

## **Genealogía de la ciudad de 15 minutos: aproximación a los conceptos**

DOI:10.20868/ciur.2022.142.4885

Patxi J. Lamíquiz Daudén

Profesor y Doctor Arquitecto – Urbanista por la UPM; Investigador y Master en Planeamiento Urbano y Territorial, Universidad Politécnica de Madrid

[francisco.lamiquiz@upm.es](mailto:francisco.lamiquiz@upm.es)

José Carpio Pinedo

Profesor y Doctor Arquitecto – Urbanista por la UPM; Investigador y Master en Planeamiento Urbano y Territorial, Universidad Politécnica de Madrid

[jose.carpio@upm.es](mailto:jose.carpio@upm.es)

Manuel Benito Moreno

Universidad Politécnica de Madrid

### **PALABRAS CLAVE:**

Ciudad de 15 minutos / cronourbanismo / ciudad de proximidad / ciudad paseable

### **RESUMEN:**

La importancia de acceder a todos los servicios urbanos relevantes en menos de 15 minutos de viaje es fácil de entender, pero parece que, no por casualidad y debido a las restricciones de movilidad por la pandemia del COVID-19, ha cobrado por fin protagonismo en varias ciudades por todo el mundo. Si bien la idea de Carlos Moreno no es nueva, su reciente inclusión en la agenda política en un cierto número de ciudades sugiere que ha llegado a un punto de madurez en la discusión política, abarcando acciones para reducir las emisiones, cuestiones asociadas al tráfico, la reconquista del espacio público por parte de los peatones y la promoción de la interacción y participación, la defensa de estilos de vida más saludables y el envejecimiento activo.

Al ser un concepto en desarrollo, la ciudad de 15 minutos requeriría de su validación científica, como han empezado a hacer diversos equipos en ciudades como Barcelona o Nápoles y, ulteriormente e integración en la “caja de herramientas” profesional de planificadores urbanos y de transporte, para llegar a generalizarse. En ese sentido, parece imprescindible entender tanto sus antecedentes conceptuales como las claves de su puesta en práctica, tarea que venimos desarrollando dentro del Proyecto Accessibility Planning for the 15-Minute City (ACC<15’) que cuenta con ayuda del Programa Estatal de I+D+i orientada a los retos de la sociedad del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2017 – 2020 (PID2020-116584RB-100/AEI/10.13039/501100011033).

En esta ponencia, se exploran los principios y estrategias enunciados por Carlos Moreno y su equipo (Moreno et al. 2020) y se relacionan con antecedentes y conceptos más propios de la disciplina. Por ejemplo, el “Cronourbanisme” (la

vinculación de ritmos y espacios cotidianos, al decir de Moreno), con la “Planificazione temporali” italiana o con el Urbanismo de género; la “Topo-philie” (apego al lugar) con el “Place-making” o el “New urbanism” o el de “Chronotopie (uso diferenciado de un lugar según la temporalidad) con los cierres temporales de calles o el Urbanismo táctico, a través del caso de París y también en otros menos conocidos pero muy similares, como Portland (20-minutes neighborhoods, 2012), Melbourne (20-minutes neighborhoods, 2017) y Ottawa (15-minutes neighborhoods, 2019).

## 1 INTRODUCCIÓN

La “Ville du quart d’heure” o la ciudad de 15 minutos de París ha alcanzado una difusión durante y después de la pandemia de COVID-19 probablemente mayor que cualquier otro concepto urbanístico durante décadas (Mardones-Fernández de Valderrama et al., 2022). A nivel científico ha suscitado debate e incluso ha producido métricas cuantitativas en un buen número de casos como Barcelona (Ferrer-Ortiz et al., 2022; Grael-Garrido, 2021), Bogotá (Guzman et al., 2021; 2022), Guangzhou (2019), Melbourne (Whitzman, 2012), Milán (Abdelfattaha et al, 2021), Nápoles (Gaglione, 2022), y otras valoraciones más cualitativas del concepto, como el estudio de cinco ciudades irlandesas de Siggaard Andersen (2021). Esta ponencia no pretende ser una descripción o aplicación más del concepto, sino una reflexión sobre sus fundamentos teóricos, aportes y carencias, en la línea de “salvar a la ciudad de 15 minutos de su posible destino como cliché” (Duany & Steuteville, 2021).

Desarrollado a partir de una serie de políticas urbanas de proximidad y movilidad que generalmente se aceptan como la base de cualquier intento serio de luchar contra el cambio climático en las políticas urbanas (Banister 2008; Mayorga, 2021), el éxito de 15 minutos en la ciudad se ha relacionado con la oportunidad de crear a la vez distanciamiento social y encuentro social, superando las limitaciones del transporte público durante la gran crisis sanitaria y social del COVID-19, incluso a la necesidad de combatir el “anonimato y la angustia” que imponen las ciudades a través de largos viajes diarios (Mayorga, 2021). En el plano táctico, también se ha señalado la importancia del liderazgo político positivo de la alcaldesa de París, Anne Hidalgo, así como el original trabajo de mestizaje conceptual realizado por su autor, Carlos Moreno.

Respecto a una visión crítica, hasta el momento las críticas son incipientes y se encuentran principalmente en blogs (que con frecuencia se citan entre sí) y se podrían clasificar en dos tipos “estructurales” y “reformistas”. Respecto al primero, los cuestionamientos estructurales, se han planteado tres dificultades sustanciales: el foco en lo local de la ciudad de 15 minutos entra en conflicto con la naturaleza de la ciudad como “batidora” de contactos y encuentros (Ratti&Florida, 2021) y como lugar de oportunidades (Glasser, 2021); el hecho de que no enfrentaría el gran desafío de la desigualdad que tienen nuestras ciudades ” (Nieuwenhuijsen, 2021; O’Sullivan, 2021); y las dudas sobre la transferibilidad a diferentes contextos, menos ricos o menos densos que París (Nieuwenhuijsen, 2021). Respecto al segundo, los

reformistas, se refieren a dudas sobre su instrumentación (distancias, usos, etc.) y se tratarán en otro trabajo.

Esta ponencia parte del hecho de que creemos que queda aún otro ángulo que adoptar, el hecho de que la ciudad de 15 minutos no es una idea nueva en la planificación urbana. Por ejemplo, desde el punto de vista conceptual, la visión de oportunidad acumulativa de la accesibilidad, el concepto que sustenta la idea de 15 minutos, fue publicado en 1964 por Handy; y desde el punto de vista de la herramienta de planificación, el "Plan Portland" aprobado en 2012 ya incluía barrios de 20 minutos. Además, el segundo *Libro blanco de la ciudad de 15 minutos* (Moreno, 2020) incluye otros conceptos como la ciudad caminable, la cronogeografía o el urbanismo táctico que son bien conocidos desde hace ya varios años. Por supuesto ello es no solo lícito sino necesario en ciencia, pero creemos que es oportuno realizar un primer mapa conceptual, que además enmarque una comparación de la ciudad de 15 minutos con políticas previas de proximidad urbana. Ello serviría para aprender algunas lecciones, no solo para futuros desarrollos de la ciudad de 15 minutos sino para la disciplina de planificación de la accesibilidad o planificación integrada de la movilidad urbana.

## 2 EL LIBRO BLANCO DE LA CIUDAD DE 15 MINUTOS

En esta sección se realiza una breve síntesis de la obra de Moreno para en la siguiente poder utilizarla como hoja de ruta al analizar su relación y aportaciones sobre otras políticas de proximidad urbana. El objeto no es tanto la obra discursiva de Moreno como sus publicaciones aplicadas, particularmente el segundo *Libro blanco* ya citado, la referencia más completa, aplicada y actualizada hasta la fecha.

En dicho libro, Moreno define cinco nociones teóricas (1ª parte), tres aproximaciones a la ontología de la ciudad de 15 minutos (2ª parte) y cuatro *palancas para la Ville du quart d'heure* (3ª parte). (Tabla 1)

Referido a lo que se denomina ontología del modelo, el propósito de la Ciudad de 15 minutos parece doble. Por un lado, la ciudad de 15 minutos tiene que satisfacer las necesidades de los ciudadanos para mejorar la calidad de vida. Pero por otro y para ello, han de respetarse ciertos límites personales, sociales y planetarios, a través de lo que denominan "matriz de trazabilidad".

Las seis funciones sociales definidas parecen ser deudoras de las tres funciones Corbuserianas (se omite la cuarta, la instrumental, el desplazarse), pero según la propuesta de Moreno serán vivir, trabajar, abastecerse, disfrutar, aprender y cuidar<sup>1</sup>. Igualmente, a diferencia del antecedente funcionalista, no se consideran universales sino específicas del sitio y, por lo tanto, a personalizar y especificar en cada caso (ibid., 11): "Sin embargo, las especificidades de cada territorio (geográficas, urbanas, políticas, sociales, etc.) implican integrar la posibilidad de adaptar parcialmente la ontología a partir de esta base común". Referida a la matriz de trazabilidad, ha de servir para acotar los límites en los que conseguir las funciones sociales, al cruzarlas

<sup>1</sup> Vivre, travailler, s'approvisionner, profiter, apprendre & se soigner.

“con los tres estados de la ciudad “feliz”: el bienestar (el mío propio y el de mis seres queridos), la sociabilidad (interacciones con los vecinos, con los compañeros, ...) y la relación con el planeta” (ibid., 12)

El objetivo práctico es poder establecer la trazabilidad social de la calidad de vida en áreas urbanas, utilizando datos urbanos reales de conjuntos de datos (mayoritariamente a través de datos abiertos). La matriz permitirá dibujar la geografía de la ciudad de 15 minutos, “producir una imagen de la ciudad o del casco urbano a la vez, según el criterio de la ciudad de 15 minutos”, siendo el propósito final “diseñar el desarrollo de la vida urbana, basado en el concepto de Alta Calidad de Vida en la Sociedad” (ibid., 14).

Categorías	Conceptos	Definición breve*
Nociones teóricas	Hiper-proximidad	La ciudad del cuarto de hora: la hiperproximidad al servicio de la calidad de vida (Moreno, 2021, 5)
	Cronourbanismo	Vincular la planificación a los ritmos y espacios cotidianos de las personas (Ibíd., 7)
	Cronotopía	Uso diferenciado de un lugar según la temporalidad (Moreno, Ibid, 9)
	Topofilia	Apego al lugar (Ibíd., 9)
Ontología del modelo	Seis funciones sociales	Vivir, trabajar, abastecerse, disfrutar, aprender y cuidar (Ibid, 11)
	Tres estados de la ciudad “feliz”	Bienestar, sociabilidad y relación con el planeta (+matriz de trazabilidad)
“Palancas” o requisitos	Densidad	Promedio de habitantes de una determinada región por kilómetro cuadrado
	Proximidad	Favorecer el acceso a las seis funciones de los equipamientos urbanos en un perímetro espacialmente cercano y de rápido acceso (15 minutos)
	Mezcla funcional	Co-presencia en un ámbito de diversas funciones urbanas (vivienda, comercio, ocio, etc.)
	Ubicuidad de lo digital	Permite construir soluciones de hiperproximidad utilizando masivamente las infraestructuras existentes a bajo coste (aunque no puede sustituirlas).

Tabla 1. Conceptos principales del Livbre blanche 2.

Fuente: Moreno (2020) y elaboración propia.

Finalmente, en términos de *palancas* (“Levers”), las condiciones que debe cumplir una ciudad de 15 minutos, es decir, sus requerimientos como objeto, son la Densidad, la Proximidad, la Diversidad Funcional y la Ubicuidad Digital. Si se compara con conjuntos de requisitos similares, como las 3D de Cervero (Density, Diversity y Design), la propuesta de Moreno no incluye la parte de la percepción y el paisaje urbano (“Design”), pero agrega como contribución relevante, el requisito de Ubicuidad digital, proveniente de los ITS y la experiencia reciente con el confinamiento por COVID: “Aunque no puede reemplazar los servicios necesarios, puede ayudar llenar ciertos vacíos de un territorio. La crisis del coronavirus ha confirmado indiscutiblemente su necesidad, habiendo sido lo digital un factor de adaptación y resiliencia durante el confinamiento”. Por lo demás, se puede considerar que los otros tres requisitos básicamente convergen en el enfoque de la Caminabilidad o “Walkability” (Kelbaugh, 1989; Southworth, 2005; Pozueta et al. 2009; Speck,

2013) en el que los 15 minutos están críticamente arraigados (Abdelfattaha et al., 2021). Es interesante recordar que planificar y diseñar ciudades para apoyar el movimiento de los peatones va mucho más allá de la infraestructura. A diferencia de otros modos de transporte, para los peatones no basta con construir una infraestructura, sino que todo el tejido de la ciudad, la ciudad entera, tiene que soportar el desplazamiento a pie y la sociabilidad en el espacio urbano. También el foco en el tiempo aporta algunos matices al requisito de densidad. La densidad podría dejar de ser, a diferencia del TOD, un requisito imprescindible ya que el concepto de accesibilidad desarrollado en la ciudad de 15 minutos es multimodal (Abdelfattaha et al., 2021, 337): “En última instancia, el concepto de proximidad desplegado en el modelo de barrio de 15 minutos implica un nuevo concepto de accesibilidad: una accesibilidad híbrida, inclusiva, multitarea que prioriza la cuestión de integrar la densidad urbana con la capacidad de transporte, la alternancia de horarios y los hubs de coworking”. Una última reflexión es sobre cómo se separan los requisitos de *diversity* y *proximity*, lo que para estos autores es un error. Se trata de una confusión relativamente frecuente a la hora de definir la mezcla de usos, que hemos propuesto resolver con el concepto de “*walkable trips*” en Carpio et al. (2021), haciendo que la mezcla de usos no tenga sentido sin una distancia caminable entre orígenes y destinos, ni tampoco sin considerar la cantidad de posibles orígenes y destinos.

### **3 LAS NOCIONES TEÓRICAS DE LA CIUDAD DE 15 MINUTOS Y SUS ANTECEDENTES**

#### **Hiperproximidad**

En el sentido definido por Moreno (2020, 5), la ciudad de 15 minutos se relaciona con la accesibilidad en la literatura de planificación tradicional, más precisamente con la definición tradicional de accesibilidad de oportunidades acumulativas. Incluso antes, la idea de tener muy cerca los servicios básicos han nutrido la historia de los conceptos urbanísticos ya que, por citar sólo dos de ellos, se menciona específicamente en los escritos de Ildefonso Cerda o Clarence Perry. Además, está estrechamente ligado a la definición urbanística de los barrios.

Más recientemente, esta idea se ha desarrollado en el enfoque de planificación de la accesibilidad (Straatemeier & Bertolini, 2019), que últimamente se ha centrado tanto en producir indicadores como herramientas de planificación útiles para los funcionarios y profesionales de la ciudad.

Otra formulación es la planificación de proximidad que podría verse como un cambio necesario de la planificación urbana tradicional dominada por los automóviles a otra más sostenible. Para lograr esto, la Proximidad se entiende como “cercanía” o proximidad geográfica (ya sea caminando o en bicicleta) en contraposición a la accesibilidad, que sería un concepto paraguas que denota potencial para llegar en cualquier medio de transporte, incluso virtualmente, y por lo tanto, con el objetivo de ser no dependiente del espacio (Gil Sola & Vihelmsen, 2018). De esta manera, se puede argumentar que la proximidad tiene un valor para la sostenibilidad social, no

solo en la calidad de vida (Luederitz et al.2013), y se pueden diferenciar proximidad (+variable subjetiva, binaria) y accesibilidad (+ objetiva, continua)

Una de las primeras contribuciones de la ciudad de 15 minutos a las políticas de proximidad es su decidida sustitución de la distancia métrica por el tiempo. Sin abandonarlo, esto avanza sobre el enfoque de caminabilidad, que estaba limitado por la distancia a pie, al ampliar el rango de acceso de los ciudadanos mediante el uso de bicicletas o dispositivos de micromovilidad eléctrica (Duany & Steuteville, 2021). De esta manera, se abren nuevas oportunidades, como se muestra en la propuesta de estos autores de definir hasta tres tipos diferentes de ámbitos de proximidad (5-10-15 minutos a pie, 5 minutos en bici). Lo cual abre la discusión sobre cómo definir los límites de las áreas de ciudad de 15 minutos, más aún, sobre si debemos hablar de ciudad de 15 minutos o de barrios de 15', ya que, según sus cálculos, un ámbito de 15 minutos podría tener la extensión de 13 "unidades vecinales tradicionales" (en el "New Urbanism", la unidad vecinal tenía ¼ de milla o 5' de radio) o incluso hasta 17 barrios, cuando se considera la velocidad de las e-bikes o dispositivos de micromovilidad personal<sup>2</sup>. También da lugar a perseguir la descentralización en las ciudades (Mayorga, 2021, 171)

Por otra parte, y si bien se reclama la importancia del enfoque comunitario: "[la ciudad de 15 minutos] es capaz de responder a la principal demanda profunda de comunidad y sentido de lugar", potencialmente, esta línea conceptual también podría ayudar a superar las conocidas críticas a NU por su "naive" correspondencia espacio-comunidad (Carpio et al., 2021b). La suma de varios modos de transporte sostenibles citada permite a la persona acceder a una variedad más amplia de servicios e instalaciones, sirviendo a diversas personas para satisfacer sus diferentes necesidades con una variedad de servicios y sin utilizar un automóvil. Por otro lado, y desde el lado de la oferta, esta opción modal ampliada permite que los servicios e instalaciones ganen masa crítica con acceso por modos activos, facilitando su viabilidad y sostenibilidad (Duany & Steuteville, 2021). Por lo tanto, el enfoque de la ciudad de 15 minutos no es el de un emparejamiento simple comunidad-espacio, tampoco es solo de creación de comunidad, sino de la satisfacción de necesidades complejas de individuos diversos en un espacio complejo. Además, este rango y movimiento ampliados también podrían estar "ayudando a las diferentes partes de la sociedad a entrar en interacción continua", como en el concepto de convivencia (Maununaho et. al., 2021, 4)

## **Cronourbanismo**

Siguiendo el camino del enfoque paradigmático de la Geografía del tiempo-espacio de Torsten Hägerstrand, que proponía un cambio en las ciencias al incluir la dimensión espacial y temporal en cualquiera de ellas, la ciudad de 15 minutos incorpora algunas herramientas del cronourbanismo que pueden resultar muy útiles. Son similares a los utilizados en la planificación de Género y tienen como objetivo comprender y apoyar las prácticas diarias de las personas. Las ciudades ya no son solo espacio y objetos,

---

<sup>2</sup> "Confusingly, some cities use the term "15-minute neighborhood" instead of "15-minute city," and the two phrases are similar in general intention—but "city" is more accurate. The area implied inside the walking and biking sheds is much larger than a single neighborhood."

sino personas e itinerarios, con un enfoque particular en las prácticas de las minorías y las personas vulnerables.

De hecho, este es un giro muy necesario en la visión urbanística, para valorar el tiempo de vida, y, por ejemplo, lidiar con el anonimato y la soledad, para enfrentar la cuestión de la felicidad de los ciudadanos (Mayorga, 2021, 170). Como relata Schaick (2013), la geografía espacio-temporal de Hägerstrand se tradujo en urbanismo en desarrollos sucesivos a través de conceptos como “Tempo de la cita” (Tiempo de la ciudad), de Carmen Belloni (1984), “Zeitstrukturen und Raumentwicklung (Estructuras temporales y desarrollo espacial), de D. Henckel (1988), “Verzeitlichung (temporalización/temporización) de Jürgen Rinderspacher (1988) y “Urbanística temporale” (Planificación temporal) de Sandra Bonfiglioli (1990). Aunque muy transversales y diversos, la mayoría de estos enfoques compartían un foco en “l'idée de concilier les temps de vie, de travail et de la ville pour une meilleure qualité de vie” (Bonfiglioli, 1997) y en la importancia de el plan como conjunto de coordinación de acciones para la ciudad, una idea también muy de la planificación urbanística<sup>3</sup>. Durante la década de los 90 y la primera década del siglo XXI, esta nueva área de investigación cobró impulso a través de algunos proyectos de I+D+i europeos, al tiempo que se desarrollaron “Planes de Tiempo” en un número relevante de ciudades de Italia, Alemania, Holanda y Francia. Particularmente importantes fueron los casos italianos, ya que se beneficiaron tanto del desarrollo de nuevos instrumentos analíticos como los “cronotopos” como, especialmente, de la aprobación de la Ley Turco por el Parlamento italiano en 2000. Esta ley hizo obligatorios los Planes de Tiempo para municipios italianos con más de 30.000 habitantes, así como el establecimiento de un “Ufficio tempi” (oficina del tiempo), el empleo de un Coordinador del Tiempo y el establecimiento de un “Tavolo di concertazione delle forze sociali” (mesa redonda para la coordinación de los poderes sociales). Aunque son muy variables ya que son sensibles al contexto y dependen del equipo líder y de un enfoque de abajo hacia arriba, valga el ejemplo del Plan de Tiempo de Pesaro, que consta de cuatro políticas clave: (a) Proyecto de acogida de ciudadanos y anfitriones temporales, (b) Calidad de público servicios y calidad urbana, (c) Conciliación de los tiempos de vida y trabajo, y (d) Desarrollo de una estructura administrativa para institucionalizar el Plan Territorial del Tiempo.

## **Cronotopía**

Este concepto en la ciudad de 15 minutos está tomado de Luc Gwiazdzinski (2009) y se deriva de una línea de investigación muy personal de este autor centrada en los eventos que felizmente (y con beneficios económicos) transforman eventualmente nuestras ciudades, incluso de las tradicionales (ferias, marchas, carnavales, triunfos o fiestas), hasta actividades más recientes (eventos deportivos, noches blancas, orgullo LGTBI, happenings, flash-mobs, etc). Curiosamente, comenzó esta línea investigando la noche como la transformación de la ciudad sobre el mismo marco: la noche se convierte en el lugar “al que venimos a recargar pilas o a sacar de allí

<sup>3</sup> Bonfiglioli lo explican en Schaick (2013: 7): ‘The idea of consolidating urban time and timetable articulation practices into a plan comes from an idea born within a town planning (urbanistica) context. The plan is seen as an “instrument for making proposals for the town”’ (Bonfiglioli et al. 1995, p. 46, cited in: Mareggi 2002, p. 183)

determinados recursos. Es la última frontera del acontecimiento, el lugar por excelencia de los sueños, de la invención, pero también de la manipulación”<sup>4</sup> (Gwiazdzinski, 1998, en *ibíd.*, 2009, 350). Esta idea también se puede relacionar con el enfoque ya revisado de “Tiempo en la ciudad”. Aun así, a diferencia de las anteriores y hasta donde sabemos, esta línea de pensamiento de Moreno carece de mayor reflexión teórica previa en el campo del urbanismo.

Sin embargo, algunas prácticas operativas e instrumentales recientes sobre el espacio público podrían relacionarse con la necesidad de activar el espacio público y con el enfoque de participación. Se derivan principalmente de localizaciones con escasez de espacio público y se han utilizado para reasignar el espacio público de automóviles a peatones durante los fines de semana (por ejemplo, programa de calles habitables en San Francisco o las ciclocalles de Bogotá). El mayor desarrollo ha sido precisamente durante la crisis de la COVID, incluyendo “parkelts” o “slow streets”.

En este aspecto práctico, creemos que la ciudad de los 15 minutos de París ha ido más allá proponiendo un buen número de equipamientos fáciles de implementar, como quioscos de barrio temporales, clubes sociodeportivos o, lo que es más interesante, la idea de utilizar equipamientos públicos como los colegios para diferentes usos a lo largo del tiempo (pistas deportivas abiertas a los vecinos por la tarde o auditorios de colegios que se ceden el fin de semana a los grupos locales de teatro). Si bien cambios semejantes son habituales en instalaciones privadas como los estadios de fútbol (capaces de celebrar un macroconcierto y al día siguiente tener el greenfield listo para un partido de fútbol), los intentos en instalaciones públicas de esta forma son limitados, probablemente por el carácter sectorial y la dificultad de gestión de personal y recursos en las administraciones públicas.

## Topofilia

En la ciudad de 15 minutos, la topofilia trata sobre la relación del hombre con la ciudad y su entorno, algo especialmente importante tras la crisis del movimiento moderno, y que cuenta con una larga tradición de elocuentes defensores como Jane Jacobs, Gordon Cullen, Eliel Saarinen, Leon Krier, William H. White, Donald Appleyard, Jan Gehl, Christopher Alexander, Allan Jacobs, Bill Hillier o Peter Calthorpe. Probablemente, el desarrollo más exitoso de esta línea en términos prácticos ha sido el movimiento de “Placemaking”, cuyo lema es precisamente “¿Qué pasaría si construyéramos nuestras comunidades alrededor de los lugares?”<sup>5</sup>. Su entendimiento es el de un “proceso colaborativo mediante el cual podemos dar forma a nuestro ámbito público para maximizar el valor compartido”.

Sin embargo, el concepto de la ciudad de 15 minutos parece ser más amplio, al no estar solo ligado a la idea de construir comunidad sino sobre todo al desarrollo de un vínculo emocional individuo-espacio, en la línea del concepto de lugar desarrollado

---

<sup>4</sup> On vient s` y ressourceur ou y puiser des ressources particulieres, Cest une derniere frotiere por le evenement, la lieue par excellence, du reve, de la invention mais aussi de la manipULATION (Venimos allí a recargar pilas o a sacar recursos particulares. Es una última frontera para el acontecimiento, el lugar por excelencia, de los sueños, de la invención pero también de la manipulación)

<sup>5</sup> <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>

por Michel de Certeau o Marc Augé, y que proviene de la teoría de la aprobación en la antropología marxista, como en Lefebvre, el proceso de transformación de los espacios en lugares.

De esta manera, el concepto de Moreno también entronca con el llamado urbanismo táctico (Lydon et al., 2012) no solo por las acciones que ha desplegado París durante la crisis de la pandemia del COVID-19 sino en un sentido de gestión y estratégico, pues se ha usado para probar, validar y visibilizar situaciones inimaginables (Glasser&Krizek, 2021), en el sentido que vienen haciendo recientemente los llamados "Street experiments" (Bertolini, 2020). Este enfoque más operativo y menos oneroso, permite también "Difundir recursos y cambios por toda la ciudad en lugar de centrarse solo en uno o unos pocos barrios" (Nieuwenhuijsen, 2021).

## **4 CONCLUSIÓN**

A tenor de esta primera revisión, la ciudad de 15 minutos ha de considerarse parte de las políticas urbanas de proximidad, en la línea que va de la ciudad paseable al urbanismo táctico, presentando una mezcla conceptual y una serie de aportaciones notables. Creemos que la síntesis lograda en París ofrece nuevos caminos para unas políticas como las de proximidad que no se han generalizado a pesar de venirse desarrollando durante varias décadas, pero en las que hay consenso que son imprescindibles en una ciudad más resiliente al cambio climático, con mayor cohesión social y calidad de vida.

Las aportaciones del trabajo surgen al relacionar los conceptos de Carlos Moreno con varias políticas de proximidad previas. Por ejemplo, la idea de Moreno de que la ciudad debe contar con "Ubicuidad de lo digital", no sería una novedad en sí (cfr. Castells) pero sí lo es añadida a la densidad y la proximidad-diversidad funcional en un entorno local. Las aplicaciones de las TIC (teletrabajo, teleeducación, etc) son soluciones que se han demostrado su vigencia y operatividad en la reciente pandemia. O la idea de "Hiperproximidad", con su énfasis en un concepto binario (está próximo/no lo está), multimodal (se suman la bicicleta y la e-movilidad personal), capaces de ampliar la cobertura de la unidad vecinal (1/4 de milla o 5 minutos andando), y que ponen el foco en la calidad del tiempo de las personas, en su calidad de vida. Y así se supera la idea de distancia física como barrera. A través del tiempo, se liga también con la Geografía espacio-temporal y se nos recuerda su aplicación al diario y a la necesidades de todos los colectivos, a otras políticas de proximidad como el crono-urbanismo alemán e italiano o al urbanismo de género, con todo el caudal de aprendizaje en términos de enfoques holísticos, participativos e inclusivos que aportan. Aunque también será necesario reflexionar sobre los límites que han sufrido su aplicación. Interesante también como aportación genuina, el énfasis en la "Cronotopia", la maximización del uso de los recursos de espacio público y de los equipamientos públicos que ya tenemos, que no hay que construir, a la hora de hacer viable la ciudad accesible, relacionado con el urbanismo táctico. Y finalmente, el entendimiento ampliado de la construcción de lugares no solo como "Placemaking", es decir, como construcción de comunidades, sino en una línea más francesa (De

Certeau, Augé), como satisfacción de necesidades diversas para personas diversas y como recurso para la apropiación del espacio.

Aunque no se ha podido profundizar en ellos, también se han citado los posibles peligros de esta ciudad de 15 minutos señalados por algunos autores, como un supuesto hiperlocalismo, la posible dificultad de transferir el concepto a entornos menos densos o menos ricos o la dificultad de afrontar la segregación social y falta de equidad de nuestras ciudades con una herramienta de este tipo. Tanto estos potenciales problemas como la verificación de las anteriores ideas se dejan pendientes para próximos trabajos.

## 5 BIBLIOGRAFÍA

Bonfiglioli, Sandra (1997) Les politiques des temps urbains en Italie, *Les Annales de La Recherche Urbaine* nº 77, 0180-930-XII-97/77/22/8

Carpio-Pinedo, J., Benito-Moreno, M., & Lamíquiz-Daudén, P. J. (2021). Beyond land use mix, walkable trips. An approach based on parcel-level land use data and network analysis. *Journal of Maps*, 17 (1), 23-30.  
<https://doi.org/10.1080/17445647.2021.1875063>

Carpio-Pinedo, J., Pozo Menéndez, E., Lamíquiz Daudén, F.J. *et al.* (2021b). When a city must be a tree: rethinking the spatial approach to fighting epidemics based on the notion of 'intermediate confinement'. *Urban Des Int*, 26, 332-347.  
<https://doi.org/10.1057/s41289-021-00160-y>

Ferrer-Ortiz, C., Marquet, O., Mojica, L., & Vich, G. (2022). Barcelona under the 15-Minute City Lens: *Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times*.

Gaglione, F., Gargiulo, C., Zucaro, F., & Cottrill, C., (2022). Urban accessibility in a 15-minute city: a measure in the city of Naples, Italy. *Transportation Research Procedia*, 60, 378-385.

Graells-garrido, E., Serra-burriel, F., Rowe, F., Cucchiatti, F.M., & Reyes, P. (2021). A city of cities: Measuring how 15-minutes urban accessibility shapes human mobility in Barcelona. *PLOS ONE*, 16 (5), e0250080.  
<https://doi.org/10.1371/journal.pone0250080>

Gwiazdzinski (2009). Chronotopies. L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures." *BAGF*, 86 (3), 345-57.

Kelbaugh, D. Ed. (1989). *The pedestrian pocket book A new suburban design strategy*. Nueva York: Princeton Architectural Press.

- Li, Z. , Zheng, J., & Zhang, Y. (2019) Study on the Layout of 15-Minute Community-Life Circle in Third-Tier Cities Based on POI: Baoding City of Hebei Province. *Engineering*, 11, 592-603. <https://doi.org/10.4236/eng.2019.119041>
- Moreno et al. (2020). *Livbre blanche: la ville del quart d'heure. Du concept a la misse en ouvbre*. <https://www.moreno-web.net/livre-blanc-ville-du-quart-dheure/>
- Moreno, C. (2020a). "Vie urbaine et proximité à l'heure du COVID-19". París: Editions de l'Observatoire.
- Moreno, C. et al. (2020) Livre blanc: la ville du ¼ d'heure. Du concept Du concept à la mise en œuvre. <https://www.moreno-web.net/livre-blanc-ville-du-quart-dheure/>
- Nieuwenhuijsen, M.J. (2021). New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity. *Environment international*, 157. DOI: 10.1016/j.envint.2021.106850
- Nuño Mardones-Fernández, D.V., Luque-Valdivia, J., & Aseguiolaza-Braga, I. (2020). La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad postCOVID-19? *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52 (205).
- O'Sullivan, F. (2020) *It's Time for the '15-Minute City'*. <https://www.citylab.com/environment/2020/02/paris-election-anne-hidalgo-city-planning-walksstores-parks/606325/>.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, December, 2005.
- Speck, J., (2013). *Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*. Nueva York: Macmillan.
- Straatemeier, T., & Bertolini, L. (2019). How can planning for accessibility lead to more integrated transport and land-use strategies? Two examples from the Netherlands. *European Planning Studies*. DOI: 10.1080/09654313.2019.1612326