

VIVIR MÁS CERCA PRODUCE MÁS: LOS BENEFICIOS INESPERADOS DE LA CIUDAD DENSA

Posted on 13/05/2026 by Diego Pérez Floreán

Millones de personas en todo el mundo aspiran a vivir en barrios tranquilos, con menos tráfico, menos ruido y más espacio. La preferencia es comprensible. Para muchas personas, la idea de una ciudad densa genera imágenes de congestión, contaminación, edificios hacinados y una mala calidad de vida. En el imaginario colectivo, la densidad urbana suele asociarse más con un problema que con una solución.

Sin embargo, **las economías más productivas, innovadoras y dinámicas del planeta tienden a surgir precisamente en lugares donde las personas viven, trabajan y se relacionan más cerca entre sí.** Las ciudades más densas suelen generar más riqueza, mejores salarios, mayor innovación y menores emisiones por habitante que los territorios dispersos. Esto ocurre no porque la densidad sea buena en abstracto, sino porque la proximidad física entre personas reduce muchas de las fricciones económicas que limitan la productividad.

La ciudad como máquina de proximidad

La economía urbana parte de una observación aparentemente simple pero muy significativa: las ciudades ocupan alrededor del 2% de la superficie terrestre, pero concentran cerca del 58% de la población mundial y generan aproximadamente el 80% del PIB global (UN-Habitat, 2022). Esta enorme desproporción no es accidental. **Las ciudades generan mucho más valor económico que el territorio disperso porque permiten que las personas y las actividades interactúen con mayor intensidad.**

Cuando empresas, trabajadores, universidades, comercios y servicios están cerca unos de otros, se reduce el tiempo, el coste y la dificultad de coordinarse. Esa reducción de fricciones hace que las economías urbanas sean más eficientes y productivas.

Los economistas llaman a esto economías de aglomeración: beneficios que aparecen simplemente porque muchas personas y actividades comparten el mismo espacio urbano (Duranton y Puga, 2004). Estos beneficios operan, sobre todo, a través de tres mecanismos. Primero, compartir infraestructuras y servicios que serían demasiado costosos en entornos dispersos: redes de transporte, hospitales especializados, universidades o equipamientos culturales. Segundo, facilitar el encuentro entre empresas y trabajadores en mercados laborales más grandes y diversos. Tercero, permitir que el conocimiento circule más rápidamente entre personas y organizaciones.

La evidencia empírica acumulada durante décadas es notablemente consistente. Diversos estudios muestran que **duplicar la densidad urbana se asocia con incrementos de productividad de entre el 3% y el 8% en países desarrollados** (Melo, Graham y Noland, 2009). En Europa, las estimaciones encuentran efectos similares, con ganancias de productividad cercanas al 4,5%–6% (Ciccone, 2002). En otras palabras: las personas no necesariamente producen más porque trabajen más horas o porque sean individualmente más talentosas, sino porque **el entorno urbano facilita que ese talento genere más valor.**

Estos efectos también se reflejan en los salarios. Una de las regularidades más robustas de la economía urbana es la llamada prima salarial urbana: trabajadores con características similares tienden a recibir salarios más altos en ciudades grandes y densas que en entornos pequeños o dispersos (Glaeser y Resseger, 2010). La ciudad amplifica las oportunidades económicas porque multiplica las posibilidades de encontrar empleo, clientes, proveedores y redes profesionales.



Imagen: Vista de Bilbao. Foto de [Yves Alarie](#) en [Unsplash](#)

La densidad como infraestructura de innovación

Quizás el efecto más interesante y menos intuitivo de la densidad urbana es su relación con la innovación. **Las ciudades densas no solo producen más: también tienden a producir ideas nuevas con mayor frecuencia.** Registran más patentes, atraen más talento cualificado y concentran una parte desproporcionada de las actividades creativas y tecnológicas.

La explicación no reside únicamente en que las grandes ciudades tengan más universidades o más empresas tecnológicas, aunque eso también importa (Glaeser, 2012). El punto central es otro: **la proximidad facilita el contacto humano frecuente e informal que muchas veces está detrás de las nuevas ideas.**

Las innovaciones rara vez aparecen de forma completamente aislada. Surgen de conversaciones, cambios de empleo, colaboración entre empresas, circulación informal de conocimiento y encuentros cotidianos entre personas con habilidades distintas. La densidad urbana incrementa precisamente la probabilidad de que esos encuentros ocurran.

Jane Jacobs, célebre socióloga estadounidense, lo intuyó antes que la mayoría de los economistas contemporáneos. En *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*, argumentaba que la diversidad de usos, personas y actividades dentro de los barrios urbanos generaba un entorno fértil para la creatividad económica (Jacobs, 1961). La mezcla urbana (vivienda, comercio, oficinas, ocio) no era simplemente una cuestión estética, sino una forma de producir innovación.

Décadas después, la evidencia empírica ha confirmado esa intuición. Los llamados spillovers de

conocimiento, es decir, la transmisión informal de ideas entre empresas y trabajadores, disminuyen rápidamente conforme aumenta la distancia física entre personas. La innovación, en gran medida, sigue dependiendo de la proximidad.

Por eso, incluso en una economía cada vez más digital, las actividades intensivas en conocimiento continúan concentrándose en determinadas ciudades y distritos urbanos. **La tecnología ha reducido muchos costes de comunicación, pero no ha eliminado el valor económico del contacto cara a cara.**

Más cerca, menos emisiones

Existe además un segundo beneficio de la densidad que suele sorprender a quienes asocian ciudad compacta con contaminación: **las ciudades densas tienden a emitir menos carbono por habitante que los modelos urbanos dispersos.** No significa, por supuesto, que las grandes ciudades emitan menos contaminantes en términos agregados, sino que su consumo energético y sus emisiones per cápita suelen ser menores que los de las urbanizaciones dispersas.

La razón es estructural. Cuando vivienda, empleo y servicios se encuentran relativamente cerca, las personas necesitan recorrer distancias menores. Esto hace viable el transporte público de alta frecuencia, reduce la dependencia del coche privado y disminuye el consumo energético asociado a la movilidad cotidiana. Además, los edificios colectivos suelen ser más eficientes que las viviendas unifamiliares dispersas en cuanto a calefacción, refrigeración e infraestructura.

Bettencourt et al. (2007), en un estudio comparativo sobre ciudades de distintos países, encontraron que **las áreas urbanas más grandes y densas tienden a mostrar menores emisiones de CO₂ por habitante que las ciudades más pequeñas** y dispersas. La escala urbana, correctamente gestionada, puede convertirse en una ventaja ambiental.

El problema, por tanto, no es la densidad en sí misma. El problema es la densidad mal planificada: sin transporte público suficiente, sin espacios verdes, sin vivienda accesible y sin espacio público de calidad. **La densidad bien diseñada es muy distinta del hacinamiento.**

Los costes ocultos de la dispersión

Si la densidad genera tantos beneficios económicos y ambientales, ¿por qué tantas ciudades continúan expandiéndose de manera dispersa?

Parte de la respuesta es que la ciudad dispersa ofrece beneficios privados muy visibles: más espacio, menor sensación de congestión y acceso a vivienda más barata en la periferia. Pero muchos de sus costes son colectivos y poco visibles.

La dispersión urbana obliga a extender redes de agua, electricidad, transporte y servicios públicos a territorios cada vez más amplios y menos eficientes. Incrementa la dependencia del automóvil, aumenta los tiempos de desplazamiento y dificulta el acceso equitativo al empleo, a la educación y a los servicios. Además, fragmenta el espacio urbano y debilita muchas de las interacciones económicas y sociales que hacen productivas a las ciudades.

En términos económicos, la ciudad dispersa suele parecer barata desde la perspectiva individual, pero resulta mucho más costosa desde la perspectiva colectiva.

Esto no significa que toda densidad sea automáticamente deseable. Existen umbrales a partir de los cuales la aglomeración puede generar congestión, encarecimiento del suelo, presión sobre los servicios urbanos o expulsión de población de menores ingresos. La evidencia no sostiene que “más densidad” sea siempre mejor en cualquier circunstancia. Lo que sí rechaza es la idea de que la dispersión sea, por defecto, más eficiente, más sostenible o más humana.

La diferencia crucial no está entre la densidad y la baja densidad. Es entre densidad planificada y hacinamiento; entre ciudades compactas y accesibles, y ciudades fragmentadas y dependientes del automóvil.

La forma urbana también es política económica

Las decisiones sobre cómo crecen las ciudades suelen presentarse como debates puramente urbanísticos o estéticos. Pero, en realidad, son decisiones económicas y sociales de enorme alcance.

Decidir qué se puede construir, dónde, con qué mezcla de usos, qué tipo de transporte se prioriza o cuánto espacio se dedica al automóvil privado determina, en parte, cuánto produce una economía, cuánto contamina y cómo distribuye sus oportunidades.

La forma urbana influye sobre la productividad porque determina qué tan fácil es conectar personas con empleos, empresas con proveedores, estudiantes con universidades o ideas con oportunidades de convertirse en innovación. **Las ciudades no generan riqueza únicamente por el talento de quienes viven en ellas, sino también por la manera en que organizan físicamente sus interacciones.**

La discusión sobre densidad urbana no trata realmente sobre edificios más altos o calles más compactas. Trata sobre **qué tan fácil o difícil hacemos que las personas puedan acceder a oportunidades, conocimiento y servicios dentro de la ciudad.** Y, en última instancia, sobre qué tipo de sociedad urbana queremos construir.

Referencias

- Bettencourt, L. M. A., Lobo, J., Helbing, D., Kühnert, C. y West, G. B. (2007). Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 104(17), 7301–7306.
- Ciccone, A. (2002). Agglomeration effects in Europe. *European Economic Review*, 46(2), 213–227.
- Duranton, G. y Puga, D. (2004). Micro-foundations of urban agglomeration economies. En J.

Henderson y J. Thisse (Eds.), Handbook of Regional and Urban Economics (pp. 2063–2117). Elsevier.

- Glaeser, E. (2012). Triumph of the city. Penguin.
- Glaeser, E. y Resseger, M. (2010). The complementarity between cities and skills. *Journal of Regional Science*, 50(1), 221–244.
- Jacobs, J. (1961). The death and life of great American cities. Random House.
- Melo, P. C., Graham, D. J. y Noland, R. B. (2009). A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies. *Regional Science and Urban Economics*, 39(3), 332–342.
- UN-Habitat. (2022). Envisaging the future of cities. United Nations Human Settlements Programme.

