectos compartidos), el transporte público de calidad y a la mejor tecnología disponible (como vehículos eléctricos), para que las personas y las mercancías puedan completar sus viajes de forma eficiente sin entorpecer la calidad de vida y bienestar de las ciudades.

Con estas acciones locales lograríamos un impacto glocal (global + local), contribuyendo a disminuir las emisiones de GEI y con ello haciendo frente a la crisis climática, por un lado, y por el otro, reduciendo las emisiones de contaminantes locales, con lo cual mejorará la calidad del aire en nuestras ciudades y por ende nuestra calidad de vida. Nuestras niñas y niños podrán entonces respirar un aire limpio y recuperaremos esos espacios públicos secuestrados por los autos, para usarlos con libertad.

A inicios de la era industrial, no veíamos venir todas las graves consecuencias que estos cambios traerían y entonces permitimos que nuestra economía, desarrollo y bienestar girará en torno a los combustibles fósiles y vehículos motorizados. Hoy contamos con las herramientas y la tecnología para frenar y revertir esta situación, sólo es cuestión de cambiar nuestra visión y dar paso a una nueva forma de gobernos y disfrutar nuestras ciudades.

[Volver al artículo](#)



## Martín Huberman

Arquitecto

Mi primera relación emocional con la calle estuvo vinculada a la convivencia entre juegos, vecinos y familia, una combinación ochentera de pelota, asfalto y vereda del suburbio bonaerense, que lamentablemente ha desaparecido. En estos últimos treinta años, las calles se han vuelto violentas e inseguras, posiblemente por haber sido pensadas como de dominio casi exclusivo de lo vehicular. Las calles dejaron de ser para las personas. Lo interpersonal fue subyugado por la agenda de la movilidad, por los tiempos de viaje y por el denominador común del flujo cansino en las horas pico. La ciudad pareció haberse olvidado de sus células madre hasta el punto que hablar de moverse “a paso de hombre” era un constructo negativo para describir un momento particular de las urbes. La ciudad se piensa para ser atravesada en auto y como un espacio en el que la permanencia del individuo ha quedado desnaturalizada. Tal es así que, a finales del siglo XX, la “Gran Ciudad” era hasta peligrosa para la salud emocional de sus habitantes.

En ese mismo tiempo, y quizás como una reacción a la deshumanización del medio urbano, cuando un grupo de ciudades deciden volcarse estratégicamente en el diseño centrado en el ciudadano, ya no como un mero usuario, como un simple dato, sino como un habitante, un participante fundamental en el buen funcionamiento de la urbe.

El encuentro, el juego, el uso o el disfrute que parecían estar vedados del lenguaje coloquial del planeamiento urbano, hoy vuelven lentamente a escena. Es refrescante ver como la nueva planificación de las ciudades se define con nociones de proximidad, convivencia, caminabilidad. La infraestructura urbana se vuelve nuevamente al peatón, como prioridad, y al transeúnte, como carácter primordial del medio. Albergar una agenda hedonista del espacio urbano ha revitalizado la idea que tenemos de las ciudades, que han encontrado en el diccionario de las emociones, una herramienta de seducción para detener el derrame de su masa crítica hacia los suburbios, para mantener su corpus financiero, productivo y creativo frente a una oferta global y plural de ciudades pujantes y, sobre todo, para atraer un nuevo pulso de habitantes contemporáneos que bregue por agendas de inclusión, diversidad y cuidado del medio natural, urbano y personal.

Es innegable, a estas alturas del siglo XXI, que las ciudades atraen a las personas y que es categóricamente fundamental en el nuevo urbanismo entender que es primordial trascender esa primera ley de atracción que se produce por mera necesidad, para garantizarse como un organismo acorde para la custodia, la protección y la sobrevivencia emocional de sus habitantes.

**cabify**