



territorios en formación

Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio
y de la Asociación de estudiantes de posgrado Ne.Re.As - ETSAM - UPM

ESTUDIOS URBANOS - PLANEAMIENTO URBANO - DICIEMBRE 2025

Editorial

Isabel Guevara Fernández ♣

Susana Espinoza Rojas ♣♣

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5610

Las ciudades contemporáneas se encuentran atravesadas por procesos complejos que reconfiguran sus formas de habitar, sus ritmos y sus paisajes. Frente a las dinámicas globales que intensifican la mercantilización del territorio, la estandarización de los espacios y la desigual distribución de recursos y oportunidades reaparece con fuerza la reivindicación del derecho a la ciudad y al territorio.

Los artículos que conforman este número proponen una aproximación plural y situada a los procesos de producción, transformación y gobernanza del territorio, atendiendo tanto a las dinámicas materiales como a las relaciones sociales, políticas y culturales que las sostienen. En conjunto, los trabajos aquí reunidos comparten una preocupación común por las condiciones de habitabilidad, equidad y sostenibilidad de los entornos urbanos y metropolitanos, así como por los instrumentos (formales e informales) que median dichas condiciones.

Uno de los principales nexos que atraviesa el número es la atención a los efectos espaciales de las políticas públicas y de los modelos de desarrollo urbano dominantes. Desde la vivienda, la movilidad, el turismo o las infraestructuras, varios artículos analizan cómo determinadas decisiones normativas, económicas o técnicas inciden de manera directa en la redistribución de oportunidades, en los procesos de segregación y en la configuración de desigualdades territoriales. Esta mirada crítica se apoya, en muchos casos, en metodologías mixtas y en sistemas de indicadores que permiten identificar patrones, contrastar hipótesis y evidenciar los límites de los enfoques sectoriales.

De forma complementaria, otro eje transversal lo constituye la reivindicación de enfoques integrales y relacionales para abordar la regeneración urbana. Los trabajos subrayan la necesidad de incorporar dimensiones sociales, ambientales, culturales y económicas, así como de reconocer el papel activo de las comunidades locales en la producción del espacio. La participación ciudadana, las redes de cuidados, el capital social o los vínculos simbólicos con el

♣ **Isabel Guevara Fernández** es investigadora en la Universidad del País Vasco (EHU) y alumna del programa de Doctorado en Sostenibilidad y Regeneración Urbana de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

isabel.guevara@ehu.eus

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-1640-7630> (Isabel Guevara Fernández)

♣♣ **Susana Espinoza Rojas** es alumna de postgrado de la Universidad Politécnica de Madrid.

<mailto:susanaespinozaarq@gmail.com>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-0329-8666> (Susana Espinoza Rojas)

territorio aparecen como elementos clave para comprender tanto los procesos de resistencia como las posibilidades de transformación urbana.

Asimismo, este número pone de relieve la diversidad de escalas y contextos desde los que se construye el conocimiento urbano contemporáneo. Junto a estudios centrados en el área metropolitana de Madrid, se incluyen investigaciones situadas en megalópolis latinoamericanas, territorios amazónicos, asentamientos informales en Colombia o espacios turísticos insulares, ampliando el marco comparado y evidenciando la necesidad de enfoques contextualizados. Esta pluralidad geográfica permite identificar recurrencias estructurales asociadas a la urbanización extensiva, la mercantilización del suelo, la precarización residencial o la crisis ambiental.

Finalmente, varios artículos aportan herramientas analíticas y propositivas orientadas a la acción. En este sentido, la investigación se presenta no solo como un ejercicio descriptivo o crítico, sino como un soporte fundamental para la formulación de políticas públicas más justas, eficientes y sostenibles.

El número se abre con el trabajo de Edwin Zumba Llango, que presenta un análisis bibliométrico de la producción científica sobre la participación ciudadana en la regeneración urbana. A partir de la sistematización de tres décadas de investigación, el autor delimita los principales marcos teóricos, debates y vacíos del campo, ofreciendo una base conceptual sólida desde la que situar muchas de las contribuciones posteriores. El artículo subraya la necesidad de superar enfoques participativos meramente instrumentales y avanzar hacia modelos de gobernanza urbana con capacidad de incidencia real.

Desde esta perspectiva teórica y metodológica, el artículo de Freddy Chacón Chacón profundiza en la aplicación práctica de la regeneración urbana integral en contextos complejos. A través del análisis comparativo de seis intervenciones en áreas pericentrales degradadas de megalópolis latinoamericanas, el autor cuestiona los enfoques tradicionales de renovación urbana y pone de manifiesto las dificultades para articular de manera equilibrada las dimensiones ambientales, sociales, económicas y espaciales.

A continuación, Dalmiro García Estrada aborda la problemática de la informalidad urbana desde una escala barrial y residencial. Su investigación analiza la relación entre configuración morfológica, tipologías de vivienda y vulnerabilidad socioeconómica en asentamientos informales del área metropolitana de Barranquilla, evidenciando cómo la forma urbana incide directamente en el bienestar, la seguridad y la cohesión social, así como en la integración o exclusión respecto al tejido urbano formal.

El bloque dedicado a las dinámicas residenciales y a las políticas públicas se inicia con el artículo de Anabel Otero, centrado en los efectos de la descalificación de la vivienda de protección oficial en el municipio de Madrid. Mediante el estudio detallado de quince promociones residenciales, la autora identifica patrones de encarecimiento inmobiliario y sustitución poblacional, poniendo de relieve el papel de factores urbanos como la localización, la calidad del tejido edificado o la conectividad en la estabilidad o transformación de los barrios.

David Vélez Longas analiza los mecanismos de captura de valor del suelo vinculados a las infraestructuras de transporte público en la Comunidad de Madrid. El artículo evidencia la desarticulación existente entre las plusvalías urbanas generadas y la financiación del sistema de transporte, proponiendo avanzar hacia modelos de desarrollo orientado al transporte que contribuyan a un desarrollo metropolitano más sostenible y equitativo.

Hamza Yasin presenta una revisión sistemática sobre la relación entre movilidad urbana, accesibilidad y calidad de vida. A partir del análisis de 39 publicaciones científicas siguiendo las directrices PRISMA, el autor identifica los atributos de movilidad y accesibilidad más relevantes (como el tiempo, el modo y la distancia de viaje, así como el acceso al transporte público y a distintos modos) y pone de relieve la persistencia de resultados no concluyentes, subrayando la complejidad de la interacción entre transporte y bienestar.

Desde una escala intermedia y periférica, Juan Notivoli Zamora examina el impacto de las subvenciones al transporte en el municipio de Aranjuez. Su trabajo muestra cómo el abono transporte actúa como un instrumento ambivalente: facilita la movilidad y el acceso a oportunidades metropolitanas, pero puede reforzar la dependencia funcional y la desvinculación con el entorno local si no se acompaña de una estrategia urbana integral que fortalezca la economía y la vida urbana del municipio.

En continuidad con el análisis de las dinámicas metropolitanas y sus efectos a escala de barrio, Carmen Diéguez Rodríguez aborda los procesos de transformación urbana en el distrito de Tetuán (Madrid) desde la perspectiva de la territorialización de la globalización. El artículo analiza cómo fenómenos como la financiarización, las economías de plataforma o la consolidación de nuevos modelos residenciales se materializan en el tejido urbano y social del distrito, intensificando las desigualdades socioespaciales. A partir de una metodología cualitativa, la autora visibiliza tanto los impactos de estas dinámicas globales como la emergencia de movimientos de resistencia vecinal frente a la reconfiguración del barrio.

El número incorpora también análisis centrados en los procesos de producción espacial asociados a modelos económicos específicos. En este sentido, el artículo de Cristina García-Blanco Chávez examina la transformación territorial del sur de Tenerife a partir del desarrollo turístico iniciado en los años sesenta. A través del estudio de las distintas etapas del modelo urbano-turístico y de los instrumentos de planificación asociados, la autora pone de relieve los procesos de reclasificación del suelo y la polarización territorial resultante, con efectos e impactos estructurales a escala insular.

Desde una aproximación relacional y centrada en las prácticas sociales, Mar de Miguel analiza los espacios y prácticas de la hospitalidad urbana en los distritos madrileños de Carabanchel y Latina. Mediante una metodología etnográfica, el artículo muestra cómo las redes de cuidados y las colectividades producen espacios de hospitalidad que se construyen y transforman en tensión constante con las políticas urbanas, aportando una lectura situada de la vida barrial y de la producción cotidiana del espacio.

En esta misma escala de análisis del espacio público y de las prácticas urbanas cotidianas, Susana Espinoza Rojas presenta un estudio comparativo del uso del espacio público entre el día y la noche en los distritos Centro y Carabanchel de Madrid. A través de una metodología cualitativa apoyada en herramientas cuantitativas, la autora analiza las variaciones temporales en términos de vitalidad, accesibilidad, confort, percepción de seguridad y tipos de uso. Los resultados evidencian fuertes contrastes entre centralidades y tejidos residenciales, así como desigualdades asociadas al género, la edad o la capacidad, subrayando la necesidad de incorporar la dimensión nocturna como parte sustantiva del derecho a la ciudad y de las políticas urbanas, desde la aplicación del concepto de *cronourbanismo*.

Vinculado a la sostenibilidad urbana, Hugo Enrique Canahua Sosa analiza la implementación de Soluciones Basadas en la Naturaleza en entornos educativos europeos. El artículo evalúa su impacto ambiental, social y educativo, destacando el papel de las

infraestructuras educativas como nodos urbanos capaces de generar beneficios más allá de sus límites funcionales, y propone una matriz de toma de decisiones para facilitar su incorporación en la planificación urbana.

Por último, el número se cierra con la contribución de Karina Cherrez Rodas, que presenta un diagnóstico participativo en comunidades kichwas de la Amazonía ecuatoriana. Desde una perspectiva culturalmente situada, la autora analiza las dinámicas territoriales, los vínculos socioculturales con el río y la distribución de equipamientos comunitarios, sentando las bases para futuras propuestas de planificación urbana sostenible contextualizadas y socialmente pertinentes.

En conjunto, los artículos que conforman este número ofrecen una visión crítica y propositiva de los estudios urbanos contemporáneos, invitando a repensar las herramientas, escalas y actores implicados en la construcción de ciudades más justas, habitables y sostenibles.

Territorios en Formación es una revista de libre acceso publicada por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, ETSAM de la Universidad Politécnica de Madrid

ISSN: [2174-8659](https://doi.org/10.1016/j.ten.2011.05.001)

Año inicio de la publicación: 2011

Directora de publicaciones DUYOT: Cristina García González

Directora de Territorios en Formación: Marian Simón Rojo

Nº 23 Diciembre 2025. Editoras: Isabel Guevara Fernández y Susana Espinoza Rojas

Equipo de revisores del nº 23: Rafael Córdoba Hernández, Cristina García González, Isabel González García, Esther Higuera García, Angela Matesanz Parellada, Nerea Morán Alonso y Marian Simón Rojo

Análisis bibliométrico de la participación ciudadana en la regeneración urbana y sus implicaciones teóricas.

Bibliometric analysis of citizen participation in urban regeneration and its theoretical implications.

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5611

Edwin Zumba Llango [✉]

Avance de tesis doctoral: 22.03.2024

Tutor: Sonia de Gregorio

Resumen

Este artículo tiene como objetivo analizar la producción científica sobre la participación ciudadana en la regeneración urbana, utilizando un enfoque bibliométrico basado en la base de datos Scopus desde 1994 hasta 2024. Se llevó a cabo una búsqueda exhaustiva que resultó en la identificación de 174 artículos relevantes, sin antecedentes de estudios bibliométricos previos en este ámbito. La metodología incluyó el uso de software como Bibliometrix y VOSviewer para caracterizar formal y temáticamente la literatura, aplicando indicadores de producción anual y por país, así como el análisis de los artículos y revistas más citados.

Los hallazgos resaltan la importancia de la participación comunitaria y el capital social, criticando el neoliberalismo y sugiriendo la necesidad de equilibrar los intereses económicos con los comunitarios para evitar la gentrificación.

Se concluye que el compromiso ciudadano en la toma de decisiones es crucial y que es necesario un impacto real en lugar de consultas superficiales, con un análisis de palabras clave que identifica 37 términos relevantes para futuras investigaciones, destacando "investigación", "comunicación" y "eficiencia energética".

Palabras clave

Comunicación, eficiencia energética, estudio bibliométrico, investigación, participación comunitaria, regeneración urbana.

Abstract

This article examines the scientific production on citizen participation in urban regeneration through a bibliometric analysis in the Scopus database (1994–2024). The systematic search identified 174 articles, with no previous bibliometric studies in this field. The methodology included the use of Bibliometrix and VOSviewer to characterize the literature and analyze annual productivity, geographical distribution, authors, journals, and the most cited articles.

[✉] **Edwin Zumba Llango** es alumno de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.
er.zllango@alumnos.upm.es
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7469-3549>. (Edwin Zumba Llango)

The results show that this is an emerging sub-line within urban research, with sustained growth since 2016, linked to sustainability, collaborative governance, and resilience. The findings highlight the relevance of community participation and social capital, while also pointing out tensions with neoliberal approaches and risks of gentrification.

The keyword analysis identified 37 relevant terms, such as “research,” “communication,” and “energy efficiency.” The study concludes that citizen engagement must translate into real impacts on urban policies, fostering more inclusive and sustainable cities.

Keywords

Communication, energy efficiency, bibliometric study, research, community participation, urban regeneration.

1. Introducción

Las ciudades, al estar en constante crecimiento, enfrentan desafíos significativos relacionados con la obsolescencia de viviendas e infraestructura, contaminación, desigualdad socioespacial y deterioro urbano. En ese contexto, la regeneración urbana se presenta como una estrategia integral para responder a estos retos. De acuerdo con Ricciardelli (2022), la regeneración urbana es “la extensión en la que la capacidad de una comunidad corresponde con las condiciones del territorio para revertir el declive urbano y aspirar a un desarrollo global de dicha comunidad”. Asimismo, en el trabajo *Role of Integrated Urban Regeneration in Reducing Urban Poverty*, De Gregorio Hurtado (2020) define la regeneración urbana integrada como una acción pública basada en un enfoque territorial y colaborativo entre múltiples agentes, cuyo objetivo es la mejora duradera de las dimensiones económicas, físicas, sociales, climáticas y de gobernanza en áreas urbanas vulnerables.

La regeneración urbana va más allá de intervenciones físicas; incluye dimensiones sociales, económicas, ambientales y culturales. Es una respuesta global frente al deterioro urbano, pensada para revitalizar barrios degradados, recuperar espacios infrautilizados, promover el bienestar de los residentes y evitar exclusión o desplazamientos indebidos. En cuanto a su implementación en políticas públicas, el modelo de desarrollo urbano integrado en la Unión Europea —por ejemplo en ciudades españolas— ofrece un claro ejemplo. Este modelo combina la gestión multiescalar, la gobernanza local participativa, y criterios económicos, sociales y ambientales para estructurar intervenciones urbanas (Huete García, Merinero Rodríguez & Muñoz Moreno, 2016). Además, políticas como la Agenda Urbana para la UE, la New Leipzig Charter, las declaraciones de Toledo y la Política de Cohesión incluyen explícitamente el principio de regeneración urbana integrada, donde los municipios asumen roles protagónicos en el diseño estratégico de sus intervenciones urbanas (Martín et al., 2015).

En este marco, la participación ciudadana se configura como un eje central de la regeneración urbana. Su importancia radica en que las transformaciones urbanas no son sostenibles si no incorporan la voz y las necesidades de quienes habitan los territorios. La participación favorece procesos de gobernanza más inclusivos, incrementa la legitimidad de las intervenciones y contribuye a prevenir efectos adversos como la gentrificación o la fragmentación social. Desde 1950, las ciudades han absorbido dos tercios del crecimiento demográfico global (Davis, 2014: 11), subrayando la importancia de enfoques inclusivos. No obstante, el modo en que la participación se ha entendido y aplicado ha evolucionado con el tiempo. En sus inicios, predominaban enfoques consultivos y unidireccionales, en los que la ciudadanía actuaba como receptora de información y no como coproductora de políticas. Con el paso de las décadas, especialmente a partir de los años noventa, la literatura ha destacado el tránsito hacia modelos de gobernanza colaborativa, innovación social y cocreación de soluciones urbanas (Figueiredo, Prim &

Dandolini, 2022). Esta evolución refleja un cambio de paradigma: de una participación simbólica hacia una participación activa, corresponsable y orientada a generar cohesión social y resiliencia comunitaria.

Este artículo presenta un análisis bibliométrico centrado en la participación ciudadana en la regeneración urbana, basado en los registros de Scopus entre 1994 y 2024. Se identifican tendencias de investigación, autores e instituciones clave, y se examinan sus implicaciones teóricas. La estructura del artículo contempla: metodología, resultados, tendencias emergentes, discusión de los hallazgos, y recomendaciones para investigaciones futuras.

2. Metodología

El método de investigación se basa en un análisis bibliométrico de la producción científica sobre la participación ciudadana en la regeneración urbana, utilizando la base de datos Scopus. Los estudios bibliométricos sintetizan la producción científica, autores y revistas, y revelan tendencias dentro de un campo específico (Rodríguez-Ulcuango et al., 2023). Este estudio adopta un enfoque cualitativo, exploratorio y descriptivo, justificado por la necesidad de evaluar la producción científica y presentar concisamente hallazgos relevantes de varios artículos (Martínez-López et al., 2018). Además, este enfoque permite identificar nuevas tendencias de investigación y fomenta la colaboración entre investigadores (Rosas Jaco et al., 2021).

Conjunto de términos de búsqueda	
Base de datos	Scopus
Idioma	Español-Inglés
Período de análisis	1994-2024
Fecha de consulta	Abril 28, 2024
Tipos de documentos	Artículos Científicos
Tipo de revista	Cualquier tipo
Campo y términos de búsqueda	(TITLE (" participación ciudadana en la regeneración urbana " OR TITLE (" citizen participation in urban regeneration ") AND (" city ")
Resultado Total	174

Parámetros de Análisis										
Se analizaron las siguientes dimensiones: 1) Producción anual de artículos.; 2) Distribución geográfica de la investigación.; 3) Rendimiento de instituciones y autores más productivos.; 4) Revistas líderes en el campo.; 5) Artículos más citados.; 6) Estudio de palabras clave.; y 7) Su co ocurrencia para identificar temas emergentes.										
Elección en cuanto a la base de datos (Scopus)	→	Establecer criterios de búsqueda	→	los de	→	Establecimiento del lapso de investigación (1994-2024)	→	Artículos científicos sujetos a análisis	→	Examinando datos y comprensión de los resultados

Figura 1. Conjunto de términos de búsqueda, y parámetros de análisis.

Fuente: Elaboración propia.

Procedimiento de análisis de palabras clave y temas.

Para identificar los términos clave, se extrajeron las palabras clave declaradas por los autores de los artículos seleccionados y se procesaron con software especializado en análisis bibliométrico (VOSviewer y Bibliometrix en R). Estos programas permiten: 1) Normalización de palabras clave, 2) (eliminación de duplicados, sinónimos y variantes lingüísticas), 3) Análisis de co ocurrencia de términos, que muestra con qué frecuencia dos o más palabras clave aparecen juntas en los mismos artículos, 4) Agrupamiento en clústeres temáticos, donde los términos relacionados forman comunidades que representan subcampos de investigación o líneas de estudio, y 5) Visualización

en mapas temáticos, en los que el tamaño de los nodos indica la frecuencia de aparición de cada término, mientras que la proximidad y los colores muestran la relación entre ellos.

De esta manera, el análisis bibliométrico no solo cuantifica la producción científica, sino que también permite detectar los ejes conceptuales dominantes y emergentes en la literatura sobre participación ciudadana en la regeneración urbana. Los temas identificados en el apartado de resultados corresponden, por tanto, a los clústeres generados a partir de este procedimiento de coocurrencia de palabras clave. Además del análisis de productividad y citación, se aplicó un análisis temático utilizando el paquete Bibliometrix (Biblioshiny for R), con base en la coocurrencia de palabras clave de los artículos indexados en Scopus. Este procedimiento permite identificar y agrupar los términos más frecuentes mediante algoritmos de redes, generando clústeres que reflejan las principales corrientes de investigación en el campo. El mapa temático se construyó a partir de los indicadores de densidad (grado de desarrollo interno de un tema) y centralidad (grado de conexión con otros temas), lo que posibilita clasificar los tópicos en cuatro cuadrantes: temas motores, básicos, especializados y emergentes o en declive (Callon et al., 1991; Aria & Cuccurullo, 2017). De este modo, el análisis temático aporta una visión estructurada y dinámica de la evolución conceptual de la participación ciudadana en la regeneración urbana.

3. Resultados

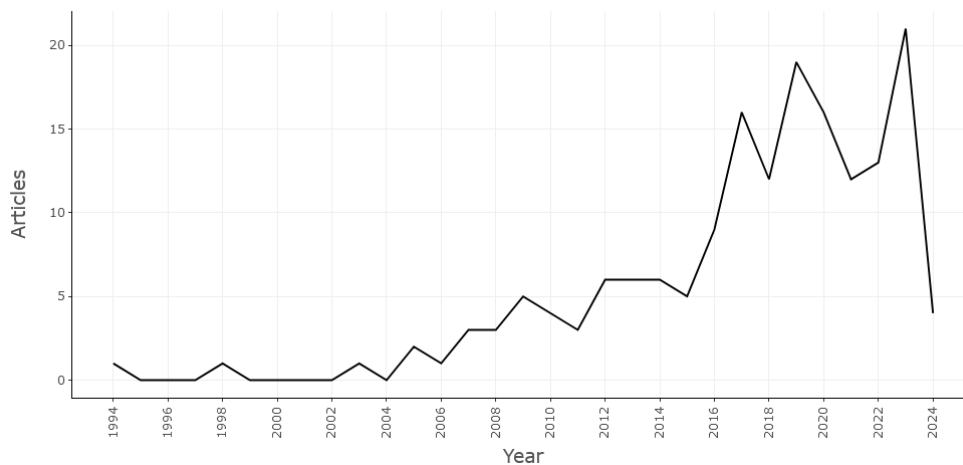


Figura 2. Producción científica anual, según datos de Scopus, 2024.

Fuente: Elaboración propia.

La Figura 2 muestra la evolución de la producción científica sobre participación ciudadana en la regeneración urbana. En la primera década (1994-2004) apenas se publicaron tres artículos, lo que refleja un campo incipiente con bajo interés académico. Entre 2005 y 2015 la producción aumentó a 43 artículos, destacando los trabajos de Coaffee y Johnston (2005), que introdujeron el análisis de la resiliencia comunitaria en políticas de regeneración, Pardo (2006), que abordó la integración de la ciudadanía en planes urbanos en contextos latinoamericanos, y Blakeley y Evans (2008), cuyo artículo “Who participates and why?” es el más citado de ese periodo, al problematizar los factores socioeconómicos y políticos que determinan la participación. Estos textos destacan no solo por el número de citas, sino porque aportaron marcos conceptuales que influyeron en investigaciones posteriores.

Aunque en los años siguientes la producción descendió, en 2012 sobresale el trabajo de Parés et al. “¿Importa realmente la participación?”, ampliamente citado por cuestionar la eficacia real de los procesos participativos y abrir debate sobre la calidad frente a la cantidad de la participación ciudadana.

Finalmente, entre 2016 y 2024 la producción creció notablemente, alcanzando 123 artículos. En esta etapa destacan, por un lado, Pontrandolfi y Scorza (2016), que articularon la regeneración urbana con enfoques de sostenibilidad y gobernanza multinivel, y, más recientemente, Chamusca (2023), quien analizó críticamente la relación entre regeneración y gentrificación, consolidando la discusión sobre los impactos sociales no deseados de estos procesos. Hasta abril de 2024 se han registrado nueve artículos, entre ellos el de Bradley y Mahmoud (2024) en Urban Science, que explora nuevos métodos de participación digital en proyectos de regeneración, un tema emergente en la última década.

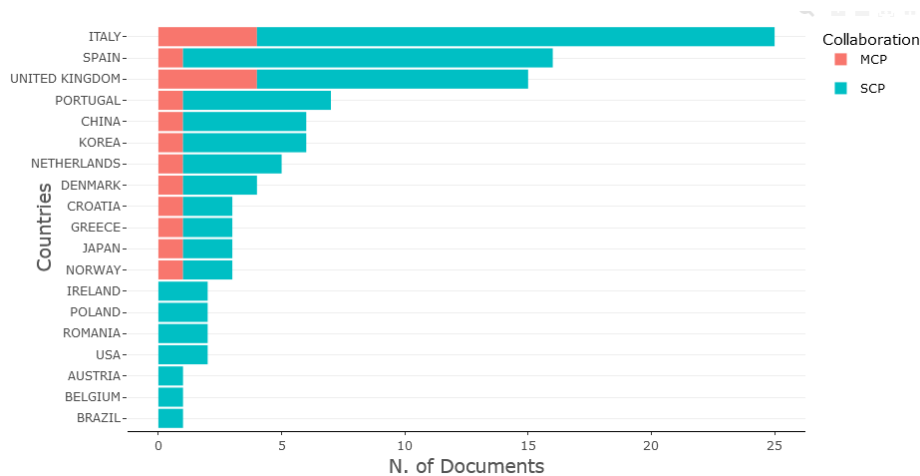


Figura 3. Producción científica por país, según datos de Bibliometrix, 2024.

Fuente: Elaboración propia.

En el análisis bibliométrico, es crucial identificar las instituciones y países con mayores contribuciones (Yagmur et al., 2020; Mukherjee et al., 2022; Alsmadi et al., 2022; Chen et al., 2022; Bahuguna et al., 2023). La (figura 3), destaca 19 países, con publicaciones referentes a la participación ciudadana en la regeneración urbana, liderados por Italia (25 artículos, 4 en colaboración MCP.), España (16 artículos, 1 en colaboración MCP.) y Reino Unido (15 artículos, 4 en colaboración MCP.). Otros países como Portugal, China, Países Bajos, Dinamarca, Croacia, Grecia, Japón y Noruega también aportan con 1 artículo en colaboración MCP. Irlanda, Polonia, Rumania y Estados Unidos tienen dos artículos cada uno sin colaboración SCP., y Australia, Bélgica y Brasil tienen uno cada uno, sin colaboración SCP. Esta actividad responde a la necesidad de abordar problemas urbanos (Hernández et al., 2016).

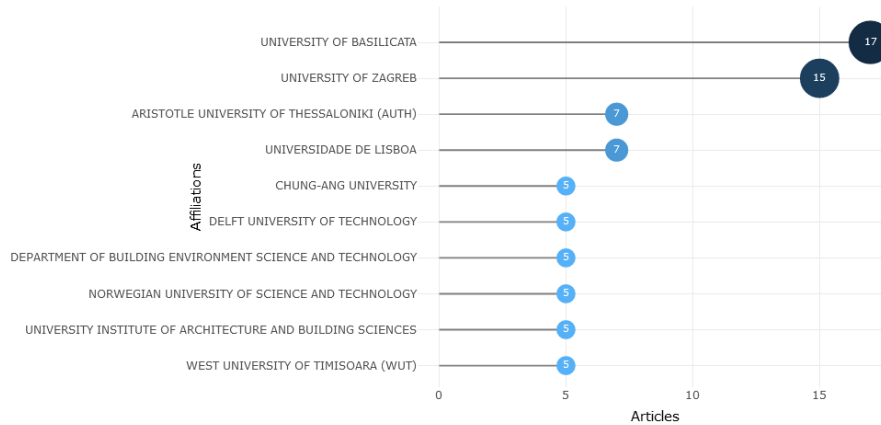


Figura 4. Afiliaciones, según datos de Bibliometrix, 2024.

Fuente: Elaboración propia.

En la investigación sobre participación ciudadana en la regeneración urbana (figura 4), destacan diez universidades con sus correspondientes publicaciones: a) Universidad de Basilicata (17 artículos); b) Universidad de Zagreb (15 artículos); c) Universidad Aristóteles de Tesalónica y Universidad de Lisboa (7 artículos cada una); d) otras como Universidad Chung Ang, Universidad Tecnológica de Delft, Departamento de Ciencias y Tecnología del Medio Ambiente Construido, Universidad Noruega de Ciencia y Tecnología, Instituto Universitario de Arquitectura y Ciencias de la Construcción, y Universidad del Oeste de Timisoara (5 artículos cada una).

Posición	Autores	Título de Artículo	No-citas
1	Eshuis, J., Edwards, A.	"Branding the City: La legitimidad democrática de un nuevo modo de gobernanza"	169
2	Andersen, H.T., van Kempen, R.	"Nuevas tendencias en políticas urbanas en Europa: Evidencia de los Países Bajos y Dinamarca"	99
3	De Cesari, C., Dimova, R.	"Patrimonio, gentrificación, participación: redefiniendo paisajes urbanos en nombre de la cultura y la preservación histórica"	71
4	Parés, M., Bonet-Martí, J., Martí-Costa, M.	"¿Realmente importa la participación en las políticas de regeneración urbana? Explorando redes de gobernanza en Cataluña (España)"	67
5	Ameen, R.F.M., Mourshed, M.	"Desafíos ambientales urbanos en países en desarrollo: Una perspectiva de las partes interesadas"	56
6	Bailey, N.	"Comprendiendo el empoderamiento comunitario en la regeneración urbana y la planificación en Inglaterra: Contextualizando políticas y prácticas"	54
7	Smith, H., Ferrari, M.S.G.	"Regeneración de frentes marítimos: Experiencias en la construcción de ciudades"	48
8	Temeljotov Salaj, A., Gohari, S., Senior, C., Xue, Y., Lindkvist, C.	"Una herramienta interactiva para la participación ciudadana en la regeneración sostenible"	44
9	Agger, A.	"Hacia una participación a medida: Cómo involucrar a diferentes tipos de ciudadanos en la gobernanza participativa"	40
10	Blakeley, G., Evans, B.	"¿Quién participa, cómo y por qué en los proyectos de regeneración urbana? El caso de la nueva 'ciudad' de East Manchester"	39

Figura 5. Los artículos más citados, según datos de Scopus, 2024.

Fuente: Elaboración propia.

La (figura 5), muestra los 10 autores y artículos más citados sobre participación ciudadana en la regeneración urbana. El más citado es Eshuis y Edwards (2013) con 169 citas, que analiza la influencia de la marca de lugar en las percepciones comunitarias en los Países Bajos. Andersen y

Van Kempen (2003) siguen con 99 citas sobre disparidades sociales en Europa. De Cesari y Dimova (2019) tienen 71 citas, y Parés et al. (2012) 67 citas, enfocándose en la gobernanza urbana. Otros autores relevantes incluyen a Chamusca (2023), Chamizo-Nieto et al. (2022), Wu & Xiong (2022), y Mahmoud et al. (2021), todos destacando la importancia de la participación ciudadana en intervenciones urbanas.

Posición	Revista	Nº de artículos	País	Quartile (2023)	ISSN
1	Cities	9	"Reino Unido"	Q1	02642751
2	Sustainability (Switzerland)	9	"Suiza"	Q1	20711050
3	Lecture Notes In Computer Science (Including subseries lecture notes in artificial intelligence and lecture notes in bioinformatics)	5	"Alemania"	Q2	03029743, 16113349
4	Land use policy	3	"Reino Unido"	Q1	02648377
5	Bitacora Urbano Territorial	2	Colombia	Q2	01247913, 2027145X
6	Documenti Geografici	2	Italia	Q3	22817549
7	International Journal Of Electronic Governance	2	Suiza	Q3	17427509, 17427517
8	International Journal Of Heritage Studies	2	"Reino Unido"	Q1	13527258, 14703610
9	International Journal Of Sustainable Development And Planning	2	"Reino Unido"	Q3	17437601, 1743761X
10	Iop Conference Series: Earth And Environmental Science	2	"Reino Unido"	Q2	17551307, 17551315
11	Journal Of The Architectural Intitute Of Korea	2	"Corea del Sur"	Q2	27336239, 27336247
12	Lectur Notes In civil Engineering	2	Suiza	Q4	23662557, 23662565
13	Planning Practice And Research	2	"Reino Unido"	Q2	02697459, 13600583
14	Urban Design International	2	"Reino Unido"	Q1	13575317, 14684519
15	Urban Research And Practice	2	"Reino Unido"	Q1	17535069, 17535077
16	Urban Studies	2	"Reino Unido"	Q1	00420980, 1360063X
17	A+BE ARCHITECTURE AND THE BUILT ENVIRONMENT	1	Países Bajos	Q3	22123202, 22147233
18	ADVANCES IN SCIENCE, TECHNOLOGY AND INNOVATION	1	Suiza	Q3	25228714, 25228722
19	AFRICAN GEOGRAPHICAL REVIEW	1	"Reino Unido"	Q2	19376812
20	ANALISE SOCIAL	1	Portugal	Q3	00032573

Figura 6. La revista con el mayor volumen de artículos, según datos de Scopus, 2024.

Fuente: Elaboración propia.

Durante el período analizado, se identificaron publicaciones en 125 revistas sobre participación ciudadana en la regeneración urbana. La (figura 6), muestra las veinte principales, destacando: 1) Cities (Reino Unido, 9 artículos, cuartil Q1), 2) Sustainability (Suiza, 9 artículos, Q1), y 3) Lecture Notes In Computer Science (Alemania, 5 artículos, Q2). También resalta Bitácora urbano territorial (Colombia, 2 artículos, Q2). El 90% de las revistas abordan planificación urbana, participación local y sostenibilidad, evidenciando la conexión entre participación ciudadana y regeneración urbana (Iqbal et al., 2022; Nuanmeesri, 2022; López-Rodríguez et al., 2022). El 10% restante se centra en laboratorios urbanos y metodologías para medir la efectividad de la participación.

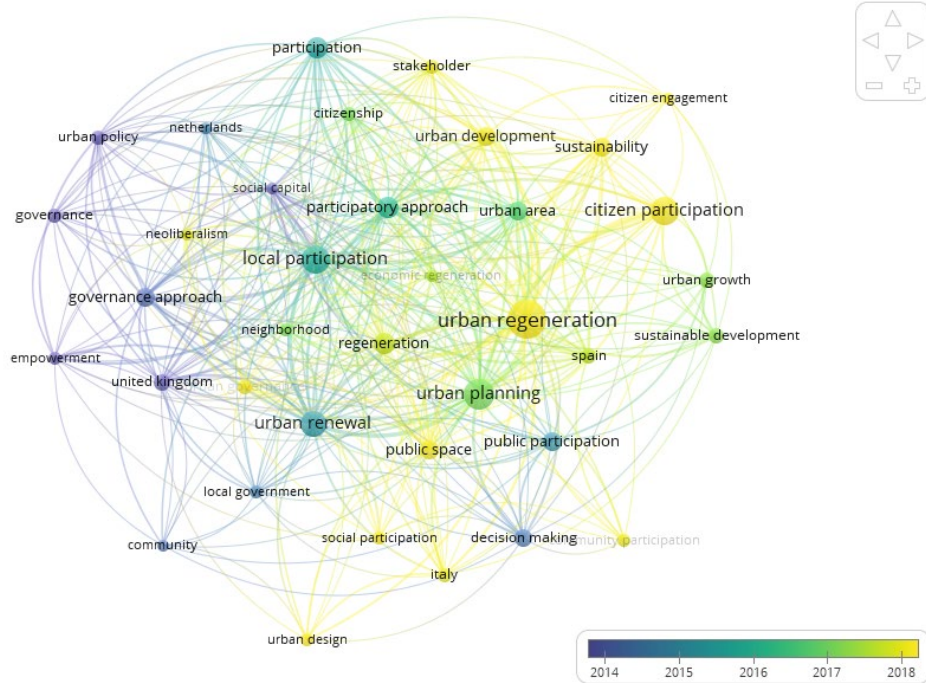


Figura 7. Palabras clave y relación con los temas, basado en VOSviewer, 2024.

Fuente: Elaboración propia.

Para identificar tendencias en la investigación sobre participación ciudadana en la regeneración urbana, se realizó un análisis temático. La Figura 7 muestra un mapa que revela conexiones entre la participación ciudadana y otras áreas del conocimiento (Ruiz-Ballesteros y Hernández-Ramírez, 2010; Stone y Nyaupane, 2018; Agapito, 2020).

Las palabras clave fueron extraídas de los metadatos de cada publicación indexada en Scopus. Posteriormente se aplicó un proceso de depuración que incluyó: (1) normalización de sinónimos y variantes lingüísticas (urban regeneration / urban renewal), (2) eliminación de términos genéricos sin valor analítico (p. ej., article, analysis), y (3) selección de aquellas palabras que aparecen en al menos tres publicaciones distintas dentro del periodo de análisis. Con estos criterios, se identificaron 37 términos relevantes. El procesamiento y la visualización se realizaron mediante el software VOSviewer, que permite agrupar los términos en clústeres y generar mapas de co-ocurrencia para mostrar las relaciones entre conceptos centrales.

El análisis de palabras clave ayuda a identificar áreas relacionadas (Naruetharadhol y Gebsumbut, 2020; Sigala, 2021; Yildirim y Esen, 2023). Entre 1998-2013 y 2018-2024, los artículos con menos de cinco citas no se incluyen. En 2014, se introduce el tema de gobernanza; en 2015, la renovación urbana; y en 2016, la participación local. En 2017, el foco es la planificación urbana, y en 2018 se regresa a la participación ciudadana. Para 2020, la regeneración urbana abarca todos los temas anteriores, reflejando una evolución hacia contextos sociales, económicos y culturales (Wijijayanti et al., 2020; Ruiz-Real et al., 2022; Moayerian et al., 2022; Ramkissoon, 2023).

Estos hallazgos subrayan la necesidad de involucrar a los ciudadanos para evitar la gentrificación y asegurar que sus intereses sean considerados. Se enfatiza la urgencia de equilibrar el desarrollo económico con la inclusión social, promoviendo estrategias que fortalezcan el tejido social y contribuyan a comunidades más cohesivas y resilientes.

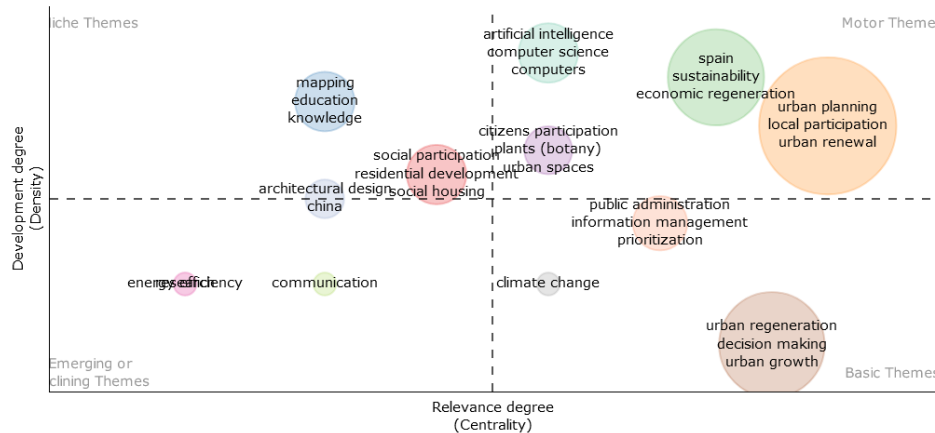


Figura 8. Principales corrientes de investigación según, Bibliometrix 2024.
Fuente: Elaboración propia.

La Figura 8 presenta un mapa temático de la investigación sobre participación ciudadana en la regeneración urbana, construido a partir del análisis bibliométrico de co-palabras clave mediante el software Bibliometrix (Biblioshiny). Este tipo de mapas se basa en cuatro enfoques o cuadrantes temáticos, derivados de la combinación de dos ejes:

Grado de desarrollo (densidad, eje Y): mide la fuerza de las conexiones internas de un grupo de palabras clave, es decir, qué tan consolidado está como campo de estudio.

Grado de relevancia (centralidad, eje X): indica la importancia de un tema en relación con otros campos, es decir, qué tan conectado está con el conjunto de la red.

A partir de estos ejes se construyen los cuatro cuadrantes que organizan las corrientes de investigación:

Temas icónicos o especializados (arriba-izquierda): tópicos desarrollados pero con menor conexión al conjunto del campo. Aquí se destacan tres corrientes: a) cartografía, educación y visualización; b) participación social, desarrollo residencial y vivienda social; c) diseño arquitectónico.

Temas motores (arriba-derecha): tópicos centrales y en expansión, con alta densidad y centralidad. Incluyen: a) inteligencia artificial y planificación económica; b) sostenibilidad, regeneración económica y participación comunitaria; c) participación ciudadana y espacios urbanos; d) planificación urbana y renovación.

Temas básicos o transversales (abajo-derecha): tópicos con alta centralidad pero menor densidad, que funcionan como base para distintas líneas de investigación. Se identifican: a) cambio climático; b) regeneración urbana y desarrollo sostenible; c) administración pública y gestión de la información.

Temas emergentes o en declive (abajo-izquierda): tópicos poco desarrollados y periféricos, que pueden estar en fase inicial o en retroceso. Se destacan: a) investigación, comunicación y eficiencia energética; b) el nodo China.

En función de estos criterios, las corrientes de investigación no son establecidas subjetivamente, sino que se construyen a partir de la co-ocurrencia de palabras clave extraídas de Scopus, agrupadas mediante algoritmos de redes (Callon et al., 1991; Aria & Cuccurullo, 2017). Así, cada cuadrante refleja el grado de madurez, relevancia e interconexión de los temas en el campo de estudio.

4. Discusión

El análisis bibliométrico muestra que la producción científica vinculada a la participación ciudadana y la regeneración urbana se inició en 1994 y llega hasta el trabajo de Bradley y Mahmoud (2024).

En este marco, instituciones como la Universidad de Basilicata, con 17 artículos, y la Universidad de Zagreb, con 15, han desempeñado un papel relevante. Asimismo, el artículo más citado, *Branding the City* de Eshuis y Edwards (2013), alcanza 169 citas, mientras que la revista *Cities* se consolida como la más prolífica, con 9 publicaciones en el cuartil Q1.

Sin embargo, los resultados evidencian que, en comparación con otros campos consolidados de la investigación urbana, tanto el volumen de publicaciones como el número de citas siguen siendo limitados. Este hecho no implica un agotamiento del tema, sino que refleja más bien su carácter emergente y especializado, en el cual la participación ciudadana dentro de la regeneración urbana constituye una sub-línea de investigación dentro del ámbito urbano más amplio (Huete et al., 2016; Figueiredo et al., 2022). Cabe señalar que gran parte de los aportes provienen de estudios de caso locales y de literatura gris —planes urbanos, informes de política pública—, lo cual explica su menor visibilidad en bases de datos indexadas de alto impacto (De Gregorio Hurtado, 2020).

El repunte en las publicaciones observado entre 2016 y 2024 refuerza la idea de que se trata de un campo en expansión, estrechamente ligado a los debates actuales sobre sostenibilidad, gobernanza colaborativa y resiliencia urbana (Ricciardelli, 2022). Por tanto, la relativa baja densidad de citas no debe interpretarse como desinterés académico, sino como un indicio de que el área se encuentra en una fase de consolidación y no en una etapa de declive.

En el periodo 2014-2018 se identificó la incorporación de palabras clave como “regeneración urbana” y “gobernanza”, lo cual refleja una diversificación temática y la apertura hacia un análisis más complejo de procesos y actores. Esta evolución pone de relieve una colaboración internacional y multidisciplinaria. De igual manera, la aparición de conceptos emergentes como “comunicación” y “eficiencia energética” proyecta nuevas direcciones para la investigación futura.

Un desafío central señalado en la literatura es la necesidad de equilibrar la participación comunitaria con los intereses económicos, de modo que se evite la gentrificación y se promueva un modelo de desarrollo urbano sostenible e inclusivo. Como advierte Harvey (2013), “el tipo de ciudad en que queremos vivir está ligado al tipo de personas que queremos ser”.

En esta línea, distintos autores (Ruiz-Ballesteros y Hernández-Ramírez, 2010; Stone y Nyaupane, 2018; Agapito, 2020; Niñerola et al., 2019; Donthu et al., 2021; Qiao et al., 2022) subrayan que la regeneración urbana participativa debe abordarse desde un enfoque multidimensional, que contemple indicadores sociales, económicos, ambientales y de gestión. Este enfoque integral resulta indispensable para responder a los desafíos complejos que plantea la regeneración urbana en el contexto contemporáneo.

5. Conclusiones

Este estudio bibliométrico ofrece una visión global sobre la investigación en participación ciudadana y regeneración urbana, destacando su origen, evolución, enfoques y tendencias emergentes. Los hallazgos pueden guiar futuras investigaciones en un campo de creciente relevancia para el desarrollo de ciudades inclusivas y sostenibles. La producción científica ha crecido de manera constante, con un aumento notable entre 2016 y 2024, subrayando su potencial de interconexión con otras áreas del conocimiento. Los países líderes son el Reino Unido, Suiza y Alemania, con Colombia como representante iberoamericano. La Universidad de Basilicata encabeza las instituciones, seguida de la Universidad de Zagreb, Aristóteles de Salónica y Lisboa. Entre los artículos más citados, “Marcar la ciudad: la legitimidad democrática de un nuevo modo de gobernanza” examina temas como regeneración urbana y participación ciudadana. Otro destacado es “Nuevas tendencias en las políticas urbanas en Europa”, que aborda dinámicas sociales y

políticas urbanas inclusivas. El análisis enfatiza que la participación comunitaria y el capital social son cruciales para una regeneración efectiva, resaltando la necesidad de equilibrar intereses económicos y comunitarios para evitar la gentrificación.

Las implicaciones teóricas de la participación ciudadana en la regeneración urbana enriquecen el conocimiento y conectan diversas áreas de estudio. Las tendencias emergentes abren nuevas líneas de investigación, sentando una base sólida para avanzar en este campo.

6. Referencias

Agapito, D. (2020). The senses in tourism design: A bibliometric review. *Annals of Tourism Research*, 83, 102934. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102934>

Aria, M., & Cuccurullo, C. (2017). Bibliometrix: An R-tool for comprehensive science mapping analysis. *Journal of Informetrics*, 11(4), 959-975. <https://doi.org/10.1016/j.joi.2017.08.007>

Alsmadi, A., Al-Gasaymeh, A., Alrawashdeh, N., & Alhwamdeh, L. (2022). Financial supply chain management: A bibliometric analysis for 2006-2022. *Uncertain Supply Chain Management*, 10(3), 645-656. <https://doi.org/10.5267/j.uscm.2022.5.010>

Bahuguna, P., Srivastava, R., & Tiwari, S. (2023). Two-decade journey of green human resource management research: A bibliometric analysis. *Benchmarking: An International Journal*, 30(2), 585-602. Doi: 10.1108/BIJ-10-2021-0619

Callon, M., Courtial, JP, y Laville, F. (1991). Análisis de palabras como herramienta para describir la red de interacciones entre la investigación básica y tecnológica: El caso de la química de polímeros. *Cienciometría*, 22 (1), 155-205.

Chen, S., Xu, Z., Wang, X., & Škare, M. (2022). A bibliometric analysis of natural disasters and business management in tourism. *Journal of Business Economics and Management*, 23(2), 305-326. <https://doi.org/10.3846/jbem.2022.16388>

Davis, M., & Salido, J. M. A. (2014). *Planeta de ciudades miseria* (pp. 265-265). Madrid: Akal.

de Gregorio Hurtado, S. (2021). La regeneración urbana como política clave frente a los retos del presente. In *Políticas urbanas y localización de los objetivos de desarrollo sostenible* (pp. 201-228). Tirant lo Blanch.

Donthu, N., Kumar, S., Mukherjee, D., Pandey, N., & Lim, W. (2021). How to conduct a bibliometric analysis: An overview and guidelines. *Journal of Business Research*, 133, 285-296. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2021.04.070>

HARVEY, D. (2013). El tipo de ciudad en que queremos vivir está ligado al tipo de personas que queremos ser. Entrevista radiofónica realizada por Vince Emanuele el, 31.

Hernández Aja, A., García Madruga, C., Matesanz Parellada, Á., Rodríguez Suárez, I., Alguacil Gómez, J., Aparicio Mourelo, Á., ... & Lorite Rodríguez, I. (2016). Anexo II. Fichas de los ítems. <https://oa.upm.es/43247/>

Ángeles Huete García, M., Merinero Rodríguez, R., y Muñoz Moreno, R. (2016). Política de regeneración urbana desde el modelo de desarrollo urbano integrado en la Unión Europea: Un enfoque analítico basado en el estudio de las ciudades españolas. *Estudios de Gobierno Local*, 42 (2), 267-286.

Ricciardelli, A. (2018). Governance and Urban Regeneration. In *Global Encyclopedia of Public Administration, Public Policy, and Governance* (pp. 2842-2849). Springer, Cham.

Dos Santos Figueiredo, YD, Prim, MA, y Dandolini, GA (2022). Regeneración urbana a la luz de la innovación social: Una revisión sistemática e integradora de la literatura. *Política de Uso del Suelo*, 113, 105873.

Martín-Consuegra, F., Alonso, C., & Frutos, B. (2015). La regeneración urbana integrada y la declaración de Toledo. *Informes de la Construcción*, 67(Extra-1), nt002-nt002. <https://doi.org/10.3989/ic.14.084>

Martínez-López, L. G., & Gualdrón-Pinto, E. (2018). Fortalecimiento del pensamiento variacional a través de una intervención mediada con TIC en estudiantes de grado noveno. *Revista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 9(1), 91-102. <https://doi.org/10.19053/20278306.v9.n1.2018.8156>

Moayerian, N., McGehee, N.G., & Stephenson Jr, M. (2022). Community cultural development: Exploring the connections between collective art making, capacity building and sustainable community-based tourism. *Annals of Tourism Research*, 93, 103355. Doi: 10.1016/j.annals.2022.103355

Mukherjee, D., Kumar, S., Mukherjee, D., & Goyal, K. (2022). Mapping five decades of international business and management research on India: A bibliometric analysis and future directions. *Journal of Business Research*, 145, 864-891. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2022.03.011>

Naruetharadhol, P., & Gebsoambut, N. (2020). A bibliometric analysis of food tourism studies in Southeast Asia. *Cogent Business & Management*, 7(1), 1733829. <https://doi.org/10.1080/23311975.2020.1733829>

Niñerola, A., Sánchez-Rebull, M. V., & Hernández-Lara, A. B. (2019). Tourism research on sustainability: A bibliometric analysis. *Sustainability*, 11(5), 1377. <https://doi.org/10.3390/su11051377>

Qiao, G., Ding, L., Zhang, L., & Yan, H. (2022). Accessible tourism: A bibliometric review (2008–2020). *Tourism Review*, 77(3), 713-730. ISSN: 1660-5373

Ramkissoon, H. (2023). Perceived social impacts of tourism and quality-of-life: A new conceptual model. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(2), 442-459. doi: 10.1080/09669582.2020.1858091

Rosas Jaco, M., Almeraya Quintero, S., Guajardo Hernández, L., & Sangerman-Jarquín, D. (2021). Análisis bibliométrico de la producción científica sobre cadena de valor turística. *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas*, 12(6), 1101-1113. <https://doi.org/10.29312/remexca.v12i6.3014>

Rodriguez-Ulcuango, O., Guerra-Flores, C., Quispe Fernandez, G., Ayaviri-Nina, D., & Giner Pérez, J. M. (2023). Bibliometric Analysis of Determining Factors in Entrepreneurial Intention. <https://doi.org/10.36941/ajis-2023-0033>.

Ruiz-Ballesteros, E., & Hernández-Ramírez, M. (2010). Tourism that empowers? Commodification and appropriation in Ecuador's turismo comunitario. *Critique of Anthropology*, 30(2), 201-229. <https://doi.org/10.1177/0308275X09345426>

Ruiz-Real, J., Uribe-Toril, J., de Pablo Valenciano, J., & Gázquez-Abad, J. (2022). Rural tourism and development: Evolution in scientific literature and trends. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 46(7), 1322-1346. Doi: 10.1177/1096348020926538

Sigala, M. (2021). A bibliometric review of research on COVID-19 and tourism: Reflections for moving forward. *Tourism Management Perspectives*, 40, 100912. Doi: 10.1016/j.tmp.2021.100912

Stone, M., & Nyaupane, G. (2018). Protected areas, wildlife-based community tourism and community livelihoods dynamics: Spiraling up and down of community capitals. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(2), 307-324. <https://doi.org/10.1080/09669582.2017.1349774>

Wijijayanti, T., Agustina, Y., Winarno, A., Istanti, L., & Dharma, B. (2020). Rural tourism: A local economic development. *Australasian Accounting, Business and Finance Journal*, 14(1), 5-13. Doi: 10.14453/aabfj.v14i1.2

Yagmur, Y., Ehtiyar, R., & Aksu, A. (2020). Evaluation of halal tourism in terms of bibliometric characteristics. *Journal of Islamic Marketing*, 11(6), 1601-1617. <https://doi.org/10.1108/JIMA-05-2019-0101>

Yildirim, Ş., & Esen, Ü. (2023). Social Entrepreneurship Activities in the Tourism Sector: Bibliometric Analysis and Social Network Analysis. In *Research Anthology on Approaches to Social and Sustainable Entrepreneurship*. IGI Global USA. <https://doi.org/10.4018/978-1-6684-7593-5.ch062>

Cómo intervenir áreas pericentrales degradadas en megalópolis latinoamericanas

How to intervene in degraded pericentral areas in Latin American megalopolises

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5612

Freddy Chacón Chacón ✦

Avance de tesis doctoral: 26.06.2025

Tutor: José Miguel Fernández Güell

Resumen

Se constata que, teniendo en cuenta las principales problemáticas de las urbes en la actualidad (aumento de la huella urbana, crisis ambiental, brecha social, deshumanización, etc.), en las megalópolis latinoamericanas (MGL-LA) no se cuenta aún con una reflexión crítica suficiente respecto a los enfoques con los cuales se han intervenido áreas pericentrales degradadas (APD), por tanto, se evidencia la necesidad de repensar el cómo se ha actuado, para rehabilitarlas como entornos que brinden adecuadas condiciones de calidad de vida. Se entiende que, al cuestionar estos enfoques, se logrará mejorar significativamente la actitud y aptitud con la cual se intervendrían otros contextos similares a futuro, potenciando su impacto en términos de integralidad y sustentabilidad. Para este fin, se centra la atención en seis intervenciones significativas, realizadas en cinco MGL-LA, estudiándolas mediante un análisis comparativo que procura un enfoque holístico e integrador, inspirado en la Regeneración Urbana Integral (RUI). En algunos aspectos estas intervenciones han atendido esta necesidad, sin embargo, la investigación evidencia que aún están lejos de poderse considerar integrales, en tanto no logran resolver, de manera equilibrada, armónica y sustentable, problemáticas ambientales, sociales, económicas, culturales y espaciales.

Palabras clave

Megalópolis, Latinoamérica, pericentralidad, degradación, renovación, regeneración urbana integral

Abstract

It is noted that, considering the main problems facing cities today (increasing urban footprint, environmental crisis, social divide, dehumanization, etc.), in Latin American megalopolises (MGL-LA), there is still insufficient critical reflection on the approaches used to intervene in degraded pericentral areas (APD). Therefore, there is a clear need to rethink how these approaches have been implemented in order to rehabilitate them as environments that provide adequate quality of life conditions. It is understood that questioning these approaches will significantly improve the attitude and aptitude with which other similar contexts would be intervened in the future, enhancing their impact in terms of comprehensiveness and sustainability. To this end, attention is focused on

✦ **Freddy Chacón Chacón** es Doctorando en Sostenibilidad y Regeneración Urbana del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio - Escuela Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid y Profesor asociado de la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca (Colombia).
freddy.chacon@alumnos.upm.es - freddychacon@universidadmayor.edu.co

six significant interventions carried out in five MGL-LA, studying them through a comparative analysis that seeks a holistic and integrative approach, inspired by Integrated Urban Regeneration (RUI). In some respects, these interventions have addressed this need; however, research shows that they are still far from being considered comprehensive, as they fail to address environmental, social, economic, cultural, and spatial issues in a balanced, harmonious, and sustainable manner.

Keywords

Megalopolis, Latin America, pericentrality, degradation, renewal, integrated urban regeneration.

1. Introducción

Este artículo sintetiza una parte del desarrollo y las conclusiones de la tesis doctoral, titulada *“Pericentralidades degradadas en megalópolis latinoamericanas: Oportunidades para la regeneración urbana integral”*, cuyo objetivo general es *realizar un análisis crítico de los enfoques con los que se ha atendido el fenómeno de insustentabilidad de áreas pericentrales degradadas (APD) en megalópolis¹ latinoamericanas (MGL-LA), mediante una valoración comparativa de actuaciones urbanas ejecutadas en procura de atender esta problemática, estudiando sus antecedentes, contexto, características, singularidades, aportes y evolución; desde una perspectiva crítica, reflexiva y propositiva, a la luz de consideraciones relacionadas con la regeneración urbana integral (RUI), con miras a identificar oportunidades e ideas sugerentes a tener en cuenta en futuras actuaciones similares.*

En este marco, se propone realizar una sucinta reflexión en torno a las cuestiones: **cómo se ha intervenido y cómo se debería intervenir a futuro en APD en MGL-LA**, reconociendo la necesidad de repensar los enfoques empleados hasta ahora, mediante un análisis comparativo que reconoce la importancia de capitalizar la experiencia común, acumulada mediante intervenciones consideradas representativas realizadas hasta ahora, pero observadas a la luz de los retos vigentes en las urbes de la región. En consecuencia, se centra la mirada en seis estudios de caso de áreas pericentrales degradadas intervenidas (APDI) en cinco MGL-LA (Ciudad de México – CDMX, Buenos Aires – CABA, Río de Janeiro – RJ, Bogotá – BTA y Lima – LMA), de manera que inicialmente se aborda el planteamiento del problema, para luego referirse a consideraciones metodológicas, los resultados alcanzados y su discusión, y, finalmente, presentar las conclusiones de cierre, emergidas a lo largo de la investigación.

2. Síntesis de la problemática

El momento histórico actual está determinado por la crisis ambiental y social de escala planetaria (palpable mediante fenómenos como el cambio climático o la marcada inequidad social) frente a la cual las ciudades deben asumir una responsabilidad significativa dado el fenómeno urbanizador detonado desde el pasado siglo². Esto exige replantear las lógicas en la manera en que se planifican y gestionan las ciudades del mundo entero, tal como se recoge actualmente en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2015), definidos como *“(…) un llamado a la acción global para acabar con la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas disfruten de paz y prosperidad”*, para lo cual agencias como el PNUD trabajan *“ayudando a erradicar la pobreza,*

¹ Término introducido por Jean Gottmann (1961), haciendo alusión a sistemas urbanos (ciudades o conurbación de ciudades o municipios) constituidas con una población de más de 10 millones de habitantes.

² “Más de la mitad de la población mundial vive hoy en zonas urbanas y en 2050, esa cifra habrá aumentado a 6.500 millones de personas, dos tercios de la humanidad” (PNUD, 2023).

reducir las desigualdades y la exclusión y desarrollar la resiliencia para que los países puedan progresar” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD, 2023).

En especial el ODS 11 – “Ciudades y Comunidades Sostenibles” que establece “hacer que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”, atendiendo a la necesidad de entender y actuar desde la comprensión que “No es posible lograr un desarrollo sostenible sin transformar radicalmente la forma en que construimos y administramos los espacios urbanos” (ONU, 2015). Coinciden con esto informes como el de Deloitte Global (2021) que identifica 12 tendencias sobre hacia dónde deben orientarse las ciudades en el futuro, incluyendo aspectos como la ciudad de proximidad y la planificación ecológica del espacio urbano. En ese contexto, se ha hecho innegable la necesidad de avanzar hacia ciudades más compactas que extensas y que en todo caso potencialicen el aprovechamiento de los tejidos preexistentes (urbanos, sociales, ambientales, etc.) a la vez que armonicen su relación con su soporte ambiental; en síntesis, ciudades que procuren ser cada vez más sustentables.

Esto es relevante en las ciudades de países en vía de desarrollo, las cuales son justamente en las que se concentra este fenómeno urbanizador, tal como lo señala CEPAL (Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía CELADE - División de Población, 2012), manteniendo la tendencia al crecimiento demográfico a la vez que el de su huella urbana, como es el caso de las 5 MGL-LA aquí estudiadas. Llama la atención, siendo en todo caso paradójico, el hecho que estas ciudades sigan expandiéndose, ampliando, su huella urbana, a la vez que a su interior crecen de forma paulatina pero constante APD³, surgidas fundamentalmente como resultado de procesos urbanos complejos y multidimensionales, asociados a cambios de usos, expansión urbana y otras dinámicas diversas que, en el tiempo y de manera progresiva, desencadenan fenómenos de fragmentación y segregación socio espacial - ambiental, evidenciados en cada vez más significativas carencias cuantitativas y cualitativas en su configuración física y funcional; lo cual supone un fenómeno problemático que aquí se ha sintetizado bajo la idea “insustentabilidad de APD en MGL-LA”⁴, el cual impide, limita y/o dificulta la posibilidad de aprovecharlas en todo su potencial (ambiental - espacial, social, económico, etc.), teniendo en cuenta que se trata de áreas estratégicamente localizadas y, por tanto, de alto valor, que pueden y deben ser intervenidas en beneficio de sus actuales y futuros habitantes, favoreciendo también los entornos vecinos a estas áreas, así como a la ciudad en su conjunto al contribuir a avanzar hacia un modelo de ciudad más compacto que extenso y, en consecuencia, más sustentable y competitiva.

En el marco de la clasificación que Hernández Aja y Rodríguez Suarez (2017), realizan para las áreas o barrios degradados o vulnerables que necesitan de rehabilitación, estas APD corresponden en especial a aquellos *desestructurados en áreas interiores de la ciudad*, definidos como de ingresos bajos con graves problemas sociales y constructivos en los cuales es necesario actuar mediante planes integrales que atiendan articuladamente a la resolución de los problemas

³ Se refiere a zonas ubicadas en las periferias o bordes de los centros históricos de las ciudades, que van concentrando actividades diversas (económicas, sociales, culturales, recreativas, residenciales, etc.), constituyendo nuevas micro centralidades (Garreau, 1991); así como o zonas surgidas en el proceso de urbanización generalizada del S. XX, que no necesariamente constituyen centralidades, sino que se crearon para implantar actividades tales como industrias, puertos, vivienda obrera, etc., atendiendo a las nuevas dinámicas urbanas propias del proceso de industrialización y “modernización”, muy influenciado por el movimiento moderno (zonificación).

⁴ En consecuencia, estas áreas caen en procesos de abandono, envejecimiento, decadencia, deterioro u obsolescencia, favoreciendo en muchos casos la aparición de serios problemas sociales (criminalidad, violencia, segregación, vulnerabilidad, tugurización, deterioro del espacio público y del patrimonio natural y construido, etc.), por tanto, se constituyen como APD.

existentes (mal estado del soporte, pérdida de las actividades económicas que los mantuvieron, degradación social de la población existente), de manera que no basta con intervenir sólo en lo “físico”, sino que hay que actuar reconstruyendo lo social y lo económico, evitando expulsar a la población que los habita. Para el caso de las MGL-LA es importante considerar que estas APD presentan una realidad dialógica, sobrepuesta y contradictoria, entre la ciudad formal planificada pero deteriorada y la ciudad informal, típicamente tugurizada y precarizada, generada por autogestión de ciudadanos.

Se trata de un fenómeno problemático que se ha venido reconociendo en el contexto de las MGL-LA, en parte por ser una tendencia global, (en especial en Europa y Norteamérica), hacia la necesidad de revitalizar o rehabilitar centros históricos y APD, de manera que se incorporan en las políticas públicas mecanismos que, mediante planes, proyectos y programas de diversas escalas, han permitido realizar intervenciones en algunas de estas áreas, siendo catalogadas como representativas e incluso como casos de éxito. Sin embargo, tal como lo evidenció el análisis realizado, al estudiarlas en detalle se reconocen en ellas algunos rasgos de avances significativos, pero, aun así, se valida la **hipótesis** planteada como punto de partida de la investigación, esta es que, en el contexto de las MGL-LA, a la luz de estos retos vigentes en el marco de la crisis ambiental y social de escala global, todavía no se logra efectuar intervenciones que puedan ser consideradas integrales, en tanto que se constatan claros desequilibrios, por ejemplo, entre los aspectos referidos al componente económico (usualmente el más privilegiado), o el componente espacial (que usualmente mejora de manera significativa), en contraste con los referidos al componente social (al que suele restársele relevancia) y al componente ambiental (en donde podría potenciarse el impacto, en particular en las MGL-LA).

En ese contexto emerge la conceptualización propia de la **Regeneración Urbana (RU)**⁵ y, más adelante, su evolución hacia la **Regeneración Urbana Integral (RUI)**⁶ como una sugerente alternativa a tener en cuenta ante la necesidad de avanzar hacia mayores niveles de integralidad y sustentabilidad en este tipo de intervenciones en el contexto de las MGL-LA; no obstante, es claro

⁵ La RU se estableció en Europa y Norte América, pero actualmente a nivel global, incluida LA, aunque desde acepciones e interpretaciones, y conviviendo con posturas diversas e incluso opuestas tales como Renovación, Revitalización, Reconversión, Readecuación, Rehabilitación, Recuperación, etc., indicativas de un volver sobre lo existente para “ponerlo al día”, mejorarlo o adecuarlo, transformándolo en tejido urbano provechoso, en tanto atiende adecuadamente a las demandas actuales y futuras (Peremiquel Lluch, 2020). Se da en 2 corrientes de pensamiento, por un lado, la “Mediterránea”, relacionada con la concepción del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1967), la autogestión y las experiencias del “recupero” del patrimonio urbano en Italia, y, por otro, la corriente anglosajona desde la “renovación urbana” tipo tabula rasa (Matesanz, 2016) muy aceptada y aplicada en LA.

La RU no tiene una acepción rigurosa, única e inequívoca sino de una conceptualización flexible y abierta, atendiendo a las especificidades de cada contexto, aunque esa ambigüedad resulte eventualmente problemática; de manera que se observa un relativo consenso en Europa y Norte América haciendo referencia a “procesos de producción urbana en el cual se realiza la implementación de grandes proyectos urbanos de recuperación, tanto física como socioeconómica, de áreas intraurbanas, generalmente en desuso”, sin embargo, esto se ha dado poco aún en LA (Paquette Vassalli, 2020), pese a que existe un alto potencial de suelo reciclable, de manera que los pocos proyectos que se han realizado son cuestionables, y no pueden ser considerados como de RU.

⁶ La RU evoluciona hacia la RUI, como se evidencia en la Declaración de Toledo, en la cual se define esta última como:

“(…) un proceso planificado que ha de trascender los ámbitos y enfoques parciales hasta ahora habituales para abordar la ciudad como totalidad funcional y sus partes como componentes del organismo urbano, con el objetivo de desarrollar plenamente y de equilibrar la complejidad y diversidad de las estructuras sociales, productivas y urbanas, impulsando al mismo tiempo una mayor ecoeficiencia ambiental”. “(…) pretende optimizar, preservar o revalorizar todo el capital urbano existente (social, urbanístico, patrimonio edificado, etc.), en contraste con otras formas de intervención, en las cuales, dentro de este capital urbano, sólo se prioriza y conserva el valor del suelo, al demolerse traumáticamente y sustituirse el resto del capital urbano y, muy lamentablemente, el capital social”. (Unión Europea, 2010).

que no debe recaerse en la copia literal de modelos exógenos que, sin la debida asimilación y apropiación, no logran ser reinterpretados en atención a las necesidades, singularidades y complejidades propias, pudiendo llegar incluso a resultar negativos, como ha ocurrido en el pasado⁷.

Al respecto, se pueden retomar algunas reflexiones que sugieren caminos para lograr esa apropiación y asimilación necesarias en una eventual implementación de la RUI en las MGL-LA. Por ejemplo, desde el sur global, han emergido críticas respecto a los resultados reales de los ODS (2015)⁸, por tanto, se plantea la idea de reconsiderar el concepto de "desarrollo sostenible", mediante una perspectiva mucho más holística e integral⁹, para adoptar el de sustentabilidad (Yori, 2004)¹⁰, lo cual implica una transformación profunda en la que el cuidado de la naturaleza ("Pachamama") es el aspecto sustancial, condicionando el desarrollo económico al cumplimiento de principios que garanticen la preservación ambiental (Daly, 1996). Estas iniciativas se alinean con la idea de la ONU - Hábitat (2018) de avanzar hacia ciudades resilientes¹¹ y humanas, para acelerar el avance hacia los ODS, entendiendo que todas las ciudades son vulnerables a los impactos provocados por la crisis ambiental de escala global que impone desafíos inaplazables, lo que afecta a las ciudades LA, debido a su ubicación geográfica y la existencia de otras vulnerabilidades. Por otra parte, se tienen aquí en cuenta propuestas encaminadas a "humanizar la ciudad", tales como las "tácticas diferentes" (Jane Jacobs, 1961), las ciudades para la gente y la humanización del espacio urbano (Jan Gehl, 2014 y 2019), la reconfiguración de las dinámicas urbanas a partir de una matriz de "Alta Calidad Social" que permite lograr ciudades de proximidad (Carlos Moreno, 2023 y 2024), y la interpretación de la ciudad en el marco de la complejidad y la incertidumbre (Fernández Güell, 2022).

En consecuencia, se plantea aquí la confluencia de 4 elementos: (1) la pertinencia de recoger el planteamiento de la RUI de entender la ciudad como un todo complejo (en este caso las MGL-LA) desde una perspectiva contextualizada, holística, articulada e integral que parta de la puesta en valor los tejidos preexistentes (ambiental, social, urbanístico, patrimonial, económico, cultural, político, etc.)¹²; (2) la necesidad de avanzar significativamente hacia un desarrollo realmente **sustentable** en el cual el cuidado y la recuperación del medio ambiente sea protagónico, por tanto, **resiliente**; y (3) la necesidad de concebir el hábitat LA desde una perspectiva **apropiada**, en la cual

⁷ En este sentido son claves referentes LA como Arango, S. (2012), Browne, E. (1988), Rojas, E. (2002) y Waisman, M. (1995).

⁸ Se cuestionan los resultados alcanzados tras una década de su formulación y metas al 2030, pues (especialmente en los países no desarrollados), están lejos de cumplirse, fundamentalmente en lo referido a la protección del planeta, la reducción de las desigualdades y la exclusión social y, contrario a ello, en muchos aspectos la situación ha empeorado, como lo evidencia el aceleramiento del calentamiento global, la persistencia de conflictos bélicos y los lentos avances e incluso en algunos casos retrocesos en la erradicación de la pobreza mundial.

⁹ Buscando trascender la retórica de armonizar lo económico, lo social y lo ambiental, aceptando que, en la práctica, los intereses económicos suelen predominar.

¹⁰ Yori explica que, refiriéndose a LA que "hablamos de sustentabilidad y no de sostenibilidad ya que, si bien ambos conceptos aluden al equilibrio socio - ambiental como pauta y patrón de desarrollo, el uso que se hace de ellos varía según el enfoque del contexto geográfico y político en que se apliquen. Para LA es claro que de los que se trata es de sustentar, sinónimo de alimentar, cuidar y, en alguna medida, hacer crecer, en el sentido de madurar; para Europa el asunto pasa por la idea de sostener, preservar, y en última instancia, mantener, es decir, insistir en la perpetuación del modelo actual".

¹¹ El concepto de resiliencia describe la habilidad de cualquier sistema urbano de mantener continuidad después de impactos o de catástrofes mientras contribuye positivamente a la adaptación y la transformación" (ONU - Hábitat, 2018) siendo necesario que todas las urbes avancen en este sentido.

¹² Se pueden tener en cuenta las consideraciones de Bouazza, O., Trovato, G., & Mata, R. (2010).

media un proceso de asimilación y reinterpretación de conceptos y referentes, permitiendo innovarlos y ajustarlos a la realidad propia de cada ciudad LA; y (4) la necesidad de rehumanizar las ciudades, poniendo las dimensiones social y ambiental al mismo nivel de otras igualmente relevantes como la espacial y la económica. A partir de esta confluencia sería factible entender la problemática de insustentabilidad de las pericentralidades de las MGL-LA como escenarios de oportunidad para una RUI apropiada y sustentable.

3. Consideraciones metodológicas

“Un pensamiento que trate de ser coherente con la realidad, debe situarse al nivel que esa realidad le pide. No podemos pensar fenómenos complejos con principios simples, no podemos pensar problemas nuevos con métodos viejos” (Ciurana, 2021)

Con el fin de atender las cuestiones planeadas, la metodología específica empleada en la parte más operativa de la investigación, se enmarca y articula con la del proyecto que la contextualiza, de manera que se parte del reconocimiento que es necesario entender la ciudad LA actual desde su realidad compleja (Fernández Güel, 2022), heterogénea, dinámica, dispersa, paradójica en muchos aspectos y con crecientes problemas ambientales y sociales, que amenazan su sustentabilidad; por tanto, se propone abordar el estudio igualmente desde una racionalidad compleja e integradora. En ese sentido, se procura una lectura holística del fenómeno, a partir de los estudios de caso seleccionados, para lo cual la metodología empleada se aproxima al pensamiento complejo (Morin, 2001), que permite considerar nuevas variables desde una perspectiva interrelacional, en la cual se procura superar las contradicciones entre los paradigmas cuantitativo y cualitativo (Cerdeira, 2010) para lograr una lectura integral del fenómeno estudiado, mucho más cercana a su realidad, centrando la atención en las relaciones más que en los elementos o fenómenos por separado empleando técnicas mixtas (Sampieri, Fernández, & Baptista, 2010).

En consecuencia, para la toma de información la investigación se apoya en herramientas cercanas al paradigma cuantitativo, tales como revisión bibliográfica (conceptos, teorías, políticas y datos), revisión de datos de los sistemas de información geográfica (SIG) propios de las web institucionales de cada MGL-LA estudiada; como aquellas cercanas al paradigma cualitativo representado principalmente por entrevistas estructuradas y semiestructuradas a expertos y ciudadanos, valoración in situ – percepción, diario de campo y registros fotográficos, en todo caso, procurando interrelacionar los resultados con el ánimo de aproximarse de manera más clara y completa a la realidad estudiada.

3.1. El modelo de análisis

Para entender cómo se ha intervenido en APD de las MGL-LA, dentro de la fase más operativa del proyecto, se centra la atención en el ejercicio de caracterización de los estudios de caso seleccionados, para lo cual se desarrolla un modelo de análisis cuyo objetivo es evaluar los niveles de integralidad y sustentabilidad, así como el impacto que presentan 6 intervenciones consideradas representativas en este contexto. En coherencia con el tejido conceptual presentado anteriormente, este modelo se inspira en la conceptualización de la RUI mediante referentes clave como el trabajo "Re-hab: Recuperando la ciudad" (Hernández et al., 2015) y el informe "Ciudad y territorio en regeneración" (CSCAE, 2024); además de incorporar los aportes relevantes desde los otros referentes enunciados, esto es ONU-Hábitat (2018), Jane Jacobs (1961) Jan Gehl (2014, 2019), Carlos Moreno (2023, 2024) y (Fernández Güell, 2022). De esta forma, se procura una

evaluación integral que permita identificar tanto los resultados tangibles como los desafíos persistentes en las MGL-LA.

La figura 1 sintetiza este modelo que abarca 24 aspectos descriptivos (18 descriptores contextuales de cada MGL-LA estudiada y para cada APDI, 7 descriptores contextuales específicos) y 44 variables de análisis que alimentan el ejercicio de contraste con indicadores referidos a temas tales como proximidad, sustentabilidad, resiliencia, compacidad, accesibilidad, habitabilidad, complejidad, conectividad, renaturalización, autonomía, etc.; distribuidos en 4 dimensiones: dimensión político normativa (6 indicadores), dimensión medioambiental (13 indicadores), dimensión físico espacial (17 indicadores) y dimensión socioeconómica (8 indicadores). Estos indicadores y descriptores se organizan dentro de estas dimensiones por escalas de abordaje de la ciudad de la más amplia a la menos amplia, así: Macro (Escala urbano territorial), Meso (escala barrial – proyecto urbano) y Micro (escala arquitectónica – Edificación y Espacio Público). A su vez, cada una de estas variables es evaluada desde indicadores cuantitativos y cualitativos, considerando sus niveles de cumplimiento en una escala de Likert que valora de 1 a 5. Los resultados de este análisis se sintetizan mediante mapas de actores relacionados (stakeholder mapping), y especialmente matrices DOFA que permiten ilustrar el proceso y las conclusiones alcanzadas, en virtud de aproximarse a la formulación de consideraciones hacia un modelo conceptual deseable en términos de una RUI sustentable y apropiada.

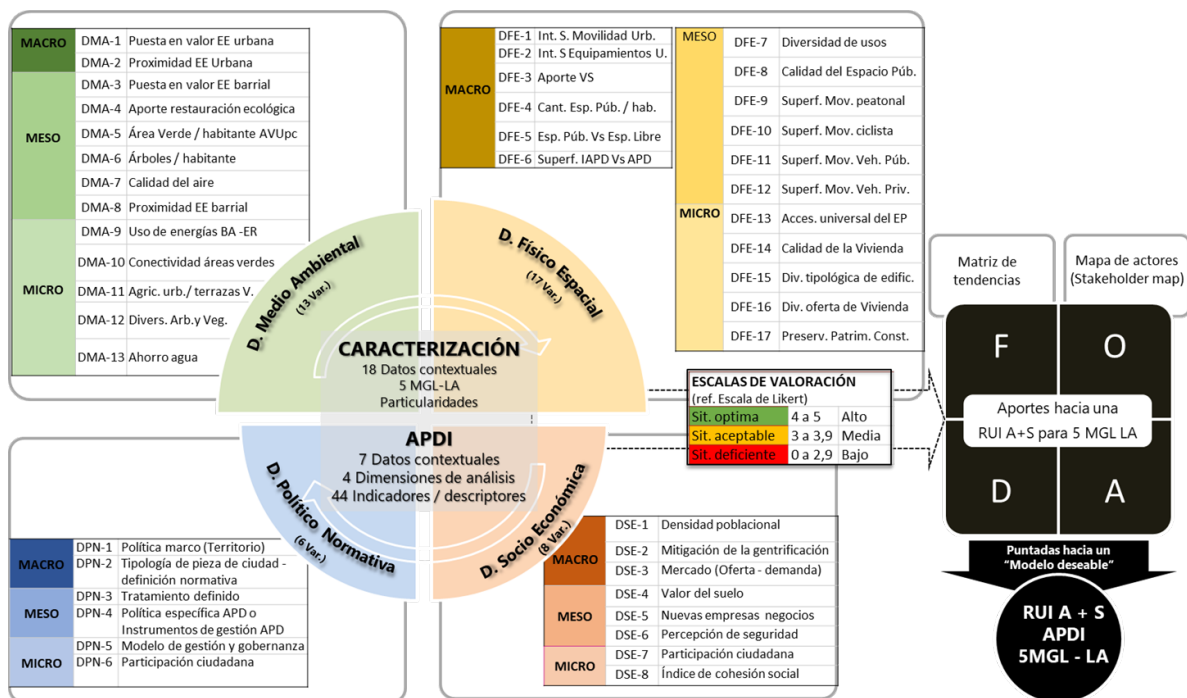


Figura 1. Modelo de análisis empleado para la caracterización de los estudios de caso.

Fuente: elaboración propia

3.2. APDI: selección de los estudios de caso

En cuanto a la selección de las APD intervenidas (APDI) a caracterizar, se procura una muestra acotada pero representativa del fenómeno estudiado, para lo cual se abordan desde el enfoque de estudios de caso colectivo, de manera que se busca entender la complejidad de cada caso en particular, desde una visión general (Stake, 1995), procurando describir su origen, evolución y

rasgos característicos, para posteriormente subrayar posibles similitudes y diferencias entre ellos que permitan extraer aspectos concluyentes. En este sentido, el objetivo no fue hallar proyectos “exitosos”¹³ sino comprender los rasgos característicos para extraer lecciones para actuaciones futuras, por tanto, los criterios de selección fueron: **(1) Localización:** ubicados en pericentralidades de MGL-LA, **(2) Condición de degradación:** evidencia clara de deterioro, informalidad, obsolescencia, abandono y problemas ambientales y sociales, que motivaron la intervención **(3) Objetivo definido:** Mejora y transformación significativa para rehabilitar, recuperando habitabilidad y potencial social, ambiental, físico espacial y económico, **(4) Escala e intervención:** debió corresponder a una escala (urbana, barrial, zonal, etc.) suficiente que permitió atender a esta problemática, **(5) Integralidad de las intervenciones:** Se dio preferencia a aquellas que procuran trascender la dimensión físico espacial, aportando en las demás dimensiones, **(6) Ejecución y trayectoria:** Proyectos ejecutados o en proceso de ejecución muy avanzado, **(7) Disponibilidad de información:** Preferencia por casos con información pública y verificable suficiente, para el análisis, y **(8) Aportes innovadores:** Valoración por enfoques novedosos en gestión, financiación o gobernanza. A partir de estos criterios, se llevó a cabo un proceso sistemático de 3 fases para la selección de los estudios de caso, así:

Fase 1 – Selección inicial y mapeo, a partir de reconocimiento de áreas degradadas catalogados en tiempos recientes (desde los 90 del S. XX) dentro de la normativa de cada MGL-LA, descartando intervenciones por su ubicación (barrios periféricos vulnerables o centros históricos propiamente, etc.) o por limitada variedad de usos (parques, plazas, transporte, etc.); inclinándose por intervenciones en pericentralidades que cumplieran con los criterios definidos, destinadas a reciclar y reconvertir antiguas zonas industriales o portuarias, barrios originalmente residenciales o con usos específicos que cambiaron su vocación e intervenciones realizadas mediante programas o planes parciales de desarrollo urbano, para reconversión de usos del suelo, promoviendo el reciclaje de edificios existentes y la construcción nueva para atraer nuevas empresas y comercios.

Fase 2. Revisión de disponibilidad suficiente de información, en la cual se realiza una búsqueda exhaustiva empleando bases de datos (Academia.edu, Google académico, Scopus, Web of Science, Redalyc y SciELO), usando palabras clave asociadas¹⁴, determinando consultar un mínimo de 10 documentos por cada MGL-LA estudiada para reconocer la recurrencia de referencias sobre proyectos de APDI específicos. Mediante esta fase se llega a un listado 15 APDI, teniendo establecido 3 intervenciones para cada MGL-LA.

Fase 3 – Selección final de estudios de caso, en la cual se consolida y depura el listado, determinando establecer 1 caso por cada MGL-LA estudiada, a excepción del caso de BTA, por ser de especial interés y tener mayor énfasis desde el origen de la investigación. Se tuvo en cuenta: (1) nivel de la información recopilada (cantidad y calidad), (2) intención de equilibrar la diversidad de los tipos de intervención desde distintos enfoques y (3) sugerencia derivada de entrevistas preliminares con informantes clave (recomendación o no de inclinarse por uno u otro proyecto desde expertos temáticos y habitantes). A continuación, se presenta el listado final de los casos de estudio seleccionados como APDI representativas en estas 5 MGL-LA

¹³ Se suelen calificar de esta forma a proyectos altamente rentables económicamente o muy reconocidos desde el gremio de la arquitectura y la planificación por la transformación positiva que generaron.

¹⁴ Se emplearon: renovación urbana, revitalización urbana, regeneración urbana, revitalización urbana, rehabilitación urbana, recuperación urbana, intervención en centros histórico, degradación urbana, mejoramiento de barrios históricos, recuperación de zonas industriales y recuperación de zonas portuarias.

Tabla 1.
Listado de estudios de caso seleccionados.

País y MGL-LA	APDI	Área (Km2)	Gestión y estado actual
México - CDMX	Nuevo Polanco: Proyecto de renovación y redensificación	2.7	Iniciado en 1987 (Plan aprobado en 1992, gestión en 2008 y actualización en 2014). Para la última década del S. XX (desde el 2000) marcó una profunda reconfiguración del área industrial en el cual las antiguas fábricas cedieron paso a parques, centros comerciales, edificios de oficinas, torres de apartamentos y dependencias gubernamentales (Valdez Zúñiga, 2020) y Aguayo Ayala, A. (2016).
Argentina -CABA	Puerto Madero: Máster Plan	1.9	Anteproyecto Urbano y formación de la Corporación Antiguo Puerto Madero en 1989, Concurso Nacional de Ideas en 1991 y puesta en marcha del proyecto (inicio del proyecto de renovación urbana) mediante el Plan Maestro en 1994 y reciclaje de los depósitos con fachada de ladrillo en el lado oeste de los diques. En 1997 se habilita el proyecto para el lado este e inician labores para encaminar la urbanización de los terrenos. Desde 1997 se han construido proyectos representativos como torres residenciales, de hoteles y de oficinas, destacándose el Puente de la Mujer (2001). En 2019 conexión del barrio con la zona céntrica de CABA, destaca el Paseo del Bajo y se inauguró el Museo Postal, Teleférico y de telecomunicaciones.
Brasil - RJ	Porto Maravilla Gamboa: Operación Urbana	5.0	Fase Preparatoria (2001-2009): Plan director Estratégico de RJ identifica la zona portuaria como área de especial interés urbanístico - Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria (2006). (Andreatta, 2010). Formalización y estructuración (2009-2011): Operación Urbana Consorciada (OUC) de la Región del Puerto de RJ. En 2010 - institucionalización del modelo de gestión - Compañía de Desarrollo Urbano de la Región Portuaria (CDURP). En 2011 viabilidad económica con la subasta de los Certificados de Potencial Adicional de Construcción (CEPACs) (Santos, M. H. C. dos, & Benevides, R. (2014). I fase de implementación (2011-2016): Infraestructura urbana e instalación de equipamientos emblemáticos y II fase de implementación (2016-actualidad): Replanteamiento del modelo de gestión (Rolnik, 2019).
Colombia - BTA	P.P. R.U. San Bernardo + San Bernardo - Tercer Milenio	0.15	Planes Parciales de Renovación Urbana iniciado formalmente el 17 de febrero de 2021 Plan Centro San Bernardo (CSB), y 27 de agosto de 2019 Plan San Bernardo - Tercer Milenio (SBTM). Actualmente se encuentran habilitados los suelos del CSB y se están comercializando los inmuebles ofertados. SBTM no ha iniciado adquisición de predios para realizar demolición del barrio existente (renovación).
	P.P.R.U. Voto Nacional-La Estanzuela	0.14	Plan Parcial de Renovación Urbana En el 2019 se adoptó el Plan Parcial Voto Nacional La Estanzuela. Actualmente se ha inaugurado el Centro de Talento Creativo Mártires y se están construyendo el Bronx Distrito Creativo y la Alcaldía de Los Mártires. No ha iniciado adquisición de predios para realizar demolición del barrio existente (renovación).
Perú - LMA	Conjunto de Vivienda La Muralla	0,63	Se inicia como Proyecto de renovación urbana de la manzana "Rastro de San Francisco", propuesta por la Municipalidad de Lima 2003. Actualmente está completamente concluido y siguen habitándolo prácticamente los mismos habitantes originales del proyecto.

Fuente: Elaboración propia

4. Síntesis de la caracterización y discusión de los resultados por estudio de caso

A continuación, se sintetizan los resultados de la caracterización realizada para cada uno de los estudios de caso, empleando el modelo de análisis (MA), el cual se puede observar en su versión tabulada en el anexo 1 del presente artículo.

4.1. Proyecto de renovación y redensificación Nuevo Polanco:

Se trata de un proyecto de reutilización y reconversión de suelo que transformó una zona industrial en un desarrollo de usos mixtos de alta densidad, predominando la vivienda para ingresos medios-altos y altos, comercio, servicios, espacios corporativos y culturales, el cual fue concebido para fomentar un crecimiento compacto, buscando reactivar económicamente un área subutilizada y establecer un nuevo modelo de habitabilidad con mayor densidad para reducir tiempos de traslado y promover la confluencia de actividades. El proyecto obtiene una **valoración general** en el MA de 3.6 (aceptable), con fortalezas en la versatilidad político-normativa y la reactivación económica, pero importantes debilidades en la inclusión social y la sostenibilidad ambiental. En cuanto a la **dimensión político normativa** (valorada en el MA con 3.6 - Aceptable) en esta intervención se

destaca la flexibilidad en la implementación normativa, que permitió adaptar usos, alturas y densidades a las demandas del mercado y realizar acuerdos sobre la marcha, de manera que esta versatilidad, aunque circunstancial por la desactualización normativa, facilitó cambios rápidos en el uso del suelo y el aumento de coeficientes, sin embargo, un mecanismo clave de financiación (Transferencia de Potenciales de Desarrollo), ha generado críticas por la percibida falta de transparencia en las compensaciones, puesto que los Estudios de Impacto Urbano a menudo legitimaron decisiones preexistentes sin mitigar adecuadamente los impactos negativos (ej. congestión vehicular). Adicionalmente, la toma de decisiones ha sido centralizada, principalmente por promotores inmobiliarios con anuencia gubernamental, resultando en una participación ciudadana más informativa que consultiva y decisoria, lo cual ha contribuido a acentuar la segregación socioespacial y el desplazamiento de poblaciones de menores ingresos, configurando un modelo excluyente de conjuntos habitacionales, corporativos y comerciales que funcionan como "burbujas cerradas", dificultando la construcción de un tejido social cohesionado.

Por su parte, en la **dimensión medioambiental** (valorada en el MA con 3.8 - Aceptable), es la mejor valorada en el proyecto, sin embargo, presenta desafíos pues la transformación ha incrementado la demanda de recursos (agua, energía, etc.) y la generación de residuos sólidos, elevando la huella ecológica de la ciudad, a la vez que ha generado atracción de vehículos y personas, por tanto, produciendo mayor congestión y contaminación (del aire y ruido). De igual manera, la proliferación de superficies duras y edificaciones de vidrio y concreto contribuye al efecto de isla de calor urbano, sin ser compensada por suficientes áreas verdes permeables, por tanto, en conjunto, a lo que se suma una débil restauración ecológica y bajos índices de área verde y árboles por habitante. A pesar de la conectividad con áreas verdes, la incorporación de especies nativas en la propuesta paisajística y la inclusión de agricultura urbana y terrazas verdes, es necesario fortalecer la implementación de acciones concretas, como el uso de energías bioamigables y la integración con la estructura ecológica de la ciudad, para revertir los impactos acumulados. En lo correspondiente a la **dimensión físico espacial** (valorada en el MA con 3.7 - Aceptable), este proyecto se constituye como un caso paradigmático de densificación y reconversión de usos a gran escala, en la cual la morfología urbana ha pasado de baja altura a un paisaje de alta densidad con torres de usos mixtos, generando un skyline distintivo, sin embargo, el predominio de conjuntos cerrados o con controles parciales de acceso, con plataformas que albergan centros comerciales y estacionamientos, restringe el acceso libre al espacio público, resultando en una privatización del espacio urbano y una reducción de su continuidad y disfrute inclusivo, por tanto, la diversidad de usos se da principalmente de forma vertical dentro de los complejos, con cerramientos a nivel de calle que excluyen a la ciudadanía. Las mejoras en la malla vial y las redes de servicios han sido insuficientes para satisfacer la creciente demanda, generando déficits en agua potable, drenaje, energía eléctrica y transporte público. Los espacios verdes públicos son escasos y fragmentados, limitándose a corredores viales, a lo que se suma que la preservación del patrimonio construido se ha limitado a la conservación de inmuebles que han cambiado de uso, perdiendo su vocación residencial y su importancia en el tejido social.

Finalmente, en cuanto a la **dimensión socioeconómica** (valorada en el MA con 3.2 - Aceptable), se evidencia como la más débil, en gran medida por el predominio de un enfoque neoliberal que prioriza la rentabilidad y la inversión, asociado a procesos significativos de gentrificación, de manera que la flexibilización para la inversión ha disparado el precio del suelo y la vivienda, afectando a colonias circundantes y profundizando la segregación socioespacial. Por su parte, la presencia de complejos residenciales cerrados fomenta el aislamiento y la baja cohesión social,

agravada por la alta rotación de residentes, a pesar de lo cual, la constitución de esta pieza de ciudad como una nueva centralidad dinámica ha generado empleo en servicios corporativos y comercio de lujo, beneficiando a los habitantes del sector, aunque se percibe desajuste inicial entre el tipo de demanda, versus la oferta laboral de los residentes originales. En resumen, esta intervención ilustra las complejidades de la renovación urbana guiada por la rentabilidad, puesto que, si bien logró una notable reconversión física y económica, las críticas se dirigen a un modelo de desarrollo que prioriza la inversión sobre la equidad social, la sostenibilidad ambiental y la participación ciudadana inclusiva, resultando en un urbanismo con profundas implicaciones para la integralidad y sustentabilidad de la ciudad.

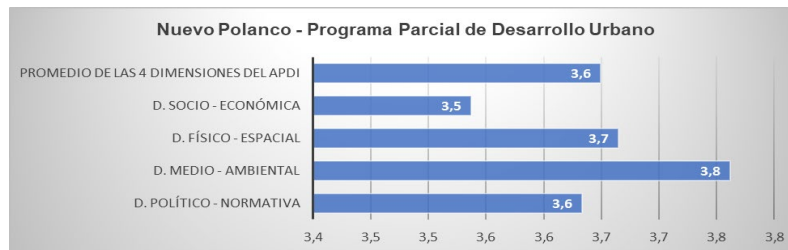


Figura 2. Síntesis de los resultados del modelo de análisis para Nuevo Polanco.
Fuente: Elaboración propia a partir del modelo de análisis

4.2. Puerto Madero: Máster Plan

Se ha constituido como un caso paradigmático de revitalización urbana a gran escala que ha transformado antiguos terrenos portuarios en un distrito de usos mixtos, logrando su objetivo de integrar estas tierras subutilizadas a la trama urbana y proporcionar una salida del centro histórico hacia el Río de la Plata. Aunque exitoso en atraer inversión y generar una nueva centralidad, este desarrollo es también un referente del urbanismo neoliberal, priorizando la rentabilidad económica sobre los aspectos sociales, lo que impacta su sustentabilidad e integralidad. En cuanto a la **dimensión político-normativa** (valorada en el MA con 4.1 - Óptima) sobresale por un marco político y normativo robusto y flexible. La creación de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. (CAPMSA) y un Máster Plan específico, junto con incentivos fiscales, atrajeron inversores y mantuvieron la coherencia del proyecto, preservando el patrimonio preexistente. La autonomía de la Corporación facilitó la toma de decisiones, minimizando la burocracia y promoviendo la inversión a largo plazo. Este modelo de alianza público-privada es un referente regional de "ganar-ganar", logrando la autofinanciación del proyecto con la venta de terrenos. Sin embargo, la participación ciudadana fue limitada a un rol informativo, priorizando el consenso entre gobierno y empresa privada, lo que ha generado críticas por falta de transparencia y la excesiva influencia del sector privado en decisiones urbanísticas, afectando la inclusión social y la diversificación de la oferta de vivienda.

Por su parte, respecto a la **dimensión medioambiental** (valorada en el MA con 4.3 - Óptima), el proyecto ha tenido un impacto positivo significativo al consolidar la Reserva Ecológica Costera Sur, transformando un antiguo basural en un humedal de alto valor ecológico. La reconversión de terrenos portuarios en generosos espacios públicos verdes a lo largo del frente ribereño, como los parques Micaela Bastidas y de las Mujeres Argentinas, ha mejorado sustancialmente el paisaje y la calidad ambiental, superando el promedio de áreas verdes y árboles por habitante de Buenos Aires. En cuanto a puntos débiles se incluyen el bajo aporte a la mejora de la calidad del aire y la

incorporación de energías renovables, además de la necesidad de mejorar la conectividad de las áreas verdes y el saneamiento de las aguas de los diques, que aún presentan contaminación y contribuyen a las islas de calor por la alta densidad constructiva. Sobre la **dimensión físico espacial** (valorada en el MA con 4.3 - Óptima) destaca por su calidad urbanística y arquitectónica, gracias a la acertada concepción y ejecución del Máster Plan. Se priorizó la recuperación del borde fluvial y la preservación de las antiguas infraestructuras portuarias (diques y docks), que se integraron como elementos patrimoniales en una nueva trama urbana contemporánea de torres de alta densidad y usos mixtos. La creación de paseos peatonales cualificados a lo largo del río ha resignificado la relación de la ciudad con el Río de la Plata. La diversidad y calidad del paisaje urbano, que combina elementos históricos (grúas, fragatas) con íconos modernos (Puente de la Mujer), son aspectos muy positivos. No obstante, se critica la homogeneidad morfológica de los nuevos desarrollos, que genera una imagen de "ciudad global genérica", y el reto persistente de fortalecer la conexión entre Puerto Madero y el centro histórico, percibida como una barrera. Además, el carácter de "gueto de exclusividad" y la saturación diurna con vaciamiento nocturno contradicen el espíritu de usos mixtos.

Finalmente, en cuanto a la **dimensión socioeconómica** (valorada en el MA con 2.8 - Deficiente), supone la mayor debilidad del proyecto, pues, aunque el proyecto ha sido un motor económico y ha revalorizado el suelo de manera exponencial, convirtiéndose en uno de los distritos más caros de LA, su revitalización ha favorecido predominantemente a las poblaciones de altos ingresos. Esto ha generado gentrificación y acentuado la segregación socioespacial, con una oferta mínima de vivienda social (<5%), acentuando la homogeneidad socioeconómica y la fragmentación con el resto de la ciudad. La débil participación ciudadana efectiva en la toma de decisiones y la baja cohesión social entre sus residentes, debido a la homogeneidad y la naturaleza itinerante de la población, son aspectos críticos que restan integralidad y sostenibilidad al proyecto. En resumen, es un referente exitoso de revitalización urbana con logros notables en planificación, gestión público-privada y recuperación ambiental y física, sin embargo, su enfoque prioriza la rentabilidad económica, lo que se traduce en importantes deficiencias en la dimensión socioeconómica, limitando su potencial como un modelo de integralidad y sustentabilidad.



Figura 3. Síntesis de los resultados del modelo de análisis para Puerto Madero.
Fuente: Elaboración propia a partir del modelo de análisis

4.3. Porto Maravilla Gamboa: Operación Urbana

Este proyecto de revitalización urbana a gran escala transformó la antigua y obsoleta zona portuaria de la ciudad mediante la intervención iniciada en 2001 con el Plan Director Estratégico, acelerando el proceso debido a la realización de la Copa Mundial FIFA 2014 y los JJ.OO. 2016, buscando modernizar y reactivar el borde costero de la Bahía de Guanabara, que históricamente había sido relegado a un "patio trasero" problemático. El MA evaluó esta intervención en términos

de integralidad y sostenibilidad, con una **valoración general** aceptable (3.3), aunque con un notable desequilibrio entre las dimensiones estudiadas. En cuanto a la **dimensión político-normativa** (valorada en el MA con 3.8 - Aceptable) se destaca por su innovador y robusto modelo de gestión, que integró intereses nacionales, metropolitanos y municipales, de manera que la Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) se constituyó como la empresa municipal encargada de liderar la gestión, y el financiamiento, el cual provino principalmente de la venta de Certificados de Potencial Adicional de Construcción (CEPACs). Este esquema público-privado, impulsado por los megaeventos, agilizó la ejecución y permitió superar trabas burocráticas comunes en RJ y en toda LA. No obstante, es cuestionable la excesiva dependencia de los CEPACs, generando fluctuaciones del mercado (ej. sobreoferta de oficinas post-pandemia), la priorización de intereses privados sobre los sociales y patrimoniales, y la opacidad en la distribución de beneficios, lo que ha generado problemas de corrupción e inequidad. Por su parte, en cuanto a la **dimensión físico espacial** (valorada en el MA con 4.0 - Óptima) resulta como la más sobresaliente debido a la ambiciosa reconfiguración de la infraestructura vial con la demolición del elevado perimetral y la creación de túneles, así como por la reintegración del frente marítimo con el centro de la ciudad, la mejora significativa del espacio público, la creación de nuevos hitos urbanos (Museu de Arte do Rio - MAR y el Museu do Amanhã) y la revalorizaron elementos históricos del puerto. También destaca la renovación de redes de servicios públicos y el impulso a la movilidad sostenible con el tranvía eléctrico (VLT) y 17 km de ciclo-infraestructura. Sin embargo, persisten problemas como la insuficiente integración de las favelas adyacentes, que han quedado marginadas, así como la tendencia a la homogeneización del paisaje urbano, lo cual pone en riesgo la autenticidad de barrios históricos como Saúde, Gamboa y Santo Cristo.

Respecto a la **dimensión medioambiental** (valorada en el MA con 2.6 - Deficiente), se evidencia que, a pesar de las grandes inversiones en saneamiento, la contaminación de la Bahía de Guanabara persiste, a la vez que la alta densidad de construcción y las superficies impermeables contribuyen a las islas de calor y aumentan la huella de carbono. Si bien se reconoce la inversión en saneamiento básico y el fomento del transporte público sostenible (VLT), el proyecto presenta significativas debilidades en la atención a la estructura ecológica a nivel barrial y la baja cantidad de áreas verdes y árboles por habitante. Finalmente, en lo referido a la **dimensión socioeconómica** (valorada en el MA con 2.7 - Deficiente), se evidencia que la intervención generó una importante reactivación económica, atrayendo inversiones y creando empleos en turismo, cultura y servicios, a la vez que revalorizó el suelo y fortaleció la competitividad de RJ como ciudad global, no obstante, el alto valor inmobiliario ha provocado gentrificación y exclusión social, con el desplazamiento forzado de poblaciones de bajos ingresos de los barrios históricos puesto que las promesas de vivienda social y mejoramiento de favelas no se cumplieron. En adición, se percibe una baja participación ciudadana efectiva en las decisiones, lo que, sumado a la homogeneidad socioeconómica y la especulación inmobiliaria (CEPACs), ha contribuido a una baja cohesión social. En conclusión, es un caso complejo de revitalización urbana, impulsado por megaeventos, que logró una notable transformación físico-espacial y un modelo de gestión innovador. Sin embargo, su carácter excluyente y la desatención a las dimensiones socioeconómica y medioambiental lo alejan de un modelo integral y sostenible, priorizando la competitividad global y la atracción de capitales sobre el bienestar social y la salud ambiental.



Figura 4. Síntesis de los resultados del modelo de análisis para Porto Maravilha Gamboa.
Fuente: Elaboración propia a partir del modelo de análisis

4.4. P.P. R.U. San Bernardo + San Bernardo – Tercer Milenio

Estos planes parciales, representan una ambiciosa y compleja intervención de renovación urbana en un área pericentral afectada por la degradación, la inseguridad y la violencia generada por la delincuencia de redes delictivas. Fue iniciada en 2019, buscando la recuperación social, física y económica del sector mediante la implantación de un nuevo tejido urbano con usos mixtos en el cual predomina la oferta de vivienda de interés social. En cuanto a los **resultados generales** obtenidos por esta intervención en el MA se tiene una valoración general aceptable (3.8), aunque su desarrollo aún es incipiente para dimensionar todos sus efectos. La integralidad y sostenibilidad se ven comprometidas principalmente por la dimensión socioeconómica. En el detalle se observa que en lo referido a la **dimensión político-normativa** (valorada en el MA con 3.7 - Aceptable) se cuenta con un marco de planeación que proporciona un contexto normativo robusto, incluyendo el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico, así como con la gestión a cargo de RENOBO, una entidad pública con facultades para adquirir suelo, gestionar recursos y planificar, convocando luego a actores privados. Al respecto, la Declaratoria de Desarrollo Prioritario facilitó la expropiación de predios, demostrando una fuerte voluntad política para abordar la crisis de seguridad, sin embargo, se resultan cuestionables aspectos como los retrasos en su ejecución por la dependencia del mercado privado y la complejidad burocrática, además, el hecho que la aplicación de herramientas como la utilidad pública e interés social, aunque necesaria, ha sido percibida como un uso coercitivo del derecho urbanístico, afectando a los residentes preexistentes sin garantías de reasentamiento justo y priorizando la seguridad sobre la preservación del tejido social.

En cuanto a la **dimensión medioambiental** (valorada en el MA con 4.5 - Óptima) resulta como la mejor valorada, atendiendo a que el proyecto promueve la recuperación ambiental y la mejora del espacio público, resolviendo problemas de insalubridad y acumulación de residuos, destacándose la conexión ecológica entre el Parque Tercer Milenio y el antiguo Hospital San Juan de Dios, creando un corredor de gran potencial para la biodiversidad. De igual forma se valora la promesa de incorporación de energías renovables, agricultura urbana, diversidad de especies nativas y sistemas de ahorro de agua, así como la mejora en la calidad del aire. No obstante, la densificación en altura limita la cantidad de árboles por habitante y las demoliciones masivas generaron un impacto ambiental significativo por escombros y partículas.

Por su parte, lo referido a la **dimensión físico espacial** (valorada en el MA con 4.3 - Óptima) se evidencia que el proyecto se basa en una estrategia de renovación tipo "tabula rasa", con la demolición de más del 90% de las edificaciones existentes para dar paso a un nuevo tejido urbano con torres de vivienda de mediana altura y equipamientos, buscando una reconfiguración del tejido

urbano que promueva la seguridad y convivencia, sumándose a la reactivación del centro de la ciudad. Se destacan como aspectos positivos como la generación de nuevo espacio público, la priorización de la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público y la conexión con el Centro Histórico, sin embargo, la demolición masiva con una débil valoración patrimonial y la tendencia a la homogeneización morfológica con conjuntos cerrados generan dudas sobre la autenticidad y la vitalidad del espacio público, contradiciendo principios de seguridad basados en el control social y la mezcla de usos. A pesar del énfasis en vivienda social, el acceso real a esta oferta para familias de bajos ingresos es limitado por el sistema de financiación propio del contexto colombiano.

Finalmente, en cuanto a la **dimensión socioeconómica** (valorada en el MA con 3.1 - Aceptable), se determina como la más débil debido a que, aunque busca la reintegración de la población vulnerada y el desmantelamiento de economías ilícitas, los impactos son inciertos a largo plazo, a lo que se suma que, al ser una intervención de "tabula rasa", genera exclusión social y gentrificación, con el desplazamiento de pobladores tradicionales y la marginalización de barrios adyacentes, de manera que resultan criticables en este caso la criminalización de la informalidad y el deficiente acompañamiento social, así como la baja participación ciudadana efectiva de los habitantes preexistentes y la débil cohesión social siendo estos problemas persistentes. En síntesis, esta intervención representa un esfuerzo significativo para abordar una problemática urbana compleja en Bogotá, con fortalezas en la planificación política-normativa, la recuperación física del espacio y el potencial ambiental, sin embargo, su enfoque de "tabula rasa" y la priorización de la seguridad sobre el bienestar social lo han llevado a deficiencias en la dimensión socioeconómica, evidenciando la necesidad de una mirada más holística e inclusiva.

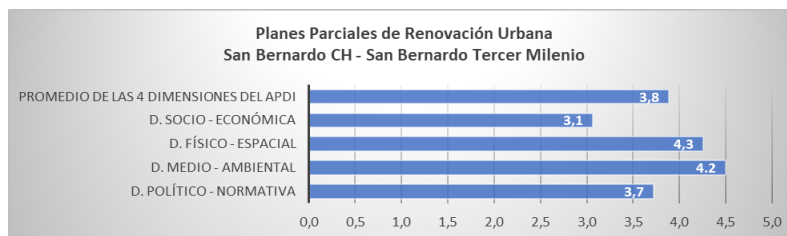


Figura 5. Síntesis de los resultados del modelo de análisis para P.P San Bernardo y San Bernardo Tercer Milenio.
Fuente: Elaboración propia a partir del modelo de análisis.

4.5. P.P.R.U. Voto Nacional-La Estanzuela

Esta intervención, que incluye proyectos clave como el Bronx Distrito Creativo y la Alcaldía de Los Mártires, es una ambiciosa intervención de renovación urbana en una zona pericentral occidental del Centro Histórico, liderada por RENOBO, la cual busca recuperar áreas degradadas, priorizando la revitalización y resignificación del centro de la ciudad, de manera que se propone transformar un sector de valor patrimonial, integrando conservación con un nuevo tejido urbano. En cuanto a los resultados obtenidos mediante el MA, se evidencia que obtiene una **valoración general** de 3.9 (aceptable, cercano a óptimo), sugiriendo de alguna manera asertividad e incluso ejemplaridad en términos de integralidad y sostenibilidad en muchos aspectos, aunque con vacíos que generan desequilibrios entre las dimensiones. Es así como lo referido a la **dimensión político normativa** (valorada en el MA con 3.8 - Aceptable) se cuenta con un marco normativo claro y detallado, lo cual genera seguridad jurídica e incentiva a inversores y futuros residentes, de manera que se configura como un Plan Parcial enmarcado en el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos de renovación urbana de Bogotá, contando con la gestión de RENOBO que actúa como entidad gestora con amplias facultades, incluyendo la adquisición de predios por compra, enajenación o expropiación, lo que garantiza la viabilidad del proyecto. Se destaca que la capacidad de gestión de

esta entidad es una fortaleza, especialmente en la compleja gestión predial y la atracción de actores privados, sin embargo, los procesos de adquisición son lentos y conflictivos debido a la densidad y complejidad de la titulación, generando resistencia de comerciantes y habitantes que perciben falta de garantías, pese a los programas de gestión social, respecto a lo cual se debe enunciar que la expropiación por utilidad pública plantea el desafío de un reasentamiento justo y una participación ciudadana genuina y vinculante, que aún es débil, además de persistir la amenaza de que las dinámicas negativas anteriores (delincuencia) resurjan al no abarcar toda el área degradada.

En cuanto a la **dimensión medioambiental** (valorada en el MA con 4.5 - Óptima) se destaca por la mejora sustancial de la calidad ambiental urbana y la salubridad, incluyendo la mejora de infraestructura de servicios públicos y gestión de residuos, además del hecho de potenciar la estructura ecológica zonal y barrial mediante nuevas plazas y zonas ajardinadas, revitalizando áreas existentes y creando un corredor ecológico que conecta con el Parque Tercer Milenio y la Plaza de Los Mártires. De igual forma sobresalen aspectos como la densificación moderada y el fomento del transporte público y modos blandos de movilidad, contribuyendo a la reducción de la huella de carbono, además de la incorporan sistemas de drenaje sostenible, paneles solares, terrazas verdes y vegetación nativa, sin embargo, las demoliciones y construcciones masivas generan impactos temporales (ruido, escombros, islas de calor), que la planificación promete mitigar, mejorando la calidad del aire y contribuyendo a mitigar los altos niveles de contaminación persistentes en el centro de la ciudad. En lo referido a la **dimensión físico espacial** (valorada en el MA con 4.1 - Óptima), se destaca que una parte de la intervención se enfoca en la conservación y rehabilitación de elementos patrimoniales, como edificaciones para el proyecto "La Milla" (nodo cultural y de innovación), de manera que el nuevo tejido urbano combina equipamientos metropolitanos con edificaciones de mediana altura y densidad, priorizando la vivienda social y diversificando la oferta habitacional y de usos comerciales y de servicios, lo que fomenta la vitalidad y proximidad, por tanto, se crea un nuevo sistema de espacio público de calidad que mejora la conectividad y accesibilidad con el Centro Histórico y otras intervenciones. La redistribución de la malla vial prioriza el transporte público y modos blandos, en línea con las políticas de movilidad de Bogotá. No obstante, son cuestionables aspectos como el hecho que la densificación puede generar presiones sobre el patrimonio de menor escala, así como tender a homogeneizar el paisaje urbano, a lo que se adiciona la apuesta por los conjuntos cerrados, respecto a lo cual se plantean dudas sobre si resuelven la inseguridad o generan zonas muertas.

Finalmente, en lo correspondiente a la **dimensión socioeconómica** (valorada en el MA con 3.4 - Aceptable), se evidencia que es un pilar fundamental pero también un desafío en tanto que se busca la formalización económica y la diversificación de usos, conciliando la oferta masiva de vivienda social con la atracción de nuevas actividades, por tanto, los objetivos incluyen mejorar la habitabilidad y seguridad, y fomentar la reactivación socioeconómica; destacándose aspectos como la diversificación de la oferta de vivienda como mecanismo para combatir la segregación socioeconómica. Sin embargo, el proyecto enfrenta el riesgo de gentrificación y desplazamiento de poblaciones tradicionales, exacerbado por la demolición del barrio preexistente y la apuesta por la formalización económica, lo cual puede afectar a los pequeños comerciantes que allí habitan. En ese contexto, la gestión social es un desafío relevante pues la complejidad de las necesidades de los pobladores genera resistencia y conflictividad, además de persistir la amenaza del crimen organizado debido a la no intervención de toda el área degradada. A pesar de estas debilidades, la

visión transformadora de los gestores y actores involucrados y lo percibido hasta la actualidad genera optimismo sobre la consecución de los ambiciosos objetivos a mediano y largo plazo.

En resumen, se trata de un propuesta ambiciosa que integra la revitalización del centro, balanceando la conservación del patrimonio con un nuevo tejido con incremento moderado de densidad que incluye usos mixtos, la cual, aunque presenta logros significativos en las dimensiones político-normativa, medioambiental y físico-espacial, también evidencia sus mayores desafíos en la dimensión socioeconómica, donde la protección de los derechos de los habitantes preexistentes y la conformación de un nuevo tejido social cohesionado son cruciales para garantizar la sostenibilidad y evitar un desequilibrio.

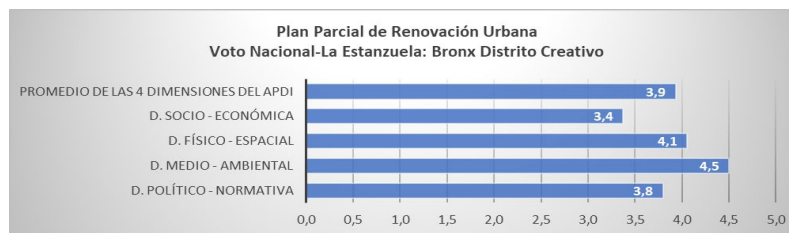


Figura 6. Síntesis de los resultados del modelo de análisis para Plan Parcial Voto Nacional La Estanzuela.
Fuente: Elaboración propia a partir del modelo de análisis

4.6. Conjunto de Vivienda La Muralla

Esta intervención ubicada en el Cercado de Lima, consiste en una revitalización urbana concluida en 2004, bajo el Programa Municipal de Renovación Urbana EMILIMA, cuyo objetivo fue atender las necesidades de poblaciones de bajos ingresos de la zona, aprovechando el potencial urbanístico y apalancándose en la capacidad organizativa de la comunidad, de manera que se materializa con la construcción de 71 unidades de vivienda en un área de aproximadamente 0.63 km², transformando un predio marginal con vestigios de la antigua muralla en un complejo habitacional digno. En cuanto a la evaluación mediante el MA esta intervención obtiene una **valoración general** de 3.9 (aceptable), destacándose en varias dimensiones, aunque con una debilidad en el aspecto medioambiental, de manera que, en lo referido a la **dimensión Político-Normativa** (valorada en el MA con 4.5 - Óptima), resulta como una de las mejor valoradas puesto que el proyecto se benefició de un marco normativo adaptativo y estratégico, con incentivos para vivienda digna y el rol de entidades financieras; estando enmarcado en el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima – 2040, lo que favorece lo referido a su sostenibilidad e integralidad. En ese sentido, la participación ciudadana fue protagónica, con la comunidad activamente involucrada en todas las etapas, incluyendo la construcción de las viviendas, constituyéndose como un modelo ejemplar para LA al demostrar la capacidad de la autogestión comunitaria y de la colaboración público-privada efectiva, así como de la transparencia en la asignación de viviendas, basada en antigüedad y vulnerabilidad, como fortalezas clave. De esta manera se consolidó como un caso piloto exitoso, promoviendo la inversión en el Centro Histórico, sin embargo, la adquisición del predio generó tensiones con ocupantes informales, evidenciando la necesidad de procesos de acompañamiento social más claros, además, la falta de una política integral a escala maestra limita su impacto transformador más allá del sitio específico, es decir que la replicabilidad del modelo es limitada.

En cuanto a la **dimensión Medioambiental** (valorada en el MA con 2.5 - Deficiente), se debe enunciar que, aunque el proyecto mejoró las condiciones sanitarias y de habitabilidad de la manzana intervenida, y se podría articular con el Parque La Muralla (de carácter metropolitano) y el

futuro proyecto Río Verde (a lo largo del Río Rímac), potenciando la valoración de la estructura ecológica urbana; se presenta deficiencias significativas debido a la escala del proyecto que limita su impacto ambiental general, así como el hecho que los indicadores de área verde y árboles por habitante son bajos, al igual que la contribución a la mejora de calidad del aire. De igual forma, No hay evidencia clara de incorporación de energías renovables o agricultura urbana en terrazas y, en la práctica, la conexión ecológica con el Parque La Muralla es insuficiente, observándose además una limitada diversidad de especies arbóreas y una escasa inclusión de sistemas de gestión y ahorro de agua y energía. En lo referido a la **dimensión físico-espacial** (valorada en el MA con 4.0 - Óptima), se valora el aprovechamiento en términos de ciudad de proximidad del proyecto, al estar en el Cercado de Lima, permitiendo una excelente integración con el sistema de movilidad y equipamientos de la ciudad, destacándose la apuesta por la vivienda realmente social, con las 71 unidades adjudicadas a las familias originales que participaron en su construcción, mejorando significativamente su calidad de vida. Por otra parte, la configuración del sistema vial, propio de la zona, prioriza la movilidad peatonal, facilitando su integración armónica con el tejido contiguo (Centro histórico), preservando fachadas patrimoniales, de manera que, mediante un diseño sobrio, con materiales y colores acordes al entorno, contribuye a la cualificación del paisaje; sin embargo, se evalúan negativamente la baja cantidad de espacio público por habitante y de superficie para movilidad ciclista, además de las limitaciones para la accesibilidad universal dentro del complejo.

Por último, lo correspondiente a la **dimensión socioeconómica** (valorada en el MA con 4.7 - Óptima), se destaca como la más fuerte del proyecto, siendo uno de sus objetivos principales la repoblación del Centro Histórico, para lo cual se ofrece vivienda formal a familias de bajos y medios ingresos para contrarrestar este fenómeno. En este sentido, la participación activa y el empoderamiento de la comunidad, incluso en la construcción, fomentaron un fuerte sentido de pertenencia y generaron transferencia de conocimiento, a lo que se suma que la estrategia de financiación hizo viable y accesible la tenencia de viviendas, mejorando la seguridad y la dignidad de los hogares al superar problemas de informalidad y delincuencia. Por esta razón, se puede afirmar que, en cuanto a esta dimensión, es un caso de éxito y de buenas prácticas orientada a la recuperación de zonas degradadas sin desplazar a los habitantes, contribuyendo a la reactivación económica y social, atrayendo nuevos negocios y mejorando la percepción de seguridad, de manera que su impacto ha sido incluso mayor al esperado pues ha servido como modelo para replicar en iniciativas similares. Sin embargo, la gentrificación es un riesgo potencial por el éxito del proyecto. En conclusión, esta intervención puede ser considerada un ejemplo sobresaliente de regeneración urbana con un fuerte componente social, demostrando que es posible revitalizar áreas degradadas del patrimonio histórico de forma inclusiva, teniendo en cuenta que su éxito radica en un innovador modelo político-normativo y una sobresaliente participación comunitaria que priorizó el bienestar de sus habitantes, aunque enfrenta desafíos en la escala medioambiental.

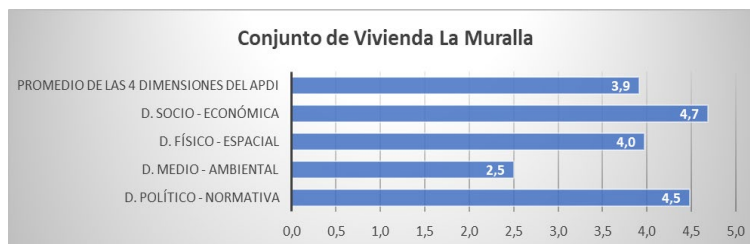


Figura 7. Síntesis de los resultados del modelo de análisis para La Muralla.

Fuente: Elaboración propia a partir del modelo de análisis

5. CONCLUSIONES

Para concluir el presente artículo, se presentan a continuación algunas consideraciones orientadas a atender a la cuestión por el cómo se han intervenido las APD en MGL-LA y cómo se deberían intervenir a futuro, así como a evidenciar la validación de la hipótesis planteada, a la luz del análisis realizado, inspirado en la conceptualización de la RUI y otras nociones e ideas relacionadas con la necesidad de rehumanizar la ciudad, para lo cual es pertinente tener en cuenta que se centró aquí la mirada en evaluar su nivel de integralidad y sustentabilidad, la cual depende del adecuado balance entre las distintas dimensiones. En ese contexto, se observan resultados diversos pues, aunque todas las intervenciones tenían el objetivo de revertir la condición de degradación de zonas urbanas específicas, lo cual ocurrió en todos los casos, se presentan matices particulares, aciertos y desaciertos; similitudes y diferencias, que se procura aquí subrayar.

Inicialmente, refiriéndose a la **dimensión político normativa**, es interesante que el análisis evidencia, como un aspecto común en los estudios de caso, que la voluntad política y la capacidad institucional han sido fundamentales para crear marcos normativos y modelos de gestión innovadores que han viabilizado su ejecución, por ejemplo, la Corporación Antiguo Puerto Madero o la gestión de RENOBO en los casos de Bogotá, evidencian una fuerte determinación para la ejecución de estas intervenciones, definiendo la normativa a seguir, redefiniendo usos del suelo y alturas, y promoviendo la inversión; de manera que el modelo de gestión mediante asociaciones público privadas (APP), ha predominado para movilizar recursos económicos clave, con la particular excepción de la Muralla, que se apoyó especialmente en la participación de la ciudadanía. Si bien este modelo ha sido eficiente para lograr la inversión necesaria, es evidente que es vulnerable a las fluctuaciones del mercado, además de incidir de manera usualmente no favorable en aspectos centrales como la participación ciudadana, la cual se reconoce como un punto débil generalizado, tendiendo a ser superficial y no vinculante en la mayoría de los casos (5 de 6), lo que se traduce en decisiones estructurales tomadas con escasa injerencia de los habitantes preexistentes y nuevos.

En cuanto a la **dimensión medioambiental**, se evidencia que, en general, estas intervenciones han logrado mejoras significativas en aspectos como la creación y articulación de espacios verdes, la mejora de servicios públicos relacionados con la gestión de residuos y mitigación de impactos ambientales con nuevas tecnologías, sin embargo, se tiende a priorizar acciones remediales (por ejemplo en cuanto a salubridad y paisajismo) sobre una real visión integral de sustentabilidad urbana con mentalidad progresista, en tanto persisten desafíos como la descontaminación de cuerpos de agua, y la inclusión de indicadores de sustentabilidad ecológica a largo plazo. Al respecto, se debe enunciar que, aunque el componente medioambiental no tenía la misma relevancia en el pasado, las tendencias actuales exigen una mayor integración con la estructura

ecológica de las ciudades, considerando su función ecosistémica y la adaptación al cambio climático, de manera que sería pertinente para futuras intervenciones tener este derrotero en primer lugar, así como considerar la posibilidad de realizar actuaciones de actualización en las intervenciones ya realizadas para ponerlas a tono con la tendencia requerida. En lo referido a la **dimensión físico espacial**, es donde estas intervenciones muestran sus características más favorables, en tanto han transformado sectores degradados en entornos atractivos para la inversión y deseables para ser habitados por parte de la ciudadanía, priorizando la calidad urbana y arquitectónica, con estrategias como la rehabilitación de suelos para nuevas edificaciones de mediana y alta densidad, la incorporación de usos mixtos, la creación de hitos y la reconfiguración del espacio público para priorizar modos de transporte blandos; lo cual les han valido reconocimiento nacional e internacional, pues han permitido recuperando piezas urbanas y generando nuevos polos de desarrollo; sin embargo, esto también ha detonado problemáticas socioeconómicas, tales como la gentrificación, como una consecuencia casi inevitable, con el aumento del costo de vida y el desplazamiento de poblaciones originales.

Por su parte, en cuanto a la **dimensión socioeconómica**, se da un contraste entre un aparente éxito económico y una afectación negativa en lo social, que se expresa en fenómenos como la atractividad para la inversión, en contraste con el incremento de los niveles de la segregación socio-espacial, por tanto, se reconocen avances en aspectos como la creación de modelos de gestión y viabilidad financiera, pero se resultan cuestionable los fenómenos que se derivan como situaciones indeseables, por ejemplo, en Nuevo Polanco y Puerto Madero o Nuevo Polanco, que claramente priorizaron la reactivación económica y la atracción de inversiones de alto nivel, generando empleo pero exacerbando las desigualdades urbanas, mientras que otros casos como los planes parciales de San Bernardo y Voto Nacional en Bogotá buscan erradicar la criminalidad, pero a menudo desplazan a la población preexistente, especialmente por la erradicación de la economía informal, lo que compromete la sostenibilidad social. En este sentido, el caso de La Muralla es una excepción positiva, al priorizar la permanencia y participación de la comunidad, convirtiéndose en un modelo de integralidad social y económica, aunque no exento del riesgo de gentrificación futura. En síntesis, a la luz de los hallazgos de la investigación, es factible afirmar que las APDI en MGL-LA tienden a ser impulsadas por la renovación físico-espacial y la reactivación económica, con modelos de gobernanza público-privada, a partir de lo cual, si bien se logra transformar el tejido urbano, revelan un déficit significativo en sus niveles de integralidad y sustentabilidad debido a sus debilidades en aspectos como la integralidad social (baja participación y gentrificación) y, en menor medida, en lo medio ambiental, de manera que es evidente una fuerte tensión entre el desarrollo económico y la equidad social, comprometiendo la sustentabilidad a mediano y largo plazo. La Muralla demuestra que un enfoque centrado en la participación comunitaria y el derecho a la ciudad es viable para intervenciones más equitativas, ofreciendo lecciones valiosas para proyectos en curso como los de Bogotá.

Por tanto, a partir de estas ideas concluyentes y a la luz del análisis realizado, es factible afirmar que se valida la hipótesis planteada, esto es, que en el contexto de las MGL-LA, teniendo en cuenta los retos vigentes que deben atender las ciudades, no se cuenta aún con una reflexión crítica suficiente respecto a los enfoques con los que se ha actuado al momento de intervenir APD, por tanto, las actuaciones realizadas evidencian débil integralidad y sustentabilidad debido al desequilibrio entre las distintas dimensiones urbanas, sugiriendo que, a pesar del creciente interés en la problemática de la degradación urbana y el recuperar tejidos en la ciudad consolidada, esto aún no se ha logrado traducir efectivamente en políticas públicas que generen hábitats

verdaderamente sustentables y resilientes. Es así como, en lo referido a la dimensión político normativa, se evidencia como las políticas públicas, aunque renovadas, se aplican de forma fragmentada, e incluso eventualmente ineficaz, debido a debilidades en la gobernanza y la desarticulación interinstitucional, lo cual limita la implementación de estrategias a largo plazo y la participación ciudadana activa y efectiva; mientras que en lo referido a la dimensión físico espacial, predomina el enfoque en la renovación física, con matices como la rehabilitación de edificios y la mejora de espacio público, sin una comprensión realmente profunda de las dinámicas socioeconómicas y medioambientales, lo cual detona fenómenos indeseables como la gentrificación y el desplazamiento de poblaciones vulnerables. En cuanto a la dimensión medioambiental, se evidencia que eventualmente se subestima, pues se tiende a ofrecer respuestas sin una visión ecosistémica integral, de manera que no se logran soluciones robustas para problemas como la contaminación o la gestión eficiente de recursos. Por su parte, lo referido a la dimensión socioeconómica, muestra fragmentación y débil integralidad, evidenciando una insuficiente comprensión real de las dinámicas socioeconómicas, por tanto, se requieren actuaciones adaptadas a cada contexto que incluyan a todas las poblaciones y articulen economías formales e informales, contribuyendo decididamente a la reducción de la segregación y la inequidad.

En consecuencia, el desafío al momento de intervenir APD en MGL-LA consiste inicialmente en construir una reflexión crítica profunda y holística que cuestione los enfoques desarrollistas y neoliberales que priorizan el crecimiento económico sobre la equidad social y la sostenibilidad ambiental, para lo cual es fundamental fortalecer la capacidad institucional para una planificación estratégica a largo plazo, promoviendo una reflexión transdisciplinaria robusta entre la academia, profesionales y formuladores de políticas, lo cual permitiría posicionar nuevos paradigmas como una RUI apropiada al contexto de la ciudad Latinoamericana, que procure fortalecer la justicia espacial y la resiliencia urbana.

De esta forma, es evidente que parte del reto consiste en entender que realizar este tipo de intervenciones en las MGL-LA requiere un enfoque adaptable y contextualizado, no soluciones universales, de manera que se reconozcan los retos persistentes, pero también las oportunidades para futuras intervenciones más integrales y sustentables, siendo en todo caso factible interpretar y apropiarse desde una propia perspectiva de los principios de la RUI, evitando la mera importación de modelos foráneos. En ese marco, se debe señalar entre los retos más desafiantes la necesidad de reducir decididamente la marcada segregación socioespacial, infortunadamente característica de las urbes de la región, de manera que este tipo de intervenciones eviten constituirse como enclaves aislados para ciudadanía de ingresos altos, desplazando a poblaciones vulnerables y exacerbando la gentrificación, procurando, en oposición, lograr mayor diversidad social para construir ciudades más equitativas e incluyentes. Para esto es fundamental ser ingeniosos para lograr diversificar la oferta de tipologías de vivienda, equilibrando aquellas destinadas para altos ingresos que viabilizan las destinadas a vivienda social, lo cual propicia la permanencia de residentes preexistentes y la llegada de nuevos habitantes de diversos estratos, siendo lo deseable que se diluyan las distinciones entre unos y otros.

Otro reto fundamental es fortalecer los modelos de gobernanza, de manera que se supere la limitada participación ciudadana, especialmente de los residentes preexistentes, que se ha evidenciado como una constante en la cual las decisiones estructurales suelen ser unilaterales, generando desconfianza y desmotivación, por tanto, se requiere potenciar la capacidad de negociación y diálogo de todos los actores, desde el liderazgo de los gobiernos locales. Aquí es

importante indicar que, aunque existe capacidad de gestión en las APP y entidades especializadas, el reto es orientarlas hacia modelos más equitativos y transparentes, incorporando la opinión comunitaria desde fases tempranas y destinando parte de la plusvalía a la comunidad. Finalmente, es un reto crucial abordar con mayor determinación el deterioro ambiental, procurando configurar efectivamente ciudades más resilientes al cambio climático, entendiendo que las acciones puntuales son insuficientes para resolver problemas como la contaminación de los cuerpos de agua y, por tanto, se requieren soluciones robustas en eficiencia energética, manejo de residuos y protección de la rica biodiversidad latinoamericana.

De igual forma emergen oportunidades interesantes, teniendo en cuenta la gran cantidad disponible de suelo pericentral degradado y subutilizado, pero estratégicamente ubicado en las MGL-LA, que ofrece un potencial urbanístico invaluable, de manera que su rehabilitación, con recuperación ambiental y patrimonial, cualificación del espacio público, densificación y provisión de equipamientos, diversidad de usos, etc., contribuye a reducir el incremento de la huella urbana. En ese mismo sentido la recuperación del patrimonio construido y arqueológico y el reciclaje de edificaciones abandonadas, representan una oportunidad cultural y económica, generando identidad y valor agregado, al igual que la disponibilidad de infraestructuras preexistentes en estas zonas (culturales, transporte, infraestructura, comercio, etc.) permite fortalecer sistemas urbanos y mejorar la calidad de vida, a la vez que pueden contribuir a incrementar la conciencia colectiva hacia la sustentabilidad y la resiliencia. Sin duda, el ingenio demostrado en cuanto a los mecanismos de gestión y financiamiento puede aprovecharse en este sentido, así como también para generar salvaguardas sociales para propiciar mayores niveles de equidad, mediante una distribución equitativa de costos y beneficios, destinando la plusvalía a vivienda social, infraestructuras y equipamientos, de manera que se presenta una oportunidad para soluciones más democráticas en futuras intervenciones en las cuales se transforme la amenaza de la gentrificación en una reducción de desigualdades.

A partir del análisis realizado se pueden señalar además como ideas sugerentes a futuro aspectos como el generar normativas urbanísticas flexibles pero vinculantes que hagan realmente obligatoria y estructural la participación de la ciudadanía, así como la inclusión de vivienda social y mecanismos de protección contra el aumento de arriendos. En este sentido, se deben fortalecer los mecanismos e instancias de gobernanza, haciéndolas más activas, versátiles, dinámicas y coordinadas para una planificación territorial concertada, e implementando modelos innovadores de gestión comunitaria y co-creación, que hagan viable el empoderamiento de las comunidades locales como agentes activos en la toma de decisiones. En cuanto a la dimensión medioambiental, es sugerente la idea de concebir actuaciones que incorporen economía circular e infraestructuras verdes de manera determinante, reutilizando materiales y optimizando el manejo de residuos para aumentar la resiliencia climática, lo que se puede fortalecer mediante la posibilidad de implementar certificaciones de calidad que incluyan estándares de sustentabilidad social y ambiental, monitoreando el impacto en la calidad de vida y evitando la gentrificación.

Finalmente, es sugerente la idea de promover una intensa colaboración y diálogo entre MGL-LA para transferir aprendizajes y enfrentar desafíos compartidos, de manera que se apoyen mutuamente en el gran reto que resulta ser posicionar un enfoque integral que priorice el bien común sobre el particular, asegurando que la voluntad política se traduzca en entornos justos, inclusivos y resilientes para todas y todos. Allí, la posibilidad de incorporar una RUI, adaptada al contexto latinoamericano y con un enfoque sustentable, podría ser crucial para avanzar en este

sentido, siendo fundamental adaptar sus principios a realidades locales como las profundas brechas sociales, la informalidad, el déficit habitacional y la fragmentación institucional. En este sentido, los estudios de caso abordados revelan avances en la rehabilitación de áreas degradadas, pero también limitaciones significativas en su integralidad social y ambiental, por tanto, este enfoque podría cobrar una pertinencia estratégica, debido a su fortaleza en temas como la gobernanza multinivel colaborativa y capital social que empodera a diversos actores, fomentando la resiliencia urbana, lo cual es relevante en la región por la presencia de comunidades cohesionadas y resilientes, un capital social que este enfoque puede potenciar mediante la autogestión y autoorganización, generando modelos de gobernanza más colaborativos, superando la fragmentación administrativa e impulsando la participación ciudadana.

De esta forma, desde el marco conceptual holístico que supone la RUI, se posibilitaría superar enfoques fragmentados y promover la inclusión que trasciende miradas limitadas como la de la renovación urbana tipo tabula rasa o la generación de enclaves urbanos exitosos económicamente, pero excluyentes, priorizando la cohesión y la equidad social y la inclusión y promoviendo la participación ciudadana genuina, la justicia espacial y la diversidad poblacional, mediante una decidida apuesta por la vivienda asequible que garantice la permanencia de los habitantes preexistentes, previniendo la gentrificación. Otro aspecto sugerente desde la RUI es la priorización de la movilidad sostenible, priorizando el transporte público masivo, la infraestructura peatonal y ciclista, contribuyendo a la descarbonización de las ciudades, un área donde ciudades como Bogotá ya tienen una trayectoria destacada. Finalmente, se debe subrayar otro pilar de una RUI adaptada al contexto LA, esto sería la transversalidad del componente medioambiental, siendo en tanto implica priorizar la sustentabilidad ambiental sobre la rentabilidad inmobiliaria, incorporando principios de eficiencia de recursos, energías renovables, resiliencia climática, gestión de residuos y agua desde las etapas tempranas de los proyectos mediante estrategias como inclusión de infraestructuras verdes y una mejor gestión de aguas lluvias.

6. Referencias

Administración Pública del Distrito Federal - Jefatura de Gobierno CDMX. (2005). Decreto que contiene el Programa Delegación de Desarrollo Urbano para la Delegación Miguel Hidalgo . Obtenido: de https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/MIGUELHIDALGO_P1.pdf

Andreatta, V. (Org.). (2010). Porto Maravilha e o Rio de Janeiro: + 6 casos de sucesso de revitalização portuária. Casa da Palavra.

Aguayo Ayala, A. (2016). Nuevo Polanco: renovación urbana, segregación y gentrificación en la Ciudad de México. *Iztapalapa - Revista de ciencias sociales y humanidades*, 37(80), 101-123. doi:<https://doi.org/10.28928/revistaiztapalapa/802016/atc4/aguayoayalaa>

Arango, S. (2012). Arquitectura moderna latinoamericana: el juego de las interpretaciones. *Anales del Instituto de arte americano e investigaciones estéticas Mario J. Buschiazzo*(42). Obtenido de <https://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/issue/archive>

Bouazza, O., Trovato, G., & Mata, R. (2010). Por una gestión y regeneración urbana sostenible e integrada. *Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales XLII* - 164 (págs. 367 - 408). Madrid: Ministerio de Vivienda de España.

Browne, E. (1988). *Otra arquitectura en América Latina*. México: Gustavo Gili.

Bronx Distrito Creativo. (s.f.). Bronx Distrito Creativo. Recuperado el 15 de Mayo de 2025, de <https://bronxdistritocreativo.gov.co/>

Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) - División de Población de la CEPAL. (agosto de 2012). Población, territorio y desarrollo sostenible. Santiago de Chile: Naciones Unidas. Obtenido de <https://www.cepal.org/notas/73/Titulares2>

Cerda, H. (2010). La investigación total. Ed. Magisterio.

Ciurana, E. R. (septiembre de 2021). pensamientocomplejo.org. <https://pensamientocomplejo.org/>

Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España (CSCAE) - Observatorio 2030. (2024). Ciudad y territorio en regeneración: Informe del Observatorio 2030 del CSCAE. Madrid: Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España (CSCAE). Recuperado el julio de 2024, de <https://observatorio2030.com/sites/default/files/2024-06/Informe%20regeneracion%20urbana.pdf>

Gobierno de Buenos Aires (2018). Código Urbanístico y de Edificación de Buenos Aires. Obtenido de <https://buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/desarrollo-urbano/normativa/codigo-urbanistico-y-de-edificacion>

Daly, Herman. (1996). Beyond Growth: The Economics of Sustainable Development. Beacon Press.

Delgadillo, V. (2020). Regeneración urbana en la Ciudad de México: polisemia de concepciones y de acciones públicas. Revista INVI, 35(100), 20-37. doi: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582020000300020>

Departamento de Asuntos Económicos y Sociales - UN. (2018). [un.org](https://www.un.org/es/desa/2018-world-urbanization-prospects). Obtenido de <https://www.un.org/es/desa/2018-world-urbanization-prospects>.

Deloitte Global. (2021). Urban Future With a Purpose 12 trends shaping the future of cities by 2030. Cascais: Deloitte Global .

EMILIMA. (2025). [gob.pe](https://www.gob.pe/emilima). Obtenido de <https://www.gob.pe/emilima>

Empresa de Desarrollo Urbano de la Región del Puerto de Río de Janeiro (CDURP). (s.f.). Programa Internacional de Cooperación Urbana. Unión Europea-América Latina y el Caribe. Obtenido de Rio de Janeiro - Porto Maravilha: https://iuc.eu/fileadmin/user_upload/Regions/iuc_lac/user_upload/Rio_de_Janeiro_-_Porto_Maravilha.pdf

Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - RENOBO. (2023). Informe de Gestión 2020-2023. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá. Obtenido de https://renobo.com.co/sites/default/files/control/310124-Informe_Gesti%C3%B3n-2020-2023VF_1.pdf

Fernández Cox, C. (1989). Modernidad apropiada. Revista Summa, 171 - 178.

Fernández Güell, J. M. (2006). Planificación estratégica de ciudades - Nuevos instrumentos y procesos. Barcelona: Reverté.

Fernández Güell, J. M. (2022). Complejidad e incertidumbre en la ciudad actual - Hacia un nuevo modelo conceptual. Barcelona: Reverté.

Gaviria, A., & Sarmiento, O. L. (27 de junio de 2019). Ciudades Latinamericanas: Innovaciones para entornos más saludables y sostenibles. (C. d. Latina, Entrevistador) Obtenido de <https://cods.uniandes.edu.co/ciudades-latinoamericanas-innovaciones-para-entornos-mas-saludables-y-sostenibles/#entry-content>

Garreau, J. (1991). Edge city : life on the new frontier (Ciudad límite: la vida en la nueva frontera). Nueva York: Doubleday.

Gehl, J. (2014). Ciudades para la Gente. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Gehl, J. (2019). La humanización del espacio urbano. Barcelona: Reverté.

Global Footprint Network. (septiembre de 2021). footprintnetwork.org. Obtenido de <https://www.footprintnetwork.org/>

Gobierno de Bogotá (2021). Plan de Ordenamiento Territorial - Bogotá Reverdece. (2021). Obtenido de <https://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/decreto-pot-bogota-2021>

Gobierno de Buenos Aires. (2024). Código Urbanístico de BA. Obtenido de https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2025-02/cur-cuerpo-principal_0.pdf:
<https://buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/desarrollo-urbano/normativa/codigo-urbanistico-y-edificacion>

Gobierno de la Ciudad de México. (2020). Plan de Desarrollo de la Ciudad de México. Obtenido de https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/288/PGDCDMX_completo.pdf

Gottmann, J. (1961). Megalopolis: The urbanized northeastern seaboard of the United States. New York: The Twentieth Century Fund.

Governo do Estado do Rio de Janeiro. (2018). Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI/RMRJ). Obtenido de <https://www.modelarametropole.com.br/>

Grupo de Trabajo Especial de Regeneración Urbana - Grupo de Trabajo Ciudad y Territorio en Transición. (2024). Ciudad y territorio en regeneración: Informe del Observatorio 2030 del CSCAE. Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España (CSCAE). CSCAE.

Hernández Aja, A., & Rodríguez Suárez, I. (2017). De la rehabilitación a la regeneración urbana integrada. (I. U. Valladolid, Ed.) Ciudades(20), 1-20. doi:10.24197/ciudades.20.2017.20

Hernández, A. (Dir.), García, C., Matesanz, Á., Rodríguez, I., Alguacil, J., Aparicio, Á., Fariña, J., González, I., Ruiz, G., Camacho, J., Castrillo, M., Gálvez, M., Román, E., Sánchez, D., Vega, P., Tamayo, A., Fernández, V.; Lorite, I. (2015). Recuperando la ciudad. Estrategia para el diseño y la evaluación de planes programas de regeneración urbana integrada. Madrid: Instituto Juan de Herrera (IJH). Recuperado el junio de 2023, de <http://oa.upm.es/43837/>

Jacobs, A. (24 de agosto de 2016). Las olimpiadas dejan en Río una estela de obras anheladas por mucho tiempo. The New York Times. Recuperado el enero de 2024, de <https://www.nytimes.com/es/2016/08/24/espanol/america-latina/las-olimpiadas-dejan-en-rio-una-estela-de-obras-anheladas-por-mucho-tiempo.html>

Jacobs, J. (1961). Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades (3ra (2013) ed.). Navarra: Capitan Swing.

Jiménez Campos, L. (8 de Septiembre de 2017). Conjunto Habitacional La Muralla. Recuperado el 23 de Mayo de 2025, de <https://es.scribd.com/document/358655452/Conjunto-Habitacional-La-Muralla>

Kahatt, S. (s.f.). REDIVISS (Red Iberoamericana de Vivienda Social Sostenible). Recuperado el 23 de Mayo de 2025, de La Muralla: <https://rediviss.com/la-muralla/>

Lefebvre, H. (1967). El derecho a la ciudad. 3.a ed. Barcelona: Península.

Matesanz Parellada, Á. (2016). Políticas urbanas y vulnerabilidad. Tesis doctoral. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid. Escuela técnica superior de arquitectura de madrid. Obtenido de <http://oa.upm.es/44893/>

Moreno, C. (2023). La revolución de la proximidad: De la «ciudad-mundo» a la «ciudad de los quince minutos». Londres: Alianza Editorial.

Moreno, C. (2024). La “Ciudad de 15 Minutos”: rediseñar la vida urbana con la proximidad de servicios. (A. d. Barcelona, Ed.) Barcelona Societat | Journal on Social Knowledge and Analysis, 30. Obtenido de <hal-04648669>

Morin, E. (2001). Introducción al pensamiento complejo. Barcelona: Gedisa.

Municipalidad Metropolitana de Lima. (2021). Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021 - 2040. Obtenido de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3851856/Ord.%202499-2022%20%2B%20PLANMET%202040%20%281%29.pdf?v=1668791607>

Najman, M. (2017). El nacimiento de un nuevo barrio: El caso del Conjunto Urbano Padre Mugica en la ciudad de Buenos Aires y sus impactos sobre las estructuras de oportunidades de sus habitantes. Territorios(37). doi:<https://revistas.urosario.edu.co/xml/357/35752420007/html/index.html>

Niebla, K. (19 de 02 de 2019). Puerto Madero: lujos y poder en el barrio con más visitantes que residentes. Clarin. doi:https://www.clarin.com/ciudades/30-anos-puerto-madero-lujos-poder-barrio-visitantes-residentes_0_1xnPjPu2q.html

Noticias ONU. (28 de noviembre de 2018). "El desarrollo sostenible no puede suceder sin el ingenio de los países del Sur" Antonio Guterres. Noticias ONU. Obtenido de <https://news.un.org/es/story/2018/11/1446551>

OECD/European Commission. (2020). Cities in the World: A New Perspective on Urbanisation. Paris: OECD Publishing. Obtenido de <https://doi.org/10.1787/d0efcbda-en>

ONU - Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. (16 de mayo de 2018). www.un.org/development/desa/es/news. Obtenido de <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>

ONU. (2015). www.un.org/sustainabledevelopment. Recuperado el septiembre de 2023, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

ONU - Hábitat. (2018). Ciudades Resilientes. Obtenido de <https://onu-habitat.org/index.php/ciudades-resilientes>

ONU-Hábitat. (2020). Estado Global de las Metrópolis 2020 – Folleto de Datos Poblacionales. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos - ONU-Hábitat.

Paquette Vassalli, C. (2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano. Revista INVI, 35(100), pp. 38-61. Recuperado de <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/63370> Peremiquel Lluch, F. (2020). Hacia una regeneración urbana 2.0. Barcelona como referencia. Revista INVI, 35(100), 199-217. doi:10.4067/S0718-83582020000300199

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (septiembre de 2023). undp.org. Recuperado el septiembre de 2023, de <https://www.undp.org/es>

RENOBO. (2025). Empresa de Renovación Urbana y Desarrollo de Bogotá. Obtenido de <http://static-186-28-253-78.static.etb.net.co/>

Rojas, E. (2002). La preservación del patrimonio histórico urbano en América Latina y el Caribe. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de <https://publications.iadb.org/es/publicacion/15257/la-preservacion-del-patrimonio-historico-urbano-en-america-latina-y-el-caribe-una>

Rolnik, R. (2019). Urban warfare: Housing under the empire of finance. Verso.

Stake, R. (1995). Investigación con estudio de casos. Madrid: Morata.

Sampieri, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2010). Metodología de la Investigación. México D.F.: McGraw-Hill.

Santos, M. H. C. dos, & Benevides, R. (2014). Porto maravilha: Uma proposta de reinvenção do Centro do Rio pela ótica da requalificação do espaço urbano. Eptic online: Revista Electrónica Internacional de Economía Política de las Tecnologías de la Información, Comunicación y Cultura, 16(1), 105-119.

Unión Europea. (2010). Documento de referencia de Toledo sobre la regeneración urbana integrada y su potencial estratégico para un desarrollo urbano más inteligente, sostenible y socialmente inclusivo en Europa. 22 de junio de 2010, Toledo. Obtenido de https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/8343F582-2844-4F9C-BDEF-4C2E2AFC547C/111530/6_declaracion_Toledo.pdf

Valdez Zúñiga, A. (2020). Morfología urbana de Nuevo Polanco. El caso específico de la Ampliación Granada. Universidad Autónoma Metropolitana. Obtenido de <https://hdl.handle.net/11191/7057>

Waisman, M. (1995). La Arquitectura Decentrada . Bogotá: Escala.

Yory, C. M. (2004). Ciudad y Sustentabilidad . Bogotá: U. Piloto .

Vulnerabilidad y configuración morfológica de asentamientos humanos precarios e informales en áreas metropolitanas de Colombia: El caso de La Inmaculada Etapa II, Galapa

Vulnerability and morphological configuration of precarious and informal human settlements in metropolitan areas of Colombia: The case of La Inmaculada Etapa II, Galapa.

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5615

Dalmiro García Estrada (autor/a) [♣]

Avance de tesis doctoral: 06/11/2024

Directora: Dra. Sonia De Gregorio Hurtado

Resumen

La investigación analizó los procesos de configuración morfológica y tipología de las viviendas en asentamientos precarios e informales del Área Metropolitana de Barranquilla y su relación con las condiciones socioeconómicas, el bienestar, el confort y la seguridad de sus residentes. La estructura del artículo presenta la revisión de la literatura de los temas vinculados con la investigación (informalidad, morfología y vulnerabilidad), y la metodología aborda las generalidades del caso de estudio y describe en detalle las técnicas de recolección y sistematización de datos. El caso de estudio es el asentamiento informal La Inmaculada Etapa II en Galapa (Atlántico, Colombia). Los resultados y discusión se presentan en tres componentes: análisis de la configuración morfológica, evaluación de las condiciones socioeconómicas e implicaciones de estos aspectos en la vulnerabilidad y cohesión urbana y social al tejido formal.

Palabras clave

Asentamientos informales, configuración morfológica, precariedad, vivienda.

Abstract

The research analyzed the processes of morphological configuration and typology of housing in precarious and informal settlements in the Metropolitan Area of Barranquilla and their relationship with the socioeconomic conditions, welfare, comfort and safety of their residents. The structure of the article presents the literature review of the topics related to the research (informality, morphology and vulnerability), and the methodology addresses the generalities of the case study and describes in detail the data collection and systematization techniques. The case study is the informal settlement La Inmaculada Etapa II in Galapa (Atlántico, Colombia). The results and discussion are presented in three components: analysis of the morphological configuration, evaluation of the socioeconomic conditions and implications of these aspects on vulnerability and urban and social cohesion to the formal fabric.

Keywords

Informal settlements, morphological configuration, precariousness, housing.

[♣] **Dalmiro García Estrada** es alumno/a de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

daragaes@hotmail.com dalmiro.garcia@alumnos.upm.es

ORCID: [0000-0003-2878-3601](https://orcid.org/0000-0003-2878-3601) (Dalmiro García Estrada)

1. Introducción

En el mundo, alrededor de 800 millones de personas viven en asentamientos informales o barrios precarios/marginales, ya sea en la periferia, bordes o zonas centrales de la ciudad (Natkiewicz et al., 2022). Los asentamientos informales representan entre el 40% y 80% del territorio urbano de las grandes ciudades en países en vías de desarrollo; estos espacios suponen grandes retos medioambientales y socioeconómicos para los Estados y organismos gubernamentales (Baruti, Yahia, & Johansson, 2024). En ese sentido, la informalidad urbana es un reto esencial para los planificadores de la ciudad, lo que conlleva a desarrollar nuevos lenguajes conceptuales enfocados a transformar las realidades de los asentamientos informales y proveer de nuevos espacios adaptados a las necesidades de estas comunidades (Dovey & Recio, 2024; Gómez-Villanueva, Rolong-Ojito and TheránNieto, 2021).

En los asentamientos informales, las personas construyen sus viviendas con diferentes desechos de materiales o trozos de obras de construcción, asimismo acceden a agua potable por medio de vendedores ambulantes o carro-tanques (Ziervogel, 2020). Además, los asentamientos informales representan las lógicas espaciales heterogéneas de la informalidad urbana, cuyos rasgos morfológicos, en ocasiones, son comunes a las morfologías formales, pero distintos a la legalidad del uso de la tierra (Cinnamon, 2024). Desde esta perspectiva, las condiciones morfológicas de los asentamientos informales como, por ejemplo, ancho de las calles, altura y material de las viviendas, calles o avenidas inconclusas y la baja arborización inciden no solamente en su marginalización y exclusión del resto de la ciudad, sino también en la formación de ambientes sociales deficientes (Scovronick, Lloyd, & Kovats, 2015).

Por otro lado, los retos medioambientales y térmicos que supone el tejido urbano de los asentamientos informales están relacionado con la baja circulación de aire y el incremento de la incomodidad y estrés térmico (Baruti, Johansson, & Åstrand, 2019). Tal como lo plantea Yi et al. (2022) entre los daños ecológicos causados por los asentamientos informales se encuentra el deterioro del ambiente térmico; por ejemplo, en climas cálidos y húmedos donde el estrés térmico predomina la mayor parte del año (Baruti & Johansson, 2020), la alta densidad poblacional y adosamiento de las viviendas en asentamientos informales aumenta la temperatura del aire y disminuye la circulación de ventilación natural en los espacios interiores (Banerjee, Middel, & Chattopadhyay, 2020).

El análisis de los asentamientos informales requiere comprender las sinergias e interrelaciones de los miembros de la comunidad con su entorno y cómo las condiciones morfológicas impactan desde el desarrollo humano hasta la comodidad térmica (Dovey & Recio, 2024). La configuración morfológica y las condiciones socioeconómicas son dos elementos relacionados entre sí en el desarrollo urbano y humano en asentamientos informales; puesto que las condiciones sociales, culturales y económicas como pobreza y marginalización de un entorno inciden en los patrones de crecimiento y forma urbana de un asentamiento, determinando las tipologías de las viviendas, la utilización de materiales para la construcción y los lineamientos para la ocupación del espacio. Asimismo, estos aspectos influyen en los niveles de vulnerabilidad de la comunidad y cómo los asentamientos informales, desde los modelos de intervención estatal, pueden cohesionarse al tejido formal del resto de la ciudad y/o municipalidad (Trejo-Guzmán, 2020).

Por otro lado, en el Área Metropolitana de Barranquilla, los procesos de configuración morfológica y tipología de las viviendas en asentamientos precarios e informales reflejan una compleja interacción entre factores económicos, sociales y culturales. Estas viviendas, a menudo construidas con materiales de bajo costo y en condiciones de alta densidad, no solo responden a la necesidad inmediata de alojamiento, sino que también evidencian las limitaciones económicas de sus residentes. La falta de planificación urbana y la escasez de recursos han llevado a la creación de espacios que, aunque funcionales, carecen de las características necesarias para garantizar un bienestar óptimo, afectando así la calidad de vida de sus habitantes.

La relación entre la morfología de estas viviendas y las condiciones socioeconómicas es evidente en aspectos como el confort y la seguridad. La disposición de las viviendas y la infraestructura limitada contribuyen a un entorno que puede ser inseguro y poco confortable, lo que impacta negativamente en la salud y el bienestar de los residentes. Además, la precariedad de estas condiciones habitacionales perpetúa ciclos de pobreza y exclusión social, dificultando el acceso a servicios básicos y oportunidades de desarrollo. Todas ellas son cuestiones a tener en cuenta a la hora de plantear actuaciones de mejora, orientadas a su regeneración o mejoramiento integral.

En el momento presente resulta crucial abordar estas problemáticas a través de políticas integrales que promuevan la mejora de las condiciones de vida en estos asentamientos, fomentando así un entorno más seguro y confortable para sus habitantes (Gómez-Villanueva et al., 2021). Desde esa perspectiva, el objetivo de la investigación fue analizar los procesos de configuración morfológica y tipología de las viviendas en asentamientos precarios e informales del Área Metropolitana de Barranquilla y su relación con las condiciones socioeconómicas, el bienestar, el confort y la seguridad de sus residentes. Se considera que alcanzar conocimiento sobre esta cuestión es clave para dar lugar a posibles procesos de regeneración y mejoramiento de los asentamientos informales que tengan en cuenta las particularidades de esta realidad.

La estructura del artículo presenta la revisión de la literatura de los temas relacionados con la investigación (informalidad, morfología y vulnerabilidad), y la metodología aborda las generalidades del caso de estudio y describe a detalle las técnicas de recolección y sistematización de datos. El caso de estudio es el asentamiento informal *La Inmaculada Etapa II en Galapa (Atlántico, Colombia)*. Los resultados y discusión se presentan en tres componentes: análisis de la configuración morfológica, evaluación de las condiciones socioeconómicas e implicaciones de estos aspectos en la vulnerabilidad y cohesión urbana y social al tejido formal.

2. Revisión de la literatura

Informalidad urbana

El aumento de la marginalidad urbana y el bajo acceso al mercado de la vivienda ha dado lugar al crecimiento de asentamientos informales en zonas susceptibles de sufrir riesgos como deslizamientos e inundaciones (Bastani et al., 2024). Sumado a esto, los procesos de migración y el desarrollo desigual enmarcado en la desigualdad socioeconómica de los países en vías de desarrollo también han contribuido a la formación de asentamientos informales en las periferias urbanas (Cinnamon, 2024). Bajo estas condiciones, los ocupantes informales logran enfrentar la precariedad y luchar diariamente para subsistir en asentamientos marginados y entornos desiguales, minimizando los riesgos recurrentes, mientras trabajan por construir un espacio seguro para ellos y sus familias (Fransen et al., 2024). De igual forma, los residentes viven con la

preocupación que produce no saber cómo obtener alimentos para su familia o la zozobra de sufrir desalojos forzosos por parte de las fuerzas policiales (Ziervogel, 2020).

Los materiales de construcción de paredes y pisos, y las condiciones insalubres alrededor de las viviendas en los asentamientos determina la proliferación de agentes patógenos que aumentan los riesgos de los residentes a padecer enfermedades (Pinter-Wollman, Jelić and Wells, 2018;). Asimismo, la infraestructura deficiente de las viviendas y uso de materiales inflamables en la construcción incrementa su vulnerabilidad extrema al fuego; aunque en algunos casos de incendios presentados en asentamientos informales, la pérdida de vidas es mínima, estos incendios provocan daños incalculables en las propiedades y el territorio (Florez-Trujillo, Valencia, & Avendaño-Uribe, 2023). Además, debido a la infraestructura de las viviendas, los asentamientos informales, particularmente en zonas costeras, son vulnerables y más propensos a sufrir daños por fenómenos naturales como, por ejemplo, vendavales, ciclones y huracanes (Bruno-Valenzuela, Esteban, & Motoharu, 2020).

Por otro lado, los asentamientos informales son lugares segregados del resto de la ciudad, particularmente, por su condición de ilegalidad en la ocupación de la tierra. Sin embargo, existen otras razones por las cuales los grupos sociales en los asentamientos informales son segregados, ya sea por sus bajos ingresos económicos (pobreza), familias en condición de desplazados por la violencia y catástrofes, o personas pertenecientes a una etnia o raza distinta (Carvalho & Netto, 2023). En los casos por desplazamiento forzoso, las catástrofes o conflictos internos han llevado a muchas familias a construir viviendas provisionales en la periferia urbana, sitios que con el paso del tiempo y falta de solución estatal se consolidan como asentamientos ilegales segregados del tejido formal de la ciudad (Bakhaty, Salama, & Dimitrijević, 2023).

Otro aspecto por considerar de los asentamientos informales es su impacto en la sostenibilidad medioambiental de las ciudades. La cocreación de estos espacios ilegales aumenta la producción de residuos y desechos que, con la concentración de personas en el lugar, terminan por contaminar el medioambiente, particularmente, los cuerpos de agua cercanos como humedales, lagunas o ríos (Njeri, Munala, & Letema, 2023). Además, la expansión de los asentamientos informales ha reducido las áreas verdes y zonas de arborización en las ciudades, ocasionando la degradación del paisaje y el aumento del estrés por calor debido a la falta de árboles que generen sombra al interior de los asentamientos (Therán-Nieto, Pérez-Arévalo, & García-Estrada, 2022).

Condiciones morfológicas de los entornos urbanos

El aumento de la marginalidad urbana y el bajo acceso al mercado de la vivienda ha dado lugar al crecimiento de asentamientos informales en zonas susceptibles de sufrir riesgos como deslizamientos e inundaciones (Bastani et al., 2024). Sumado a esto, los procesos de migración y el desarrollo desigual enmarcado en la desigualdad socioeconómica de los países en vías de desarrollo también han contribuido a la formación de asentamientos informales en las periferias urbanas. La morfología urbana analiza la forma urbana y todos los procesos y factores relacionados que la modifican, así como la tipología de edificaciones, avenidas, manzanas o lotes que hacen parte de la trama urbana de una ciudad (Cinnamon, 2024). En ese sentido, la forma urbana resulta de la interacción de tres componentes: el plano/suelo, los usos del suelo y las características de las edificaciones (Sgroi, 2016). De ese modo, según de Oliveira & Chuerubim (2018):

La morfología urbana puede ser entendida como la ciencia técnica que estudia la forma geométrica de las ciudades. Además, también son objetos de investigación de la morfología urbana los procesos relacionados a la formación y funcionamiento del territorio de las ciudades y de sus elementos constitutivos (lotes, calles, cuadras, barrios, entre otros) (p. 1).

Tomando en consideración lo anterior, en el estudio de la morfología urbana se debe tener en cuenta tres componentes:

- El plano: Definido por el trazado o la trama vial y condicionada por la disposición de las edificaciones en las calles y las condiciones naturales del medio (Meda & Vigliocco, 1991).
- Usos del suelo: Están determinados por los tipos de actividades de cada una de las zonas de la ciudad (residenciales, comerciales, institucionales, industriales, etc.). Los usos del suelo definen las circulaciones y aprovechamiento de los espacios urbanos (Meda & Vigliocco, 1991).
- Edificaciones: Hace referencia a las formas y disposiciones de las edificaciones en el espacio urbano que, a su vez, su emplazamiento se enmarca en el trazado de las calles y trama vial (Meda & Vigliocco, 1991).

Otro de los factores que determinan en la morfología urbana es la relación entre la altura de las edificaciones y el ancho de la calle definido como cañón urbano. Los cañones urbanos son uno de los elementos principales de la morfología urbana, puesto que se refiere al espacio creado entre las fachadas de los edificios y la calle entre estos (Oke et al., 2017; Fernández & Gentili, 2021; Therán-Nieto et al., 2019). En los cañones urbanos se crean diferentes sinergias sociales y comportamientos térmicos que inciden en la sensación de confort y bienestar de las personas.

Por otro lado, **“en el caso de la ciudad informal se deben tener en cuenta los patrones de localización y crecimiento que definen la trama urbana de los asentamientos informales”** (Alegría-Corona, 2024). Tal como lo expone Alegría-Corona (2024):

La producción social del hábitat genera condiciones morfológicas que obedecen a una lógica incremental, adaptativa y de microescala. Analizar, clasificar y comprender la morfología urbana de los asentamientos informales es clave para entender cómo opera la producción informal en las ciudades del Sur Global (p. 225).

Vulnerabilidad en los asentamientos humanos

Según las Naciones Unidas citado por el Departamento Nacional de Planeación (2023) la vulnerabilidad está relacionada con “las condiciones determinadas por factores o procesos físicos, sociales, económicos y ambientales que aumentan la susceptibilidad de un individuo, una comunidad, activos o sistemas a los impactos de los peligros” (p. 12). En ese sentido, la vulnerabilidad se puede concebir como el nivel o grado en que una comunidad o sistema reacciona adversamente ante la ocurrencia de un suceso, peligro, amenaza, entre otros (Usamah et al., 2014). Asimismo, la vulnerabilidad hace referencia a la capacidad, características y rasgos de una persona, grupo o comunidad y su situación que determina la forma en que ellos se anticipan, gestionan, enfrentan, recuperan o resisten ante el impacto de desastres y/o amenazas (Bailey & Zenteno, 2015; Fank, 2021).

Por otro lado, la vulnerabilidad social se refiere a los posibles impactos que puede provocar el contexto sociocultural y económico en una persona, grupo o comunidad. Asimismo, abarca la mínima capacidad o incapacidad de los grupos más débiles en una comunidad para afrontar, sobrellevarlos y/o sortearlos (Pizarro, 2001). Desde esa perspectiva, la vulnerabilidad social puede describirse en diferentes dimensiones, tales son: educación, infraestructura de servicios, infraestructura de equipamientos y viviendas, salud y trabajo. Sumado a esto, la vulnerabilidad en temas de vivienda y hábitat se le conoce como vulnerabilidad residencial (Bailey & Zenteno, 2015).

De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación (2023) la vulnerabilidad socioeconómica se mide en dos tipos de condiciones: “las asignadas (raza, edad, sexo y grupo étnico) y las adquiridas (educación, renta, domicilio, entre otras)” (p. 12). Desde esa perspectiva, la vulnerabilidad urbana resulta de las condiciones que repercuten en la vulnerabilidad socioeconómica y los factores que influyen en la precariedad urbana; está determinada por la exclusión social y la segregación espacial. La vulnerabilidad puede abordarse analizando diferentes variables/ factores que pueden determinar si un asentamiento, población, comunidad y/o grupo puede verse afectado por ciertas condiciones de la estructura urbana y ambiental y, por consiguiente, ser vulnerables frente a estas situaciones.

3. Metodología

Caso de estudio

El asentamiento La Inmaculada Etapa II se encuentra en la zona noroccidental del municipio de Galapa, Atlántico (Colombia) (Figura 1). Su cabecera municipal está ubicada a 10° 54' 01" N y 74° 53' 07" O; se encuentra a 80 m.s.n.m. y temperatura media de 28°C. La zona urbana se localiza en zona plana con ligeras ondulaciones, está a 8 Km de la ciudad de Barranquilla y cuenta con una superficie de 98 km² (Área urbana 20 km² y rural 78 km²). El asentamiento colinda al norte con la empresa Coalcar S.A, al oriente con el barrio la Inmaculada I etapa, al sur con lote vecino (finca), y al occidente con lote vecino (finca). Las primeras construcciones informales del asentamiento se presentaron en el año 2012 y en los últimos dos años las autoridades locales han gestionado la formalización y entrega de títulos de propiedad de algunos predios.

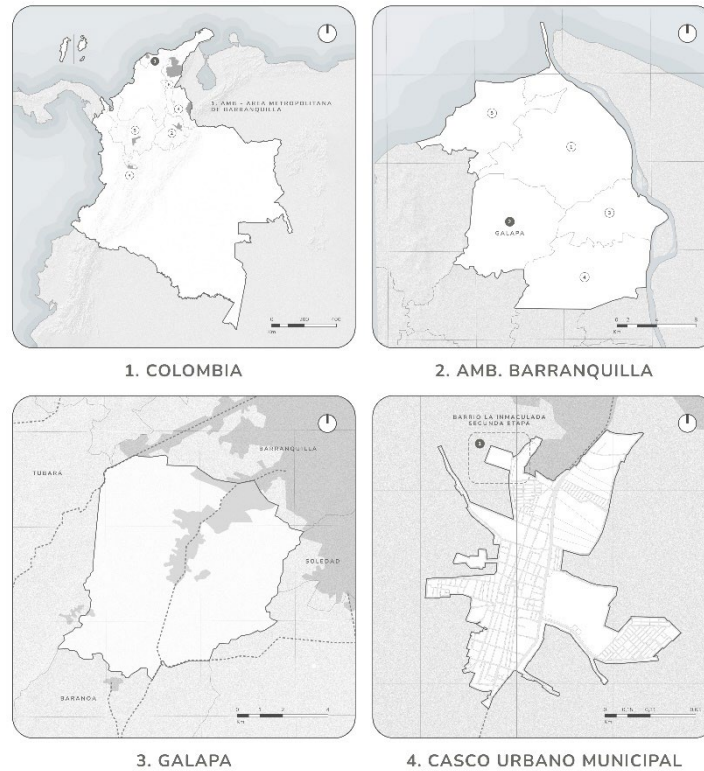


Figura 1. Asentamiento informal La Inmaculada Etapa II.
Fuente: Elaboración propia.

El asentamiento presenta una topografía con inclinación, teniendo como punto más bajo la zona del arroyo con 58 m y la parte más alta se localiza sobre la vía 14 con 67 m, marcando una diferencia de altura de 9 m con pendientes del 19.4% y 12.3%. La característica de la topografía hace que, en épocas de lluvias, las vías se conviertan en canales, llevando el agua al arroyo. Sobre la zona occidental del asentamiento se encuentra la manzana 8, donde se ubican las viviendas en altura. El plano está representado por 25 curvas de niveles con una separación aproximada de 4 m y marca 1 m de altura. El asentamiento está conformado por 13 vías, las cuales tienen una longitud de 1.034 metros lineales, no tienen pavimentación y en épocas de lluvias se convierten en lodazales que imposibilitan la circulación de los peatones. El análisis desarrollado a estas vías se pudo determinar que las únicas donde pueden circular vehículos son las V1-V3-V4-V5-V10 y V14. La V6 solo tiene acceso hasta el límite del barrio colindante, la Inmaculada I Etapa.

Caso de estudio

En el estudio se aplica el método de investigación mixto, cuantitativo y cualitativo que permitió analizar los procesos de configuración morfológica y tipología de las viviendas en asentamientos humanos precarios e informales del Área Metropolitana de Barranquilla, particularmente, en los casos de estudio. De esta manera, los enfoques e instrumentos de recolección de datos y análisis usados corresponden a los definidos para este método de investigación. De acuerdo con Hernández-Sampieri et al. (2014) la investigación mixta utiliza y combina las fortalezas de ambos tipos de indagación, reduciendo las debilidades técnicas, descriptivas y analíticas del estudio. Utilizando el enfoque cualitativo se interpretaron y caracterizaron los elementos morfológicos,

crecimiento y tejido urbano del asentamiento. Mientras que, usando el método cuantitativo se determinaron los factores que contribuyeron en la definición de la forma y tipología del asentamiento. Con ambos ejes se tuvo una perspectiva de cómo se genera la arquitectura y el urbanismo de la periferia.

Por otro lado, la aplicación del método de investigación mixto en el proyecto permite el uso de diferentes procesos sistemáticos, experimentales y de análisis críticos enfocados en la recolección de datos e información relevante en la temática de morfología urbana y tipología de viviendas de asentamientos informales. Además, con el diseño metodológico se pudo identificar la incidencia de las condiciones socioeconómicas y/o pobreza de los residentes de los asentamientos informales en la elección y uso de materiales para la construcción de sus viviendas y el nivel de vulnerabilidad al que están expuestos. Se estudió también el nivel de bienestar, comodidad y confort de residentes de los asentamientos informales en el interior de sus viviendas dependiendo de los materiales utilizados en los muros y cubiertas, y la tipología de estas.

Para la recolección de datos se definieron nueve variables de estudio con sus respectivos indicadores (Tabla 1). Para asegurar la operacionalización de variables se realizaron tres jornadas de trabajo correspondientes a estudios de campo en las cuales se implementaron las técnicas de recolección de datos seleccionadas: Mesas de trabajo con la Junta de Acción Comunal y fichas prediales de caracterización de las viviendas y la población, así como el componente vial y ambiental. El objetivo de la ficha predial fue conocer la tipología y el estado actual de las viviendas (estructura y acabados), información de los residentes (cantidad de personas que viven en la vivienda, edad y sexo, tiempo de estadía en el lugar, etc.) y plano de la vivienda que permitieron reconocer detalladamente la forma y trazado de calles. Para la caracterización morfológica y crecimiento urbano se utilizaron sistemas de información geográfica (ArcGIS y Google Earth Pro) que permitieron identificar el tipo de tejido urbano, la expansión y ocupación en el territorio, y la cobertura de superficie.

Tabla 1 Variables e indicadores de la investigación

Variable	Descripción	Indicadores
Grupos sociales de riesgo	Grupos con ciertas características etéreas o físicas que pueden sufrir alteraciones ante amenazas.	% población por edad
Inserción laboral	Grupos que no cuentan con acceso formal al campo laboral	Tasa de empleo por hogares
		Tasa de desempleados por hogares
Calidad de la infraestructura de la vivienda	Características constructivas de las viviendas de estructura y funcionalidad	% hogares con NBI
		% tipo de viviendas
		Estado de las viviendas y materialidad

Condiciones de tenencia	Hogares sin título de propiedad del lote y/o viviendas	% de hogares con y sin título de propiedad
Accesibilidad	Condiciones de las vías y andenes para el tráfico vehicular y peatonal	% de vías pavimentadas
		Estado de las calles
Acceso a servicios públicos	Accesibilidad de los hogares a los servicios públicos	% de hogares con acceso a agua potable
		% de hogares con acceso a gas natural
		% de hogares con acceso a energía eléctrica
		% de hogares con acceso a internet
		% de hogares con acceso a red de alcantarillado y aseo público
Acceso a espacio público efectivo	Accesibilidad de las personas a espacios públicos efectivos (canchas, parques, zonas de juegos, etc.)	% de espacio público efectivo por habitante
Zonas en riesgo	Zonas en riesgo de inundación y contaminación ambiental	Cartografía de zonas en riesgo
Morfología	Aspectos morfológicos	Usos del suelo Crecimiento urbano del asentamiento Trazado de calle Cañones urbanos (Ancho de vías y altura de las edificaciones)

Nota. Tabla elaborada por los autores con base en Fank (2021).

Por otro lado, en las mesas de trabajo con la JAC, los miembros compartieron sus percepciones acerca de las problemáticas del barrio y ayudaron a la implementación de fichas prediales. Asimismo, los miembros de la JAC acompañaron en las visitas a las viviendas del asentamiento, la toma de fotografías del entorno con dron y la revisión de la calidad del paisaje y zonas de contaminación/en riesgo. Para la sistematización de datos y elaboración de la cartografía se utilizaron los siguientes programas: Colombia en Mapas (Agustín Codazzi), ArcGIS, Autodesk AutoCAD y Minitab Statistical Software.

Es importante aclarar que las variables socioeconómicas y morfológicas definidas para la investigación que se interrelacionan o impactan unas a otras fueron accesibilidad de los hogares a los servicios públicos, zonas en riesgo, condiciones de las vías y andenes y usos de suelo relacionados con el valor de la propiedad. Además, las condiciones morfológicas del espacio físico en los asentamientos informales afectan una amplia gama de variables económicas, desde el valor de la propiedad y el acceso a servicios básicos hasta la movilidad, la actividad económica local y la seguridad. Abordar estos desafíos requiere una planificación integral y participativa que considere

las necesidades y dinámicas específicas de cada asentamiento. En el caso de inserción laboral (tasas de empleo) se consideró el porcentaje de personas ocupadas para determinar este aspecto. Asimismo, se definieron el grupo poblacional trabajado con las juntas de acción comunal.

Para la caracterización morfológica de cada asentamiento se tuvo en cuenta el tipo de tejido urbano y zonas climáticas que permitieron diferenciar los tipos de configuraciones morfológicas por asentamientos y su influencia en el desarrollo urbano, consolidación y bienestar tanto físico como térmico de los residentes. Por otro lado, para abordar el componente denominado "Falta de servicios públicos", se utilizaron diversos indicadores y elementos de análisis. Estos se basaron en las preguntas formuladas en las fichas prediales y las mesas de trabajo, donde se consultó a la población sobre los servicios públicos que tenían de forma legal o informal. Este enfoque permitió determinar cuántas viviendas tenían acceso formal o informal a determinados servicios.

Las preguntas sobre acceso a servicios públicos se centraron en identificar los servicios que las viviendas contaban de manera formal o legal. A los entrevistados se les ofrecieron opciones de servicios públicos existentes en la zona, tales como agua potable, aseo, alcantarillado, energía eléctrica y gas domiciliario. Estos servicios habían sido previamente identificados en las mesas de trabajo con las Juntas de Acción Comunal (JAC). El análisis de estos datos es crucial para comprender la distribución y el acceso a los servicios públicos en diferentes comunidades. La información recopilada permite identificar las brechas en la provisión de servicios y las áreas que requieren intervención. Asimismo, permite entender la heterogeneidad presente dentro de cada uno de los casos estudiados.

4. Resultados y discusión

Configuración morfológica del asentamiento

El patrón de crecimiento del asentamiento fue fragmentado; las viviendas no se construyeron y ocuparon de manera uniforme, sino que según la adecuación que hacían las personas del terreno, así se apropiaban del espacio. Los primeros trazados y viviendas se construyeron aledaños al barrio La Inmaculada Etapa I en el 2012 (Figura 2). Inicialmente, los 46 primeros lotes tenían forma rectangular (en su mayoría), mientras que otros eran cuadrados (lotes cercanos a la zona de Coalcar SAS); las familias evitaron ocupar o construir la zona cercana al arroyo para reducir daños y/o desastres. A partir del 2013 se observaron las primeras manzanas ocupadas parcialmente: 123 viviendas construidas con materiales deficientes como, por ejemplo, madera y plástico. Para este período algunas familias construyeron viviendas cerca del arroyo. Esta característica de las viviendas contribuyó a que el asentamiento fuera nombrado "Villa Tablitas". En el año 2015 se observó la configuración total de las manzanas conforme al trazado irregular de las calles. Para el 2022, el asentamiento presentó ocupación de 78.9% del sector.



Figura 2. Crecimiento del asentamiento informal La Inmaculada Etapa II.

Fuente: Elaboración propia.

El patrón de crecimiento del asentamiento fue disperso, por tanto, incidió en la formación del tejido urbano actual: abierto. En el 2012 la ocupación fue de 19.1% del área del sitio, en 2013 de 47.1% (aumento de la ocupación en 28%) y en 2015 de 67.9% (aumento de 20.8%). Tal como lo expone He y Zhou (2024) los patrones de crecimiento urbano influyen en cambios específicos y elementos determinantes de la morfología urbana de un asentamiento; esto es en la formación de un tejido más compacto, abierto y/o disperso. En los hallazgos se identificó que el 72% del asentamiento está ocupado por 11 manzanas (1.33 Ha) con un total de 197 viviendas a corte de 2022-2024. Asimismo, la arquitectura del paisaje y diseño urbano en los años de crecimiento de la Inmaculada Etapa II estuvieron íntimamente ligados, así que la calidad del paisaje y la configuración de las edificaciones en el sitio ha impactado en la imagen y percepción urbana del asentamiento tal como lo expone Neglia (2024) en relación a la arquitectura y paisajismo en zonas marginales.

En el estudio realizado se identificó que el tipo de tejido del asentamiento es abierto de baja altura, la mayor parte del suelo es permeable y existe abundante arborización que beneficia el equilibrio térmico de los ambientes urbanos en el lugar. Asimismo, el tipo de loteo es irregular, puesto que, dependió en gran medida de la apropiación ilegal del suelo y trazado según las necesidades de la familia asentada. Por consiguiente, el amanzanamiento es irregular con entrantes y salientes de lotes debido a la falta de definición formal de los paramentos urbanos. El 90% del uso del suelo corresponde a edificaciones residenciales. Generalmente, el uso de suelo residencial está definido

por lotes y/o viviendas dispuestas uniformemente con alturas, tamaños y formas similares (Lin et al., 2024). Sin embargo, uno de los rasgos comunes entre los asentamientos informales es la falta de uniformidad en el trazado urbano. A menos que este depende de piratas o vendedores de lotes ilegales, la disposición de lotes y líneas de propiedad son definidas sin criterio alguno por cada persona.

Es importante destacar que los usos del suelo urbano definen en cierto modo las funciones socioeconómicas de la tierra y, por consiguiente, el potencial de utilización del territorio o los espacios en la ciudad (Lin et al., 2024). Desde este enfoque, la predominancia del uso del suelo residencial como parte de la dinámica de crecimiento urbano del asentamiento ha determinado las funciones socioculturales y económicas del sitio, incidiendo en el bajo potencial de desarrollo económico en el sector. Esta situación se debe a varios factores como, por ejemplo, la configuración morfológica del asentamiento, la precariedad de las viviendas y, particularmente, a las tasas de empleabilidad en los grupos familiares.

Por otro lado, la configuración morfológica del asentamiento representa una especie de vacío urbano que rompe con la estructura del tejido urbano y formalidad en el trazado de calles del municipio en los barrios consolidados y organizados. Es importante considerar que, el vacío urbano, naturalmente es un anti-nudo, desafiando la estructura y cohesión de la ciudad, y la relación entre el tejido formal e informal; exigiendo la redefinición del diseño urbano (Carlotti, 2024). En ese sentido, este asentamiento informal es un anti-nudo de la estructura territorial; un vacío urbano donde no existen o se evidencian los requerimientos y lineamientos de ordenamiento territorial, impactando en la construcción de viviendas cerca de zonas en riesgos por inundación, propensas a sufrir incendios por el uso de materiales inflamables como, por ejemplo, madera, cartón y plástico, y con estructuras deficientes productos de la autoconstrucción y la baja capacidad adquisitiva de las familias. De cierta forma, no es sorprendente las precariedades e ilegalidades observadas en este asentamiento, ya que son rasgos típicos o comunes entre los asentamientos informales alrededor del mundo.

En cuanto a lo mencionado en cobertura del suelo, se identificó que del área total del asentamiento (16980 m²) la cobertura de suelo permeable es de 3585 m², lo que representa 21.12% de área de ocupación (Figura 3). Hay que destacar que, los distintos tipos de cubierta y cobertura de superficie/suelo incide en la capacidad de absorción y disipación de calor de los espacios urbanos, afectando directamente en la temperatura de superficie en diferentes grados y la distribución de la radiación solar incidente (Liu et al., 2024). En ese sentido, la abundante arborización y suelo permeable en el lugar contribuye a generar ambientes térmicos favorables que, en posibles procesos de intervención, son factores clave para el rediseño urbano del asentamiento y la búsqueda de bienestar de las personas en el sitio.

La arborización existente en el asentamiento fue sembrada por la comunidad a medida que se fue expandiendo y creciendo el asentamiento. También algunos árboles han nacido espontáneamente en el sector y la comunidad ha cuidado de estos para generar ambientes más cómodos y con sombras. De la misma forma, la vegetación es un factor efectivo en el enfriamiento de los espacios urbanos durante los períodos secos o calurosos. Asimismo, proveen de sombras en las calles que permiten mejorar la sensación térmica en el exterior y las terrazas de las viviendas (Liu et al., 2024). En el estudio se logró categorizar y clasificar 177 ejemplares de árboles entre mediana y gran altura, que favorecen en la generación de sombras en las superficies verticales y horizontales

del cañón urbano. Asimismo, pueden contribuir al control de la radiación que puede acumularse en estos elementos.



Figura 3. Cobertura del suelo y distribución de la arborización en el asentamiento.

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, se halló que en el trazado de calle repercutieron las necesidades de los grupos familiares en la ocupación de un lote. Es decir, las dimensiones de las calles como ancho y largo son distintos en el sector; calles como, por ejemplo, V2-V8-V11-V13 son estrechas con anchos inferiores a 5.5 m y relaciones H/W (Cañones urbanos) que oscilan entre 0.54 y 1.15. Esa relación de aspecto está determinada por el espacio creado entre las fachadas de los edificios y la calle, y tiene incidencia, particularmente, en el bienestar físico y térmico en los espacios urbanos y las zonas exteriores de las viviendas, y la percepción morfológica de los entornos urbanos (Oke et al., 2017; Fernández & Gentili, 2021; Therán-Nieto et al., 2019). En los asentamientos informales como el caso de estudio, la definición de los cañones urbanos como parte de la morfología dependió de los patrones de crecimiento y autoconstrucción ilegal de viviendas a diferencia de los barrios consolidados donde la formación de esta relación de aspecto está enmarcada en lineamientos de ordenamiento territorial (Figura 4).



Figura 4. Perfiles y cañones urbanos en el asentamiento informal: V1, V2, V3 y V4.

Fuente: Archivo personal.

Condiciones ambientales

En la dimensión ambiental, el asentamiento presenta algunos problemas con las escorrentías y el desbordamiento del arroyo a causa de las fuertes lluvias. Esto provoca que las calles estén llenas de lodo, dificultando la movilidad peatonal. Investigadores han comprobado que la cercanía de los asentamientos informales a zonas en riesgos aumenta la vulnerabilidad de las familias ya sea por la exposición a las amenazas y/o la ocurrencia de desastres; sugiriendo que existe una relación entre la informalidad en la ocupación del suelo y el riesgo debido al modelo de desarrollo urbano actual que es permisivo y, a su vez, estricto en la forma de no permitir que todos, particularmente, las personas con escasos recursos puedan acceder a una vivienda propia (Córdova et al., 2024). En el caso de estudio, las fuertes lluvias causaron el desbordamiento del arroyo y el colapso de tres viviendas (dos construidas con muros de madera y otra con muros de bloque de cemento).

Por otro lado, se identificaron dos puntos de contaminación del suelo local o edáfica (vertederos y basureros) que afectan el equilibrio medioambiental en el sitio. Otro de los problemas ambientales del asentamiento es la contaminación del aire producto del humo emanado por las cocinas que usan leña para la cocción de los alimentos, así como la falta de alcantarillado que provoca la existencia de escorrentías de aguas residuales en las calles del asentamiento (Figura 5). Además, la falta del servicio de gas domiciliario incide en el uso de métodos poco tradicionales y nocivos para la salud de las personas y el medio ambiente como los fogones con leñas y pipetas de gas propano (cuyo uso inadecuado puede resultar en explosiones). Los problemas de contaminación en los asentamientos informales repercuten en la construcción de ambientes sanos y entornos aptos para el desarrollo humano, así como en la marginalización y degradación del ambiente. Por consiguiente, tal como en la Inmaculada Etapa II y en otros asentamientos informales alrededor del mundo, la contaminación ambiental en el entorno aumenta el aislamiento de los grupos familiares que residen en la zona del resto del tejido social formal de la ciudad (Jiménez et al., 2021).

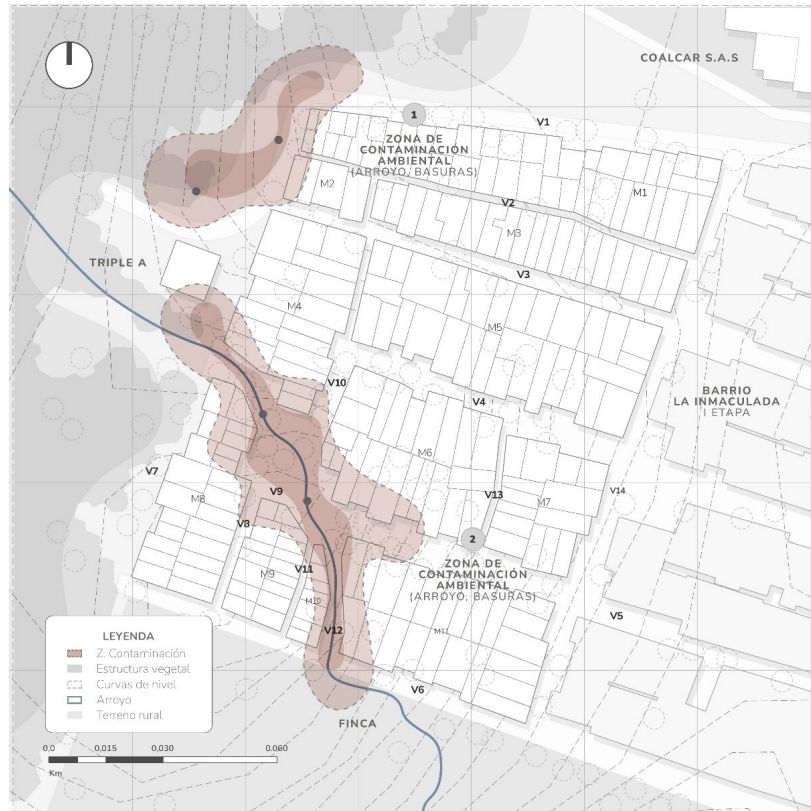


Figura 5. Zonas de contaminación del suelo en el asentamiento.

Fuente: Elaboración propia.

Condiciones socioeconómicas

En lo relacionado al componente socioeconómico y estado de las viviendas se identificó que el 79.3 % de la población no es originaria del municipio de Galapa, sino que provienen de otras partes de la región e incluso de otro país: inmigrantes, desplazados, entre otros. De igual forma, el 58.6 % de la población lleva más de 10 años viviendo en el asentamiento y 27.5 % presenta alguna condición de vulnerabilidad ya sea por desplazamiento forzado por la violencia o procesos de migración del campo a la ciudad. Además, el 53 % de la población no cuentan con titularidad del predio; algunas familias en cabeza de mujeres están trabajando junto con la JAC para la entrega de títulos de propiedad. Sin embargo, la falta de títulos de propiedad en los predios impide la puesta en marcha de proyectos de intervención urbana relacionados con el mejoramiento integral o la renovación del sector por parte de la Alcaldía de Galapa.

Por otra parte, 65.5 % de la población se dedica al trabajo informal ya sean comerciantes, mototaxis o trabajos independientes. Los residentes con trabajos informales colocan todo su esfuerzo para obtener recursos económicos que les permitan llevar sustentos a sus familias; en algunos casos, las familias cuentan con 20.000 pesos colombianos (4 dólares estadounidenses) para el desayuno, almuerzo y cena. En otros casos, no cuentan con suficientes recursos para las tres comidas diarias. En cuanto a educación, la mayor parte de la población solamente ha cursado estudios de secundaria. A su vez, 51.72 % de la población considera que la calidad de vida en el asentamiento es mala o regular; las viviendas cuentan con servicio de agua potable en general, aunque algunas de ellas carecen de este servicio, obligando a las familias que las habitan a

comprar agua por carrotanques. En cuanto a energía eléctrica, la empresa prestadora de este servicio instaló un contador comunitario para suministrar y cobrar el consumo de electricidad. Los residentes consideran que los principales problemas del asentamiento son la delincuencia, drogadicción y el desbordamiento del arroyo.

En cuanto al estado y condiciones de las viviendas se identificaron los siguientes aspectos:

- 15.5 % de las viviendas en el barrio tienen hasta 30 m², 60.3 % se construyeron con áreas entre 31-60 m², 18.9 % tienen entre 61-90 m² y 5.3 % de las viviendas superan los 91 m².
- Índice de construcción por persona: Se identificó que el índice de área construida por persona es 12.24 m² y el área total de construcción de las viviendas seleccionadas es 2866 m².
- Estado de las viviendas: Se identificó que 17.2% de las viviendas no cuentan con baño y 5.2% no cuentan con una zona de servicios y cocina. En cuanto a las características materiales de halló lo siguiente:
 - Armazón: El 72.4% están construidas en ladrillo y bloque, el 25.7% en madera y el 1.7% en concreto.
 - Muros: El 72.4% son de bloque y ladrillo, el 25.7% son de madera y el 1.7% con material de desecho.
 - Cubierta: 96.6% son de Zinc, teja de barro, Eternit y 3.5% en teja de barro (Cubierta sencilla).
 - Conservación de la estructura: 70.6% en mal estado, 22,4% en regular estado y 7% en buen estado.
 - Fachada: 58.6% es de condición pobre y 41.4% es sencilla.
 - Cubrimiento de Muros: 62% sin cubrimiento, el 17.2% con pañete y el 22.8% con estuco.
 - Materialidad de pisos: 53.4% en cemento o madera burda, 25.8% en tierra pisada, 17.2% en baldosa fina y 3.6% baldosa común o tableta.

Implicaciones morfológicas y socioeconómicas que influyen en la vulnerabilidad y cohesión urbana del asentamiento al tejido formal

En lo relacionado al componente socioeconómico y estado de las viviendas se identificó que el 79.3 % de la población no es originaria del municipio de Galapa, sino que provienen de otras partes de la región e incluso Ciertamente las condiciones socioeconómicas de un asentamiento informal determinan algunas territorialidades y transformaciones en el paisaje urbano y periurbano, así como en suelos rurales. Territorialidades relacionadas con la apropiación y construcción social de la tierra, la adecuación del espacio para generar entornos de subsistencia y seguridad, y la creación de comunidades donde prima el cooperativismo (Zanotti, 2018). Desde esta perspectiva, una de las principales implicaciones de las condiciones socioeconómicas en el asentamiento informal La Inmaculada Etapa II es la construcción de nuevas territorialidades, es decir, nuevas formas de ordenar el territorio en términos materiales y de construir una identidad por fuera de la marginalización y exclusión social en términos simbólicos. Por tanto, las condiciones socioeconómicas, el nivel de pobreza de las familias y segregación en el asentamiento son factores que determinan la forma y el tejido urbano en el sitio y la tipología de las viviendas. En lo analizado se comprobó que entre menos recursos tenía la familia, el tipo de material usado era menos convencional (plástico, lonas verdes, láminas de zinc, etc) y a medida que las personas cabeza de hogar adquirirían mejores recursos estos materiales eran reemplazados por madera y, en los

mejores casos, por bloques de cementos o arcilla. Estos materiales se cambian semestral o anualmente para evitar desastres por la ocurrencia de incendios o caída de la estructura.

Por otro lado, las personas en el asentamiento determinan el trazado de calle y dimensión de los lotes según su necesidad espacial. Algunas familias ocuparon ilegalmente amplias zonas del terreno que luego subdividieron con sus familiares, mientras que otras personas se apropiaban de pequeños terrenos proporcionales a la cantidad de personas en su grupo familiar. De esta forma, el tamaño y forma de los lotes dependió de la cantidad de personas en el hogar, así como las proyecciones a futuro de las familias de expandir su vivienda o compartir una porción de los lotes con familiares que se encontraban en otro lugar. Sin embargo, la falta de planificación, políticas públicas y regulación de actividades incidió en que la construcción de viviendas y ocupación de lotes no tuvieran en cuenta los parámetros urbanos; las líneas de propiedad y construcción son difusas, los límites de la vida urbana son inexistentes o dependen de la subjetividad en los criterios del uso de la tierra en el asentamiento.

Este es un rasgo común entre los asentamientos informales: los límites de la vida urbana son difusos (Therán-Nieto et al., 2022). No solamente por la ilegalidad en la ocupación de los lotes, sino también por el abandono del Estado y exclusión social; en el caso de la Inmaculada Etapa II, los residentes luchan por ser incluidos en los planes de entrega de títulos de propiedad por parte de la Alcaldía municipal y el mejoramiento del entorno. Sin embargo, por lo reglamentario de las leyes nacionales, cualquier intervención urbana como, por ejemplo, el mejoramiento de las viviendas en el sitio debe llevarse a cabo si el asentamiento deja de ser informal en la medida que todas las familias cuentan con los derechos sobre la tierra. En la Inmaculada, la JAC está buscando que el asentamiento sea tenido en cuenta en los procesos integrales de mejoramiento de barrios, particularmente, en la adecuación de las viviendas puesto que manifiesta que sus viviendas con paredes de cartón, madera, plástico o zinc les brindan un espacio para habitar, pero no son entornos seguros, cómodos, que generen bienestar físico o condiciones para el desarrollo humano.

En la cohesión al tejido urbano formal es importante considerar la accesibilidad de las familias del asentamiento a los equipamientos urbanos de carácter institucional como educación y salud, y los sistemas estructurantes del espacio público como elementos que garantizan y contribuyen al desarrollo humano en estas comunidades (Cardenas & Giraldo-Ospina, 2021). Desde este enfoque, en el análisis se identificó que, aunque en el asentamiento o en un área de cobertura cercana de 500 m existan este tipo de equipamientos y sistemas, los residentes pueden acceder a los servicios de educación, parques y polideportivos en áreas caminables mayores a 500 m y 1 km. No obstante, no cuentan con accesibilidad rápida a equipamientos de salud, por lo que, para acceder a servicios de atención médica los residentes deben trasladarse más de 1 km. Por consiguiente, es importante que el proceso de intervención urbana en el asentamiento informal debe mejorar o considerar la accesibilidad a los espacios públicos y este tipo de equipamientos urbanos.

En cuanto a la vulnerabilidad, en la investigación se comprobó que en la Inmaculada Etapa II la configuración morfológica, los patrones de ocupación del espacio y crecimiento urbano, y las condiciones socioeconómicas tienen implicaciones en los niveles de vulnerabilidad de los residentes. Tomando en consideración lo expuesto por Fank (2021) los factores que influyen en la vulnerabilidad social y física del sector y que deben considerarse en la cohesión urbana y social del asentamiento al tejido formal son:

- Condiciones de tenencia: Antes que cualquier ejecución proyectual es necesario que las familias en el asentamiento cuenten con títulos de propiedad de sus lotes.
- Acceso a servicios públicos: Una vez formalizada la tenencia de la tierra, las empresas de servicios públicos pueden encargarse de hacer la instalación necesaria. No obstante, antes de entregar los títulos de propiedad, la Alcaldía municipal verificará con estas entidades si hasta la zona del asentamiento pueden llegar las tuberías o cableados del servicio público que prestan.
- Inserción laboral: Los niveles de informalidad laboral deben reducirse para brindar las garantías en seguridad alimentaria y estabilidad económica de las familias.
- Calidad de la vivienda: Es importante implementar programas de adecuación de viviendas enfocadas en mejorar la calidad estructural y material de estos espacios.
- Condiciones de peligro: En el caso de la Inmaculada Etapa II, las viviendas que se encuentran cerca de la zona inundable deben ser reasentadas ya sea en este asentamiento u otro lugar del municipio. Puesto que, para los procesos de intervención y legalización, cualquier vivienda que se encuentre en zona de riesgo no se le entregará título de propiedad. Asimismo, se deben proveer las herramientas necesarias que reduzcan la exposición de las familias a situaciones de riesgo o amenazas como, por ejemplo, incendios por uso de materiales inflamables como parte de la estructura de la vivienda, vendavales y desbordamiento del arroyo.

5. Conclusiones

En primer lugar, es crucial reconocer que la informalidad urbana no es simplemente una consecuencia de la falta de planificación o de la incapacidad de los individuos para integrarse en la economía formal. Más bien, es el resultado de un proceso sistemático e institucionalizado de marginalización. Las políticas urbanas y económicas a menudo excluyen a ciertos grupos sociales, forzándolos a crear sus propios espacios de vida y trabajo fuera de los límites de la legalidad formal. Estos espacios, comúnmente denominados "informales" o "ilegales", son en realidad una respuesta creativa y resiliente a la exclusión sistemática.

Además, la criminalización de estos espacios informales y la deslegitimación de los esfuerzos de sus habitantes reflejan una falta de reconocimiento de sus derechos y contribuciones a la ciudad. La terminología utilizada para describir estos espacios, como "informales" o "ilegales", no solo estigmatiza a sus habitantes, sino que también perpetúa su exclusión. Al etiquetar estos espacios de esta manera, se ignoran las complejas realidades y las necesidades de las personas que viven en ellos, y se refuerza una narrativa que justifica su marginalización.

Por otro lado, La Inmaculada Etapa II es un ejemplo de cómo los asentamientos informales crecen y se desarrollan en ausencia de planificación formal. La falta de uniformidad en el trazado urbano, la apropiación ilegal del suelo y la construcción de viviendas con materiales deficientes son características comunes que afectan la calidad de vida de los residentes. La arborización y la cobertura de suelo permeable son aspectos positivos que contribuyen al bienestar térmico, pero la configuración morfológica del asentamiento sigue representando un desafío para la cohesión urbana y la integración con el tejido formal de la ciudad. En ese sentido, en sus inicios las familias evitaron inicialmente las zonas cercanas al arroyo para reducir riesgos de desastres.

El crecimiento urbano de La Inmaculada Etapa II ha sido influenciado por la apropiación ilegal del suelo y la falta de definición formal de los paramentos urbanos. Presenta un tipo de morfología irregular, las manzanas y lotes se disponen según las necesidades espaciales de los ocupantes, con lotes de diferentes formas y tamaños. El tipo de tejido es compacto con presencia de arborización en la mayor parte de las calles y patios de las viviendas.

Esta falta de uniformidad es común en los asentamientos informales, donde la disposición de lotes y líneas de propiedad se define sin criterio alguno. La configuración morfológica del asentamiento representa un "remanente urbano" que rompe con la estructura del tejido urbano formal del municipio. Este remanente desafía la cohesión de la ciudad y la relación entre el tejido formal e informal, exigiendo una redefinición del diseño urbano. La construcción de viviendas cerca de zonas de riesgo, como áreas propensas a inundaciones o incendios, y el uso de materiales inflamables, son características típicas de los asentamientos informales. Estos riesgos se ven reforzados por el aumento de eventos meteorológicos extremos (y sus efectos asociados) como consecuencia del cambio climático.

En cuanto a la cobertura del suelo, se identificó que una parte significativa del área del asentamiento es permeable, lo que contribuye a la absorción y disipación de calor. La abundante arborización en el lugar, tanto sembrada por la comunidad, como nacida espontáneamente, genera ambientes térmicos favorables y mejora la sensación térmica en las calles y terrazas de las viviendas. La vegetación es un factor clave en el enfriamiento de los espacios urbanos durante períodos secos o calurosos.

El trazado de las calles en el asentamiento ha sido influenciado por las necesidades de las familias, resultando en dimensiones variables y relaciones de aspecto que afectan el bienestar físico y térmico en los espacios urbanos. A diferencia de los barrios consolidados, donde la formación de estas relaciones está enmarcada en lineamientos de ordenamiento territorial, en los asentamientos informales, la morfología depende de patrones de crecimiento y autoconstrucción ilegal. Esta cuestión queda patente en este ámbito, donde se identifica que el trazado irregular dificulta la accesibilidad de los residentes del asentamiento al centro urbano del municipio de Galapa, teniendo en cuenta la distancia a los diferentes equipamientos urbanos de educación, salud, mercados y recreación, que se encuentran a una distancia de a 500 mts y 1 Km.

Uno de los problemas más críticos en temas ambientales es la escorrentía y el desbordamiento del arroyo durante las fuertes lluvias, lo que provoca que las calles se llenen de lodo y dificulta la movilidad peatonal. Esta situación no solo afecta la accesibilidad, sino que también incrementa la vulnerabilidad de las familias a desastres naturales. La proximidad de los asentamientos informales a zonas de riesgo aumenta la exposición de las familias a amenazas ambientales. La informalidad en la ocupación del suelo y el modelo de desarrollo urbano actual, que es permisivo en ciertos aspectos, pero estricto en otros, contribuyen a esta vulnerabilidad. Las familias de bajos recursos, que no pueden acceder a viviendas formales, se ven obligadas a asentarse en áreas peligrosas, lo que perpetúa un ciclo de riesgo y precariedad.

El desbordamiento del arroyo en La Inmaculada Etapa II ha causado el colapso de viviendas construidas con materiales deficientes, como madera y bloques de cemento. Este tipo de construcción, común en asentamientos informales, no ofrece la resistencia necesaria para soportar eventos climáticos extremos. Además, la presencia de vertederos y basureros en el área contribuye a la contaminación del suelo, afectando el equilibrio medioambiental y la salud de los residentes.

Otro problema ambiental significativo es la contaminación del aire, causada por el uso de leña para cocinar y la falta de alcantarillado, que resulta en escorrentías de aguas residuales en las calles. La ausencia de gas domiciliario obliga a las familias a utilizar métodos de cocción poco tradicionales y peligrosos, como fogones de leña y pipetas de gas propano, que pueden provocar explosiones y otros accidentes.

Estos problemas de contaminación no solo afectan la salud y el bienestar de los residentes, sino que también contribuyen a la marginalización y degradación del ambiente y a la estigmatización de los barrios. La contaminación ambiental en los asentamientos informales aumenta el aislamiento de las familias del resto del tejido social formal de la ciudad, creando una brecha que es difícil de cerrar. La dimensión ambiental de los asentamientos informales como La Inmaculada Etapa II refleja una serie de desafíos interrelacionados que requieren atención urgente. La gestión de riesgos ambientales, la mejora de la infraestructura y la provisión de servicios básicos son esenciales para mejorar la calidad de vida de los residentes y promover un desarrollo urbano más equitativo y sostenible. La colaboración entre las autoridades locales, las comunidades y las organizaciones no gubernamentales es crucial para abordar estos problemas de manera efectiva y duradera, especialmente en el contexto actual de cambio climático.

En cuanto a temas socioeconómicos y estado de las viviendas, los asentamientos informales, como el analizado en Galapa, revela una serie de desafíos complejos que afectan profundamente la vida de sus residentes. La mayoría de la población no es originaria del municipio, lo que indica un alto grado de movilidad y desplazamiento, ya sea por violencia, migración interna o internacional. Esta diversidad de orígenes puede enriquecer la comunidad culturalmente, pero también plantea retos en términos de integración y cohesión social.

La permanencia prolongada de muchos residentes en el asentamiento, a pesar de las condiciones adversas, sugiere una falta de alternativas viables para estas familias. La vulnerabilidad de una parte significativa de la población, debido a desplazamientos forzados o migración, agrava la situación, ya que estas personas a menudo carecen de redes de apoyo y recursos económicos. Por otra parte, la ausencia de titularidad de los predios es un obstáculo crítico a este respecto. Sin títulos de propiedad, las familias no pueden acceder a programas de mejora urbana ni a servicios básicos de manera formal. Esto perpetúa un ciclo de informalidad y precariedad, donde las intervenciones urbanas necesarias para mejorar las condiciones de vida son difíciles de implementar.

Estas acciones de limitar a las familias a poder tener acceso a el programa de mejoramiento integral de barrios, si no se tiene título de propiedad, se debe evaluar y cambiar la normatividad existente que contempla que los entes territoriales no pueden invertir recursos públicos en bienes privados, lo cual se convierte en un detrimento patrimonial. El predominio del trabajo informal entre los residentes refleja la falta de oportunidades laborales formales y estables. Este tipo de empleo, aunque proporciona ingresos, es generalmente inestable y mal remunerado, lo que dificulta la planificación a largo plazo y la mejora de las condiciones de vida. La precariedad económica se manifiesta en la dificultad para cubrir necesidades básicas como la alimentación, lo que tiene un impacto directo en la salud y el bienestar de las familias.

En términos de educación, la mayoría de los residentes solo ha completado estudios secundarios, lo que limita sus oportunidades de empleo y desarrollo profesional. La percepción generalizada de que la calidad de vida en el asentamiento es mala o regular subraya la necesidad urgente de

intervenciones que mejoren las condiciones de vida. Las condiciones de las viviendas también reflejan la precariedad del asentamiento. Muchas viviendas son pequeñas y carecen de servicios básicos como baños y cocinas adecuadas. La construcción con materiales deficientes y la falta de infraestructura adecuada aumentan la vulnerabilidad de las viviendas a desastres naturales y otros riesgos.

Finalmente, la situación socioeconómica del asentamiento informal en Galapa es un reflejo de las múltiples dimensiones de la pobreza y la exclusión social. Abordar estos desafíos requiere un enfoque integral que incluya la regularización de la tenencia de la tierra, la mejora de la infraestructura y los servicios básicos, y la creación de oportunidades económicas y educativas para los residentes. Solo a través de un esfuerzo coordinado y sostenido se podrá mejorar la calidad de vida de estas comunidades y promover su integración en el tejido urbano formal.

Referencias

Alegría-Corona, V. (2024). Morfologías urbanas de la ciudad informal: lógicas y patrones espaciales en las áreas metropolitanas chilenas. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 56(219), 225-242. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.219.12>

Bailey, C., & Zenteno, E. (2015). Reflexiones en torno a la vulnerabilidad social y residencial de los asentamientos informales de los cerros de Valparaíso, Chile. *Ciudades, Comunidades e Territórios*, 116-130.

Bakhaty, A., Salama, A. M., & Dimitrijević, B. (2023). A Validated Framework for Characterising Informal Settlements: Two Cases from Greater Cairo, Egypt. *Buildings*, 1263, <https://doi.org/10.3390/buildings13051263>.

Banerjee, S., Middel, A., & Chattopadhyay, S. (2020). Outdoor thermal comfort in various microentrepreneurial settings in hot humid tropical Kolkata: Human biometeorological assessment of objective and subjective parameters. *Science of The Total Environment*, 137741, <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.137741>

Baruti, M. M., Johansson, E., & Åstrand, J. (2019). Review of studies on outdoor thermal comfort in warm humid climates: challenges of informal urban fabric. *International Journal of Biometeorology*, 1449-1462, [10.1007/s00484-019-01757-3](https://doi.org/10.1007/s00484-019-01757-3).

Baruti, M. M., Yahia, M. W., & Johansson, E. (2024). Spatial and temporal variations of microclimate and outdoor thermal comfort in informal settlements of warm humid Dar es Salaam, Tanzania. *Heliyon*, e23160, <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e23160>

Baruti, M., & Johansson, E. (2020). Urbanites' thermal perception in informal settlements of warm-humid Dar es Salaam, Tanzania. *Urban Climate*, 100564, <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2019.100564>

Bastani, M., Hashemi, S., Khairabadi, O., & Khavarian-Garmsir, A. R. (2024). Assessing the resilience of informal urban settlements against earthquakes: a case study of Mashhad, Iran. *Natural Hazards*, 10.1007/s11069-023-06381-4.

Bruno-Valenzuela, V., Esteban, M., & Motoharu, O. (2020). Perception of Disasters and Land Reclamation in an Informal Settlement on Reclaimed Land: Case of the BASECO Compound, Manila, the Philippines. *International Journal of Disaster Risk Science*, 640-654, [10.1007/s13753-020-00300-y](https://doi.org/10.1007/s13753-020-00300-y).

Cardenas, M. F., & Giraldo-Ospina, T. (2021). Espacio público efectivo en Manizales y Medellín, Colombia: evaluación cuantitativa de su generación y distribución en dos momentos normativos. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.13, e20210075. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20210075>

Carlotti, P. (2024). "Architectural Acupuncture" in *Urban Morphology Studies*. *Land*, 661. doi:10.3390/land13050661

Carvalho, C., & Netto, V. (2023). Segregation within segregation: Informal settlements beyond socially homogenous areas. *Cities*, 104152, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104152>.

Cinnamon, J. (2024). Visual imagery and the informal city: examining 360-degree imaging technologies for informal settlement representation. *Information Technology for Development*, 10.1080/02681102.2023.2298876.

Córdova, M., Egas Montenegro, A., & Menoscal Cevallos, J. (2024). Asentamientos informales, regularización y riesgo de desastres en el periurbano del Distrito Metropolitano de Quito - Colinas del Norte. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 33 (1): 99-119. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v33n1.100275>

de Oliveira, B., & Chuerubim, M. (2018). La importancia del análisis de la morfología urbana en la planificación de las ciudades de mediano porte. Santiago de Chile: XIV Congreso de la Asociación Latinoamericana de Escuelas de Urbanismo y Planificación: Las Universidades Latinoamericanas y la Nueva Agenda Urbana.

Departamento Nacional de Planeación. (2023). Indicador de condiciones de vulnerabilidad urbana. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, DNP. Obtenido de <https://osc.dnp.gov.co/resources/vivienda/ICVU.pdf>

Dovey, K., & Recio, R. (2024). Inventraset assemblages: The spatial logic of informal street vending, transport and settlement. *Urban Studies*, 10.1177/00420980231223060.

Fank, L. (2021). Vulnerabilidad urbana en asentamientos informales de Ushuaia. Una aproximación analítico-comparativa desde la mirada de distintos actores. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, 081-109, <http://dx.doi.org/10.30972/crn.30304928>.

Fernández, M.E., and Gentili, J.O. (2021). Radiación solar y planeamiento urbano: factores e interacciones en Bahía Blanca, Argentina. *Revista de Urbanismo*, (45), 46-66. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2021.58824>

Florez-Trujillo, D., Valencia, A., & Avendano-Uribe, B. (2023). Informal Settlement Fires in Colombia. *Fire Technology*, 10.1007/s10694-023-01413-8.

Fransen, J., Hati, B., Stapele, N. v., Kiriro, S., & Nyumba, R. (2024). Resilience Pathways of Informal Settlements in Nairobi: Stasis, Decline, Adaptation, and Transformation. *The European Journal of Development Research*, 10.1057/s41287-023-00605-w.

Gómez-Villanueva, A. J., Rolong-Ojito, G., and Therán-Nieto, K. R. (2021). Procesos de regeneración urbana en asentamientos humanos informales. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 53(209). <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.209.09>

He, X., & Zhou, Y. (2024). Urban spatial growth and driving mechanisms under different urban morphologies: An empirical analysis of 287 Chinese cities. *Landscape and Urban Planning*, 105906. doi: <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2024.105096>

Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista-Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Ciudad de México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Jiménez, P., González, M., Rosas, F., & Calderón, J. (2021). Impactos socioambientales de los asentamientos humanos irregulares en zonas y áreas naturales protegidas: Chetumal, Quintana Roo, México. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 87-99. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/cep/v8n1/2389-8437-cep-8-01-87.pdf>

Lin, C., Li, G., Zhou, Z., Li, J., Wang, H., & Liu, Y. (2024). Enhancing Urban Land Use Identification Using Urban Morphology. *Land*, 761. doi:DOI:10.3390/land13060761

Liu, Y., Zhang, W., Liu, W., Tan, Z., Hu, S., Ao, Z., Xing, H. (2024). Exploring the seasonal effects of urban morphology on land surface temperature in urban functional zones. *Sustainable Cities and Society*, 105268. doi: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2024.105268>

Meda R. & Vigliocco M. A. (1991). Estructura urbana y uso del suelo: Aplicación a Ciudades Bonaerenses. *pág. 17/20, 22/24 y 27*

Neglia, G. A. (2024). Urban Morphology and Forms of the Territory: Between Urban and Landscape Design. *Land*, 37. doi:10.3390/land13010037

Njeri, P., Munala, G., & Letema, S. (2023). Environmental sustainability performance of eleven upgraded informal settlements in Kenyan cities. *Journal of Housing and the Built Environment*, 2751–2772, 10.1007/s10901-023-10060-y.

Nutkiewicz, A., Mastrucci, A., Rao, N. D., & Jain, R. K. (2022). Cool roofs can mitigate cooling energy demand for informal settlement dwellers. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 112183, <https://doi.org/10.1016/j.rser.2022.112183>

Oke, T. R., Mills, G., Christen, A., and Voogt, J. A. (2017). *Urban Climates*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781139016476>

Pinter-Wollman, N., Jelić, A., and Wells, N. M. (2018). The impact of the built environment on health behaviours and disease transmission in social systems. *Philosophical Trans. R. Soc. Lond. B Biol. Sci.* 373, 20170245. doi:10.1098/rstb.2017.0245

Pizarro, R. (2001). *La vulnerabilidad social y sus desafíos: una mirada desde América Latina*, Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Scovronick, N., Lloyd, S. J., & Kovats, S. (2015). Climate and health in informal urban settlements. *Environment & Urbanization*, 10.1177/0956247815596502.

Sgroi, A. (2016). *Morfología urbana-Paisaje urbano*. Universidad Nacional de La Plata. Obtenido de <https://blogs.ead.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-N%C2%BA-19-Morfolog%C3%ADa-Urbana.pdf>

Therán Nieto, K. R., Rodríguez Potes, L., Mouthon Celedon, S., and Manjarres De León, J. (2019). Microclima y Confort Térmico Urbano. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 23(1), 49–88. <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.23.1.2019.04>

Therán-Nieto, K., Pérez-Arévalo, R., & García-Estrada, D. (2022). Asentamientos informales en la periferia urbana de áreas metropolitanas. El caso de Soledad, Colombia. *Urbe*, <https://doi.org/10.1590/2175-3369.014.e20210275>

Trejo Guzmán, MT. (2020). La forma urbana como herramienta interpretativa de vulnerabilidad espacio-cultural. Caso de estudio: Mercado "El Tepetate". En III Congreso Internacional ISUF-H. CIUDAD COMPACTA VS. CIUDAD DIFUSA. Editorial Universitat Politècnica de València. (20-05-2020):462-471. <https://doi.org/10.4995/ISUFh2019.2019.9962>

Usamah, M., Handmer, J., Mitchell, D., & Ahmed, I. (2014). Can the vulnerable be resilient? Co-existence of vulnerability and disaster resilience: Informal settlements in the Philippines. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 178-189; <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2014.08.007>.

Yi, T., Wang, H., Liu, C., Li, X., & Wu, J. (2022). Thermal comfort differences between urban villages and formal settlements in Chinese developing cities: A case study in Shenzhen. *Science of The Total Environment*, 158283, <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2022.158283>

Zanotti, A. (2018). (Re)Pensando el concepto de territorialidad: Una propuesta para la reflexión sobre su uso e implementación a partir de un caso de estudio. I Jornadas Platenses de Geografía, 17 al 19 de octubre de 2018, La Plata, Argentina. EN: [Actas]. La Plata : Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Geografía. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.11325/ev.11325.pdf

Ziervogel, G. (2020). Climate urbanism through the lens of informal settlements. *Gina Ziervogel*, 733-737, [10.1080/02723638.2020.1850629](https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1850629).

De vivienda protegida al mercado libre: el impacto de la descalificación en el sistema residencial madrileño

From social housing to the free market: The impact of declassification on Madrid's residential system

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5616

Anabel Otero Zamora [✉]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 16.07.2025

Tutor: Iván Rodríguez Suárez

Resumen

Este trabajo analiza las consecuencias de la descalificación de la vivienda de protección oficial (VPO) en el municipio de Madrid. Se realiza a partir del estudio pormenorizado de las transformaciones sucedidas en quince promociones construidas entre 1975 y 1989, actualmente parte del mercado libre. Se parte de la hipótesis de que la descalificación ha favorecido dinámicas de encarecimiento inmobiliario y consecuentemente, de sustitución poblacional. La investigación combina fuentes estadísticas, análisis cartográfico, revisión normativa y trabajo de campo. A través de un sistema de indicadores, se evalúan el dinamismo residencial y la caracterización urbana de cada caso, con el fin de identificar patrones que expliquen los distintos tipos y grados de transformación. Los resultados evidencian procesos heterogéneos, donde factores como la ubicación, la calidad del tejido edificado o la conectividad inciden de forma directa en la estabilidad o el cambio.

Palabras clave

Vivienda protegida, descalificación, derecho a la vivienda, políticas públicas, Plan de Vivienda

Abstract

This paper analyzes the consequences of the declassification of public housing (VPO) in the municipality of Madrid. It is based on a detailed examination of the transformations in fifteen housing developments built between 1975 and 1989, which have now entered the free market. The hypothesis is that declassification has contributed to housing price increases and, consequently, to population replacement dynamics. The research combines statistical sources, cartographic analysis, regulatory review, and fieldwork. Using a system of indicators, it evaluates the residential dynamism and urban characteristics of each case in order to identify patterns that explain the different types and degrees of transformation. The results reveal heterogeneous processes, in which factors such as location, the quality of the built fabric, or connectivity directly influence either stability or change.

[✉] **Anabel Otero Zamora** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

ana.otero@alumnos.upm.es

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-2284-9160> (Anabel Otero Zamora)

Keywords

Social housing, declassification, right to housing, public policies, Housing Plan

1. Introducción

En un contexto de crisis de acceso a la vivienda y crecientes tensiones en las ciudades españolas, el progresivo debilitamiento del parque de vivienda protegida aparece como un fenómeno clave para comprender las dinámicas actuales del sistema residencial. La descalificación de la vivienda de protección oficial (VPO), que permite su entrada al mercado libre tras un periodo temporal de protección, pone en cuestión tanto la naturaleza e intencionalidad de la normativa como su capacidad estructurante sobre las dinámicas residenciales.

La descalificación de la vivienda protegida y el régimen de venta que ha predominado históricamente en la VPO, han derivado en una pérdida progresiva y masiva del parque residencial público (Trilla & Bosch, 2018). Por un lado, este decrecimiento, reduce drásticamente la capacidad de los organismos públicos para garantizar el derecho a la vivienda recogido en el art. 47 de la Constitución Española. Por otro, la función social de estos conjuntos deja de cumplirse al convertirse en nuevos bienes revalorizados de mercado, lo que puede convertir a la VPO en catalizador de procesos de sustitución poblacional y gentrificación.

Este trabajo aborda el caso del municipio de Madrid a través del análisis de quince grandes promociones construidas entre 1975 y 1989, ubicadas mayoritariamente en las zonas sur y sureste de la ciudad. Muchas de las promociones construidas respondían a emergencias habitacionales y su baja calidad constructiva, situación periférica y concentración de un gran número de hogares con escasos recursos económicos (Sánchez & Plandiura, 2003), han contribuido a procesos de estratificación y estigmatización. No obstante, su incorporación al mercado libre ha provocado, en mayor o menor medida, procesos de transformación que están reconfigurando su composición social y su relación con el mercado inmobiliario madrileño. Este trabajo analiza, por tanto, un doble conflicto: la descalificación como forma de desposesión institucional y las limitaciones del modelo de vivienda protegida heredado.

Aunque los casos analizados comparten características comunes, los procesos de transformación que han experimentado son heterogéneos. Esta diversidad invita a explorar cómo ciertos condicionantes urbanos —como la ubicación, conectividad, la integración con tejidos colindantes o la calidad de la edificación— influyen en la intensidad y naturaleza de esas transformaciones.

A partir de esta hipótesis, se definen los siguientes objetivos de la investigación:

- Analizar el impacto de la descalificación de la VPO en los entornos de los casos de estudio, con el objetivo de extraer conclusiones aplicables al conjunto del municipio de Madrid.
- Identificar patrones de transformación residencial y su relación con las características urbanas.
- Evaluar la capacidad del parque desprotegido para resistir la presión del mercado.
- Reflexionar sobre el papel de las políticas públicas en la pérdida de función estructurante de la VPO.

2. Metodología

La investigación se estructura en cinco fases (véase figura 1), que combinan fuentes normativas, análisis estadístico y trabajo de campo para comprender los efectos de la descalificación de la VPO sobre sus entornos.

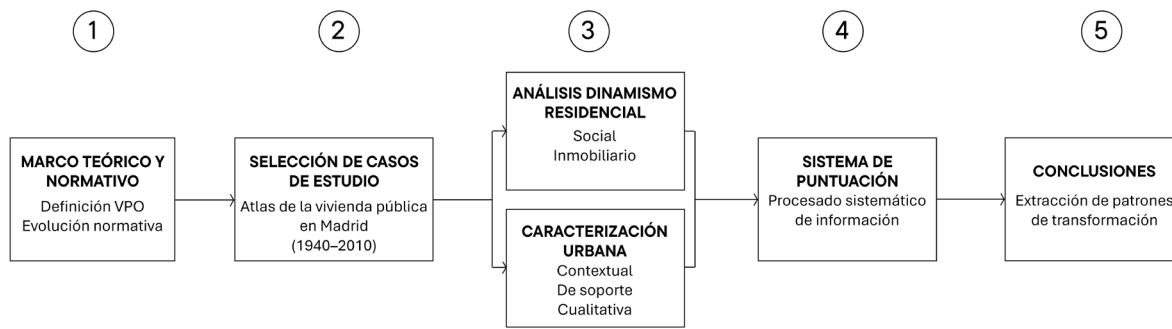


Figura 1: Esquema de metodología

Fuente: Elaboración propia

- **Marco teórico y normativo:** Se parte de una revisión de la legislación estatal y autonómica que ha regulado la VPO desde su creación, con especial atención a la relativa a la descalificación. Se completa con bibliografía sobre vivienda protegida y políticas públicas de acceso a la vivienda en España.
- **Selección de casos de estudio:** A partir del *Atlas de la vivienda pública en Madrid 1940-2010* (Moya et al., 2021), se seleccionan quince promociones construidas entre 1975 y 1989, todas ya descalificadas y con más de mil viviendas, para garantizar su relevancia en la sección censal. Los casos comparten ciertas condiciones (época, volumen, localización), lo que permite comparar sus trayectorias de transformación.
- **Análisis del dinamismo residencial y caracterización urbana:** El análisis, centrado en el periodo 2001-2021, se organiza en dos grandes bloques:
 - Dinamismo residencial, que incluye variables sociales e inmobiliarias.
 - Caracterización urbana, que incorpora variables contextuales, de soporte y cualitativas.El cruce de ambos permite identificar patrones entre las condiciones urbanas de los entornos y los procesos de transformación socioeconómica tras la descalificación.
- **Sistema de puntuación:** Cada variable se valora del 1 al 3, tomando como referencia los valores medios del municipio y del distrito. Para el análisis de dinamismo residencial se asigna 3 a los valores que expresan mayor dinamismo y 1 a los que indican mayor estabilidad. Para la caracterización urbana se da máxima puntuación a los datos que ilustran una mayor calidad, suponiendo que pueden favorecer transformaciones.

- **Conclusiones:** La matriz permite detectar patrones y grados de transformación y vincular las condiciones urbanas con las dinámicas sociales e inmobiliarias. Para completar el análisis, se representan en un plano de rentas los casos de estudio y otros conjuntos residenciales también extraídos del *Atlas de la vivienda pública en Madrid 1940–2010* (Moya et al., 2021), pertenecientes a épocas y escalas distintas, con el fin de establecer comparaciones y ampliar las conclusiones.

3. Marco teórico y normativo

Definición y caracterización de la VPO

García-Calderón & Abellán (2016, p.5) resumen el concepto de VPO como la vivienda sujeta a algún régimen de protección por parte de la administración pública, la cual establece un precio máximo de venta o alquiler por debajo del mercado libre para facilitar el acceso a la vivienda a grupos de ingresos bajos. Debe cumplir condiciones específicas de superficie, calidad y debe ser destinada a vivienda de uso habitual. Los precios se calculan a partir de un módulo básico fijado por el Estado y su promoción, suele estar a cargo de promotores privados, quienes -además de los compradores-, reciben ayudas o beneficios por ello.

El modelo español tiene dos particularidades estructurales que han provocado la grave y sostenida pérdida del parque. En primer lugar, la política de VPO del siglo XX se centró en el régimen de compraventa, articulando el acceso a la vivienda a través de dos mecanismos principales: ayudas a la construcción y subvenciones directas a los adquirentes. En segundo lugar, la propia normativa declara el fin del régimen jurídico y económico de protección una vez finalizado el periodo fijado en la calificación definitiva, pasando a ser en todos sus efectos, libres. A este proceso se le denomina descalificación (Trilla & Bosch, 2018, pp.16-17).

Entre 1952 y 2016 se construyeron en España más de 6,8 millones de viviendas protegidas, lo que representa el 26,6% del parque residencial de dicho periodo (Trilla & Bosch, 2018, p.18). Sin embargo, tras el pico de los años 70, su producción cayó de forma sostenida, especialmente desde los años 2000 (Moya, 2011, p.17). En la Comunidad de Madrid, la VPO llegó a superar a la vivienda libre a finales de los 80, pero desde el boom inmobiliario, su peso es residual (MIVAU, 2024-a; MIVAU, 2024-b). El municipio de Madrid sigue esta misma tendencia: tras un máximo de 7.000 VPO entre 2003 y 2005, la producción cae progresivamente (Ayto. de Madrid, 2021). Esta evolución común, refleja un proceso continuado de debilitamiento del parque protegido, aunque con una trayectoria relativamente más estable que las fuertes fluctuaciones del mercado de vivienda libre.

Esta estabilidad se aprecia con mayor intensidad en la evolución del valor tasado de la vivienda protegida. A nivel estatal y autonómico, el precio máximo por metro cuadrado apenas ha variado desde 2008, rondando en la Comunidad de Madrid 1500 euros/m² (MITMA, 2024-a; MITMA, 2024-b; Vergés, 2012). En contraste, el precio medio de la vivienda libre en el municipio de Madrid ha crecido un 19,56% para venta y un 23% para alquiler entre mayo de 2008 -ajustado al IPC- y mayo de 2025, según datos de Idealista (2025). Los altos precios y su incremento sostenido suponen un gran incentivo para su venta tras la descalificación, ya que pueden obtenerse grandes plusvalías. También pone de manifiesto la deficiencia de los mecanismos públicos de control del precio en el mercado inmobiliario.

En el contexto madrileño, la gestión de la vivienda protegida recae en administraciones autonómicas y municipales. En 2018, en la Comunidad de Madrid, la Agencia de Vivienda Social (AVS) gestionaba unas 23.000 viviendas dentro del municipio (1,76 %) (Hernández Aja et al., 2018, p. 221), disminuyendo hasta 13.000 en 2025 (Comunidad de Madrid, 2025), mientras que la Empresa Municipal de Vivienda y Suelo (EMVS), administra unas 5.000 (0,49 %), pese a haber promovido más de 32.000 (Ayto. de Madrid, 2022). Esto se debe a que la mayoría ha sido vendida, incluidas más de 4.000 a fondos de inversión, o como se les conoce popularmente, *fondos buitres* (Trilla & Bosch, 2018, p. 40). Esta escasez ha relegado el parque público a un uso residual, centrado en emergencias sociales (Hernández Aja et al., 2018, p. 160). Además, su distribución es desigual: el 68 % se concentra en la Periferia Sur, que también ha recibido el 96 % de las nuevas promociones. Por tanto, el total del 2,25 % del parque público en alquiler en Madrid en 2018, territorialmente concentrado, apenas tiene capacidad para incidir estructuralmente en el mercado del municipio (Hernández Aja et al., 2018, p.221).

En comparación con el contexto europeo, el parque público de vivienda en alquiler social en España es residual. Según Trilla y Bosch (2018), se estima que solo el 1,5 % del parque total corresponde a alquiler social, frente a cifras como el 30 % en Países Bajos o el 24 % en Austria. Esta debilidad contrasta con el alto porcentaje de ingresos que destinan los hogares españoles al pago del alquiler, un 32,1 % de su renta disponible en 2015, uno de los porcentajes más altos de Europa, solo por detrás de Noruega.

Evolución de la normativa

Tras la aprobación de la Constitución de 1978, la política de vivienda protegida en España pasó de un modelo centralizado estatal a otro en el que las comunidades autónomas asumen la gestión directa. El Estado adopta un papel principalmente orientativo a través de los planes estatales de vivienda, es decir, define el marco general y financia las líneas estratégicas, pero no ejecuta directamente políticas de vivienda. Las comunidades autónomas tienen competencia exclusiva y desarrollan su propia normativa, programas y ayudas. Los ayuntamientos pueden promover y gestionar vivienda pública dentro del marco autonómico. Esta estructura ha derivado en una notable desigualdad territorial, ya que la implementación y el alcance de las políticas dependen en gran medida de la voluntad política y la capacidad presupuestaria de cada comunidad (Trilla & Bosch, 2018, p.25; Hernández Aja et al., 2018, p. 120).

La normativa estatal en materia de vivienda protegida ha ido desplazando su foco: del apoyo a la producción de nueva vivienda con protección duradera hacia medidas de carácter más transitorio, centradas en la rehabilitación, la regeneración urbana y las ayudas al alquiler. El Real Decreto 3148/1978, establecía un periodo de calificación de 30 años, pero a partir de los años 90 se redujo el plazo a 20 años, hoy generalizado (véase figura 2). Esta calificación temporal, unida a la falta de mecanismos para impedir la descalificación automática, ha facilitado la liberalización progresiva del parque protegido. Desde el Plan Estatal 2018-2021, la VPO deja de considerarse figura estratégica, y el actual Plan 2022-2025 se mantiene continuista: elimina la promoción de nueva vivienda protegida, mantiene la descalificación como automática al finalizar el plazo legal y se limita a ofrecer ayudas al alquiler sin reforzar el parque público existente. (Avendaño Pereda & De las Heras y Fernández, s. f.; CORPME, s. f.; Sánchez & Plandiura, 2003).

La Comunidad de Madrid no cuenta con una ley autonómica de vivienda (Hernández Aja et al., 2018, p. 220). La regulación vigente se basa en el Decreto 74/2009, que redujo el periodo de

calificación de la VPO a 15 años —frente a los 20 establecidos en Decreto 11/2005— y prohíbe la descalificación anticipada. Sin embargo, la normativa no se ha actualizado desde entonces y resulta poco operativa ante las dinámicas residenciales actuales. La falta de continuidad legislativa por los diferentes gobiernos centrales, especialmente tras la crisis de 2008, junto con la retirada del Estado, ha contribuido a la desaparición del modelo tradicional de VPO. La nueva estrategia centrada en rehabilitación, alquiler público y regeneración urbana carece de financiación suficiente y de una planificación coordinada que permita transformar el modelo inmobiliario existente (Hernández Aja et al., 2018, p. 220).

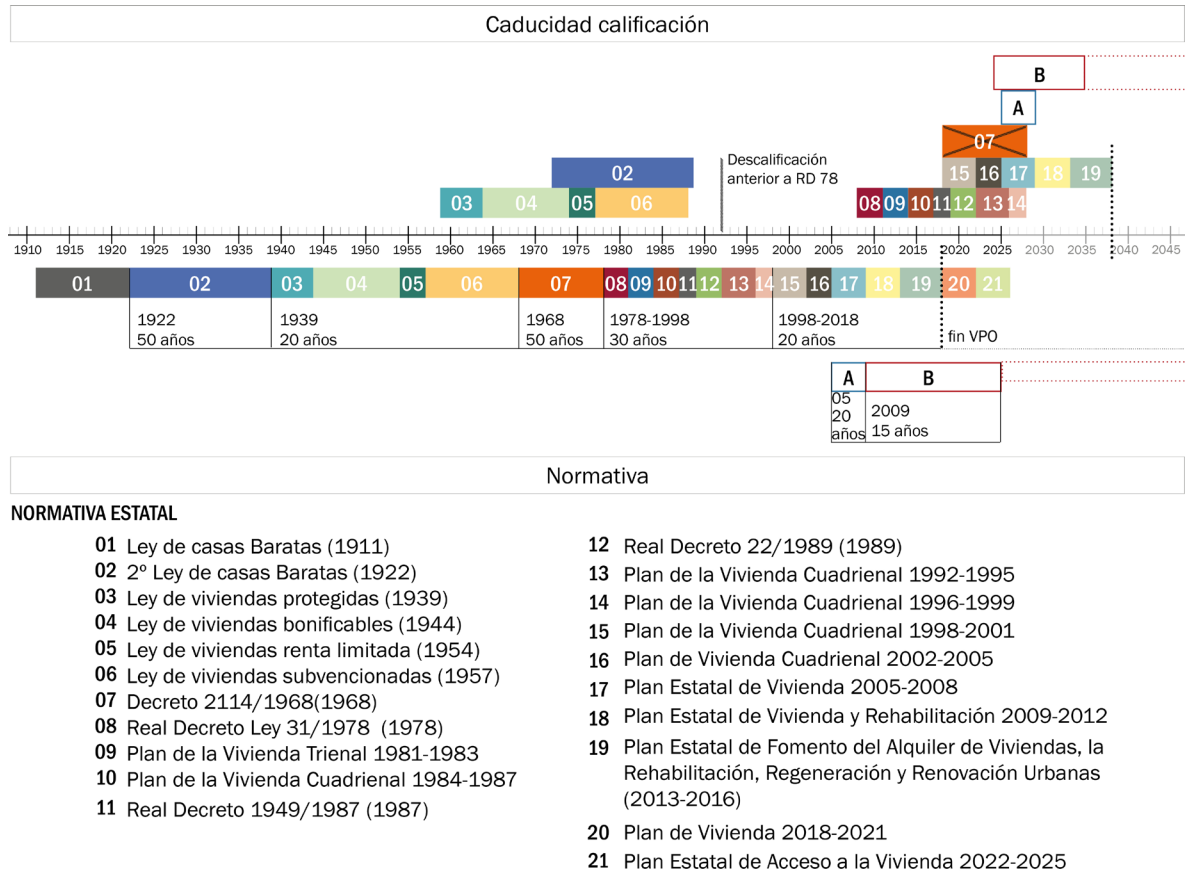


Figura 2: Cronología de la normativa de la vivienda en España y la Comunidad de Madrid

Fuente: Elaboración propia a partir de Arends Morales (2012), Avendaño Pereda & de las Heras y Fernández (s.f.), Comunidad de Madrid (2005, 2009), CORPME (s.f.), Sánchez y Plandiura (2003) y Trilla y Bosch (2018).

4. Análisis

Casos de estudio

Para analizar las consecuencias de la descalificación de la vivienda protegida, se seleccionan quince casos de estudio extraídos del *Atlas de la Vivienda Pública. Madrid 1940–2010* (Moya et al., 2021). Los casos se definen en base a dos criterios: pertenecer al periodo denominado en el Atlas P2 (1975–1989), lo que garantiza que las promociones estén ya descalificadas, y contar con

más de 1.000 viviendas, asegurando su peso dentro de las secciones censales. La mayoría se localizan en el sur y sureste del municipio: Pan Bendito (Carabanchel); Cornisa, Poblado Dirigido, Meseta y Orcasur (Usera); UVA de Villaverde (Villaverde); Pozo del Tío Raimundo, Palomeras U1, U2, U5, U6 y Fontarrón (Puente de Vallecas); UVA de Vallecas (Villa de Vallecas); y un único caso al noreste: Gran San Blas Arcentales (San Blas-Canillejas) (véase figura 3).

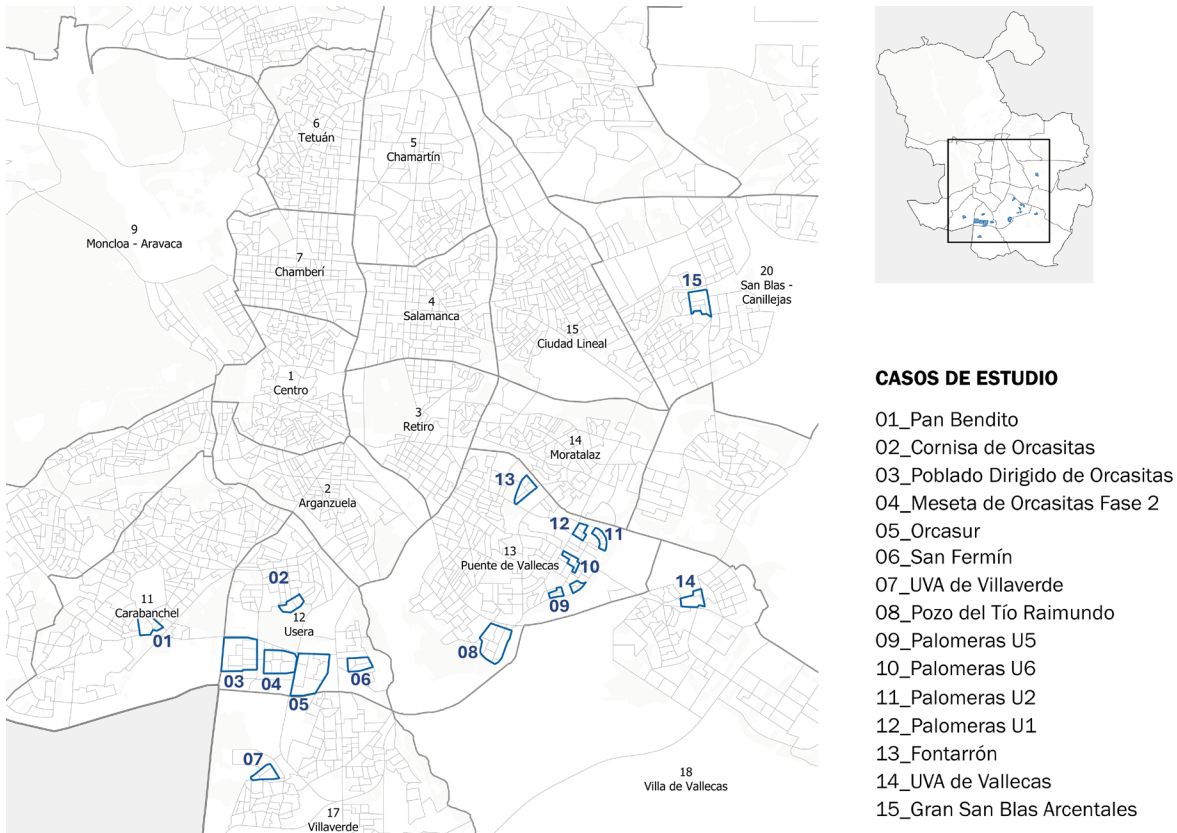


Figura 3: Localización de casos de estudio
 Fuente: Elaboración propia

Análisis del dinamismo residencial

Análisis del dinamismo social

El objetivo de esta categoría es identificar si, tras la descalificación, se han producido transformaciones en el perfil sociodemográfico de los residentes. Para ello se analizan cinco indicadores: rejuvenecimiento, lugar de nacimiento, nivel de estudios, renta media por unidad de consumo (2022) y su evolución desde 2015 -IPC actualizado-. En conjunto, permiten detectar dinámicas de sustitución y cambios de perfil social.

Los resultados reflejan una renovación limitada. En general, los casos mantienen estructuras envejecidas, aunque cabe destacar Pan Bendito como único caso donde se observa cierto rejuvenecimiento. A pesar de que la proporción de población nacida en el extranjero ha aumentado, con valores entre el 7 % y el 25 %, son cifras inferiores a las de sus distritos a excepción de Cornisa de Orcasitas. La tasa de población con estudios superiores, aunque presenta

leves mejoras, es notablemente más baja que los distritos y el municipio en todos los casos (INE, 2001, 2021).

Aunque las rentas han aumentado de forma significativa entre 2015 y 2022 —UVA de Vallecas crece un 17,23 %, frente al 8,95% de su distrito y el 8,2 % del municipio—, siguen muy por debajo en términos absolutos de la media municipal (27.889€ en 2022), con valores que oscilan entre los 12.200 € y los 19.400 € en los casos analizados (véase figura 4) (INE, 2022).

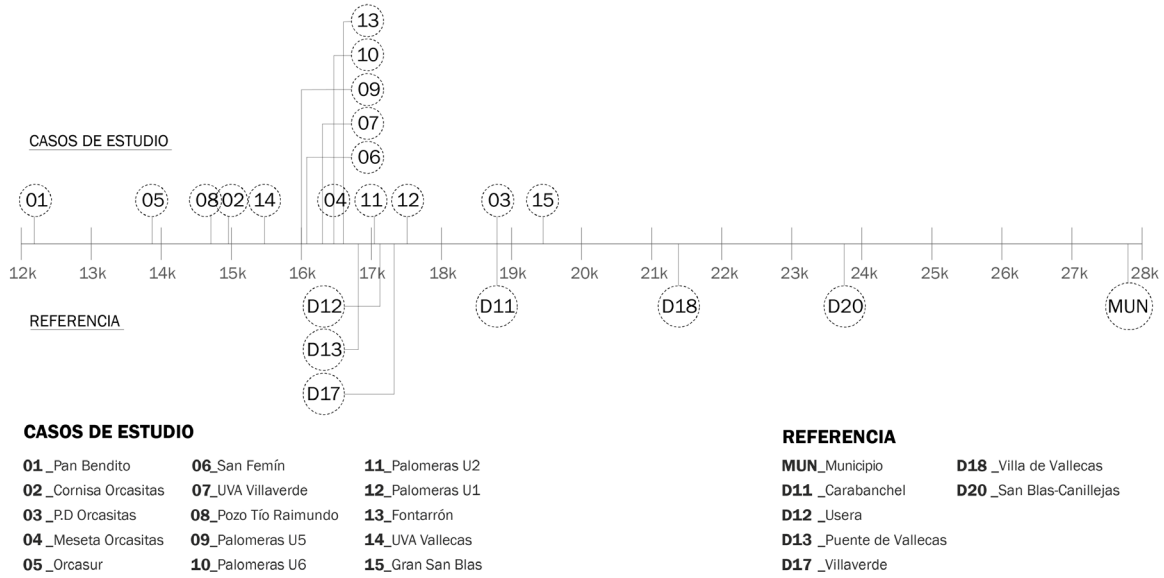


Figura 4: Renta media por unidad de consumo en 2022

Fuente: Elaboración propia a partir de INE. (2022).

Por tanto, esta evolución no implica procesos de gentrificación: las rentas siguen muy por debajo de la media municipal y el nivel educativo también. Las transformaciones apuntan a perfiles más jóvenes o migrantes con escasa capacidad adquisitiva, no a clases medias en ascenso.

Análisis del dinamismo inmobiliario

Esta categoría analiza el grado de apertura de las promociones al mercado tras la descalificación. A través de cinco indicadores —presencia de población original, cesiones familiares, porcentaje de viviendas en alquiler, precio medio de alquiler y presión inmobiliaria en el entorno— se evalúan señales de valorización o estabilidad.

Tras la descalificación, los niveles de propiedad siguen siendo muy altos, con valores superiores a los de sus distritos. Lo que distingue a estos entornos es la baja proporción de alquiler y el peso del régimen “otra”, vinculado a la herencia o transmisión familiar, que en algunos casos supera el 15 %, como en San Blas Arcentales (17,33%) (INE, 2001, 2021).

Según los datos de Sistema Estatal Índices de Alquiler de Vivienda (SERPAVI) (MIVAU, 2023), la oferta activa de alquiler es en todos los casos, muy limitada: en las tres secciones censales de la UVA de Villaverde hay registradas un total de 29 viviendas disponibles cuando la media municipal por sección es de 119 viviendas. Las cifras más altas, las registra Palomeras U6 con un total de 252 viviendas, lo que supone una media de 68 por sección censal.

En cuanto al precio (véase figura 5), todos los casos se sitúan por debajo de la media municipal (12,95 €/m²). Pozo del Tío Raimundo (7,1 €/m²) y Orcasur (7,9 €/m²) presentan los valores más bajos, mientras que Palomeras U6 y Gran San Blas se aproximan a los 10 €/m², lo que podría señalar cierta presión localizada vinculada a su conectividad o situación. Aun así, la mayoría se mantiene en niveles moderados y sin grandes signos de valorización especulativa (MIVAU, 2023).

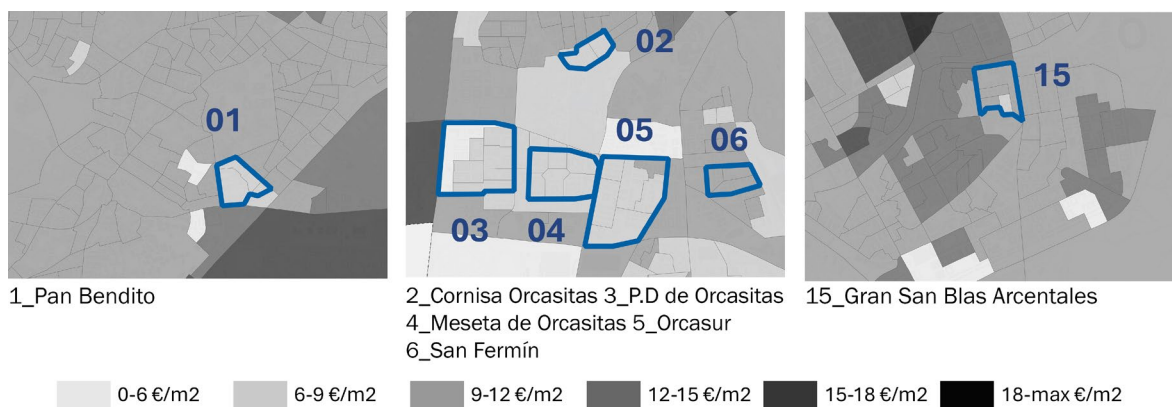


Figura 5: Precio medio de vivienda en alquiler (€/m²)

Fuente: Elaboración propia a partir de MIVAU (2023)

Aunque varios casos se localizan junto a secciones censales con rentas notablemente más altas, esta proximidad no siempre implica procesos de transformación internos, lo que refuerza la idea de una incorporación lenta o limitada al mercado inmobiliario (MIVAU, 2023).

Puntuaciones de la categoría de análisis: dinamismo residencial

	Pan Bendito	Cornisa de Orcasitas	Pob. Dir. Orcasitas	Meseta de Orcasitas	Orcasur	San Fermín	UVA Villaverde	Pozo Tío Raimundo	Palomeras:U5	Palomeras:U6	Palomeras:U2	Palomeras:U1	Fontairón	UVA Vallecas	Gran San Blas Arcentales
INDICADORES	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
1. ANÁLISIS DE DINAMISMO RESIDENCIAL															
1.1. DINAMISMO SOCIAL	2,2	1,6	1,8	1,4	2	1,8	1,8	1,8	1,6	2,2	2	1,8	1,8	1,4	2
1.2. DINAMISMO MERCADO INMOBILIARIO	1,8	2	1,6	1,4	1,6	1,8	2	1,4	1,8	2,2	1,8	1,8	1,4	1,6	1,8
TOTAL DINAMISMO RESIDENCIAL	4	3,6	3,4	2,8	3,6	3,6	3,8	3,2	3,4	4,4	3,8	3,6	3,2	3	3,8

Figura 6: Puntuaciones de la categoría de análisis: dinamismo residencial

Fuente: Elaboración propia a partir del análisis de indicadores

Las puntuaciones de dinamismo residencial muestran valores mayoritariamente medios (entre 3 y 4 sobre 6), lo que indica transformaciones limitadas o parciales. Palomeras U6 y Pan Bendito destacan por su dinamismo social, mientras que San Fermín, Gran San Blas y UVA Villaverde obtienen mejores resultados por su comportamiento inmobiliario. Por el contrario, Meseta de Orcasitas refleja un dinamismo muy bajo en ambos ámbitos. En general, la renovación demográfica avanza con lentitud, y la inserción plena en el mercado libre sigue siendo parcial.

Caracterización urbana

Análisis contextual

Esta categoría evalúa la relación de las promociones con el conjunto de la ciudad y su entorno inmediato a través de cuatro indicadores: distancia a centralidades municipales, accesibilidad al transporte público, presencia de centralidades internas e integración con tejidos distintos.

La mayoría de los casos se localizan en la periferia sur y sureste de Madrid, a excepción de Gran San Blas Arcentales, en el noreste. La distancia a las centralidades municipales es elevada en todos los casos, aunque presentan diferentes grados de accesibilidad a ellas. Algunos casos como San Fermín, Orcasur o Palomeras U6 presentan buenas conexiones con transporte público (metro, autobús y cercanías), mientras que otros como UVA de Vallecas o Fontarrón solo disponen de líneas de autobús.

La existencia de centralidades internas —entendida como zonas comerciales, plazas cívicas o ejes activos— es escasa. Solo algunos casos, como el Pozo del Tío Raimundo o la Meseta de Orcasitas, mantienen ciertos núcleos activos en su interior. La continuidad con el tejido urbano también es muy desigual: algunas promociones como San Fermín o Gran San Blas están relativamente bien integradas en la trama de sus distritos, otras como la UVA de Villaverde o Fontarrón permanecen aisladas por su morfología, barreras físicas o vacíos urbanos.



San Fermín. Integración adecuada
Archivo propio



UVA de Villaverde. Integración escasa
Archivo propio

Figura 7: Imágenes comparativas entre tejidos integrados y no integrados

Fuente: Elaboración propia a partir de archivo propio (mayo 2025)

Análisis de soporte

Este bloque analiza las condiciones físicas y funcionales del entorno construido a través de cinco indicadores: conservación de la edificación, distribución de usos, presencia de dotaciones públicas, estudio de zócalo comercial y la variedad tipológica edificatoria.

En general, las promociones muestran niveles medios de rehabilitación, destacando el Poblado Dirigido de Orcasitas gracias a una iniciativa vecinal que impulsó mejoras energéticas con fondos europeos, convirtiéndose en un referente de regeneración urbana (FRAVM, 2023). La diversidad tipológica es baja en la mayoría de los casos, aunque algunos tejidos, como el Meseta de Orcasitas o el Pozo del Tío Raimundo, albergan una mayor variedad edificatoria.

Todos los casos analizados presentan un uso casi exclusivamente residencial, con escasa diversidad funcional. Aunque existen algunos equipamientos, la ausencia de actividad económica y la debilidad del zócalo comercial —en muchos casos vacío o transformado en vivienda— limitan la vitalidad urbana y la revalorización de estos entornos. Esta situación refleja una tendencia preocupante de desaparición del zócalo comercial en barrios periféricos, asociada tanto al declive del pequeño comercio (Hernández, 2018) como al cambio de normativa de viviendas orientadas al alquiler turístico (20minutos, 2024).

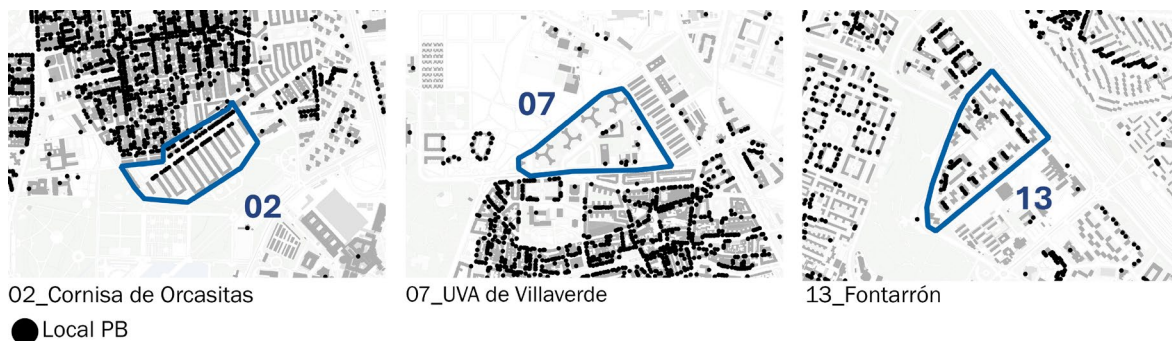


Figura 8: Mapa de distribución de locales en zócalo de planta baja

Fuente: Elaboración propia a partir de Censo de Locales y Actividades Económicas (CLA) del Ayto de Madrid (2015)



Figura 9: Imágenes de distintos usos de locales

Fuente: Elaboración propia a partir de archivo propio (mayo 2025)

Análisis cualitativo

Este bloque complementa los anteriores con observaciones obtenidas en las visitas de campo, basándose en la percepción y experiencia directa del entorno. Se han definido tres indicadores: percepción de seguridad, degradación del entorno construido y calidad del espacio público.

La percepción de seguridad es moderadamente positiva, aunque se ve afectada por la constante de ciertos elementos urbanos como pasajes o callejones con mala visibilidad, que, sumados a la escasa actividad en el espacio público, pueden generar sensación de inseguridad. Además, la abundancia de rejas en ventanas y locales fomenta una imagen defensiva del entorno. Este tipo de configuración es especialmente visible en Orcasur, UVA de Villaverde, Palomeras U6 y Pan Bendito.



Figura 10: Imágenes de rejas en Orcasur y Palomeras U6
Fuente: Elaboración propia a partir de archivo propio (mayo 2025)

La degradación visible de los edificios y del espacio público es común en muchos casos. En zonas como Orcasur o Palomeras U5, el deterioro afecta tanto a fachadas como a pavimentos y vegetación, mientras que en Meseta de Orcasitas o el Poblado Dirigido de Orcasitas se aprecian mejoras derivadas de intervenciones de rehabilitación o apropiación vecinal.

En cuanto a la calidad del espacio público, la mayoría de los entornos carece de mobiliario, mantenimiento o diseño cuidado. Algunos casos, como Palomeras U1, U5 y U6, muestran cierta intención de articulación de espacios interbloque, pero solo Meseta de Orcasitas destaca por una configuración clara, simbólicamente apropiada y mantenida. Además, la mala accesibilidad es una constante en todos los entornos.

Puntuaciones de la categoría de análisis: caracterización urbana

	Pan Bendito	Corriosa de Orcasitas	Pob. Dir. Orcasitas	Meseta de Orcasitas	Orcasur	San Fermín	UVA Villaverde	Pozo Tío Raimundo	Palomeras:U5	Palomeras:U6	Palomeras:U2	Palomeras:U1	Fontarrón	UVA Vallecas	Gran San Blas Arcenales
INDICADORES	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15
2. CARACTERIZACIÓN URBANA															
2.1. CONTEXTUAL	1,3	1,5	1	1,8	1,3	2	1	1,5	1,3	2,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,8
2.2. SOPORTE	1,8	1,7	2,5	2	2,1	1,9	1,5	2,6	1,9	2,2	2	2	1,7	2	1,8
2.3. ANÁLISIS CUALITATIVO	1	2	3	3	1	2,3	1	2,6	1,3	2,3	2	2	2,3	2,3	2,6
TOTAL CARACTERIZACIÓN URBANA	4	5,2	6,5	6,7	4,3	6,2	3,5	6,8	4,5	6,7	5,4	5,4	5,5	5,8	6,2

Figura 11: Puntuaciones de la categoría de análisis: caracterización urbana
Fuente: Elaboración propia a partir del análisis de indicadores

Las puntuaciones de caracterización urbana evidencian las grandes diferencias existentes entre casos. San Fermín y Palomeras U6 destacan por su buena accesibilidad y conexión, frente a casos más aislados como Pan Bendito o Fontarrón. En soporte, sobresalen Poblado Dirigido de Orcasitas, Pozo del Tío Raimundo y Orcasur por su diversidad de usos y tipologías, mientras que otras como UVA de Villaverde o UVA de Vallecas muestran limitaciones funcionales. UVA de Villaverde, junto con Pan Bendito, también destaca por su bajo nivel cualitativo frente a casos como Meseta de Orcasitas.

Análisis cruzado y extracción de patrones

El cruce entre el análisis de dinamismo social y la caracterización urbana permite agrupar los casos según tendencias similares en ambas categorías y relacionar las evoluciones socioeconómicas o del mercado inmobiliario con características urbanas, facilitando una lectura interpretativa sobre los procesos de transformación.

A continuación, se elabora un sistema de clasificación a partir de las puntuaciones obtenidas por cada caso de estudio en las categorías de dinamismo residencial y caracterización urbana. En él se registran paralelamente las puntuaciones de ambas categorías en un gráfico de coordenadas, generando cuatro grupos: A, B, C y D. Esta representación permite identificar fácilmente qué casos destacan por su dinamismo, por su calidad urbana, o por la combinación (positiva o negativa) de ambos aspectos.

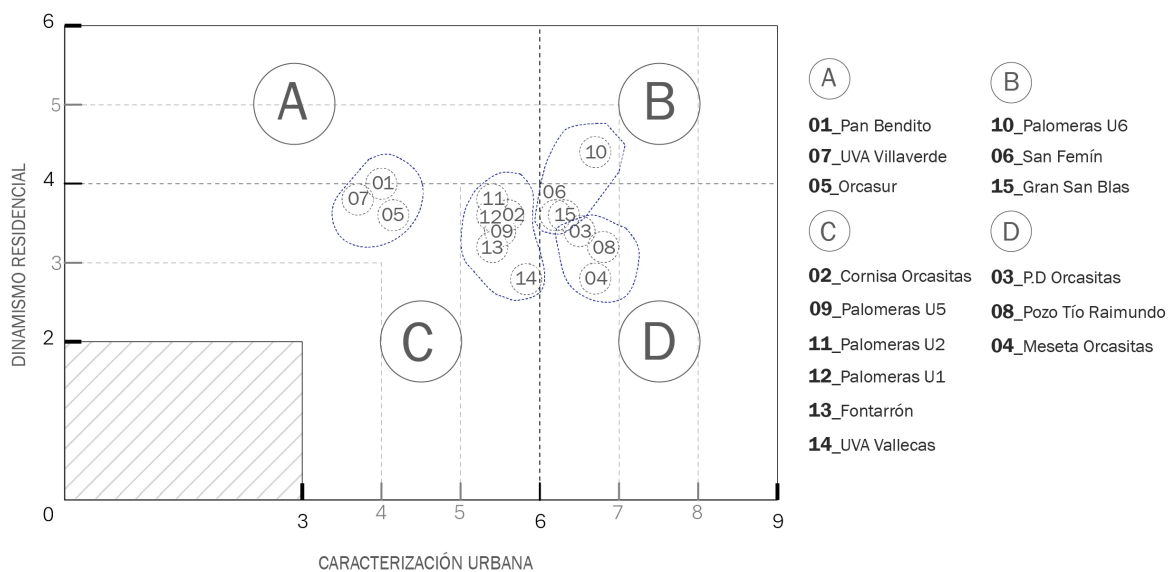


Figura 12: Clasificación de los casos de estudio según puntuaciones obtenidas en ambas categorías: dinamismo residencial y caracterización urbana

Fuente: Elaboración propia

Patrón A: Transformación en contextos degradados (Pan Bendito, Orcasur, UVA de Villaverde): Son casos con notable transformación residencial, aunque en entornos deteriorados y mal conectados. Las rentas, son muy bajas en términos absolutos, aunque han evolucionado favorablemente. Todos ellos obtienen malas puntuaciones en calidad urbana y percepción de seguridad. Presentan escasa actividad económica, con un zócalo inexistente o abandonado y aislamiento físico, ya sea por barreras físicas o funcionamiento autónomo, lo que podría considerarse signos de vulnerabilidad residencial.

Patrón B: Centralidades absorbidas (San Fermín, Palomeras U6, Gran San Blas): Son promociones que presentan precios de alquiler relativamente elevados, cercanos a los de sus distritos. Además, albergan una alta proporción de herederos y tienen condiciones urbanas generalmente favorables, lo que podría confirmar su calidad residencial. Les hace destacar su buena accesibilidad en transporte público (metro, cercanías, EMT) a las centralidades y la integración con tejidos colindantes, factores que facilitan su absorción por dinámicas urbanas más amplias.

Patrón C: Estabilidad estructural (Cornisa de Orcasitas, Palomeras U1, U2 y U5, Fontarrón, UVA de Vallecas): Son tejidos con gran presencia de población original y herederos. Además, tienen una muy baja oferta en alquiler y precios moderados. La escasa rotación de población y mala conectividad los convierten en entornos aislados y estancados y, por tanto, poco atractivos para nuevos residentes.

Patrón D: Soportes cualificados, cambio pausado (P.D de Orcasitas, Meseta de Orcasitas, Pozo del Tío Raimundo): Son entornos con buena estructura urbana y calidad de barrio, pero con escasa transformación social y dinamismo de mercado. Destacan por la continuidad intrafamiliar, ya que existe una alta presencia de herederos. Su estabilidad podría estar vinculada a un fuerte arraigo vecinal por sus orígenes como realojos de asentamientos informales con fuerte peso comunitario.

5. Conclusiones

VPO en Madrid, una evolución regresiva.

El análisis histórico de la VPO muestra una profunda transformación que parte de un Estado activo a través de políticas públicas, hacia la liberalización y abandono del sistema de vivienda protegida. Estrategias estructurales como el régimen de compraventa en lugar de alquiler social y cambios posteriores de normativa, que incluyen la reducción del periodo de calificación, han debilitado su función social y la capacidad de incidir en el sistema residencial (Trilla & Bosch, 2018). La descalificación automática sin mecanismos de control permite su absorción por el mercado libre y puede favorecer procesos de expulsión poblacional y gentrificación. La Comunidad de Madrid, no cuenta con ley de vivienda y carece de una planificación pública sólida. Además, la coexistencia de distintos regímenes de protección y la opacidad acerca del patrimonio actual e histórico, dificultan el seguimiento del parque descalificado. Las entidades públicas gerentes, EMVS y AVS, sólo gestionan situaciones de emergencia, con un parque público residual que no sirve como alternativa real al mercado privado (Hernández Aja et al., 2018).

Sustitución sí, gentrificación no: una tendencia contenida

Las conclusiones del análisis son contraintuitivas. Aunque tras la descalificación se observa una renovación de la población residente, no se identifican procesos de gentrificación. Las rentas han crecido por encima de la media, pero siguen siendo de las más bajas del municipio, al igual que el nivel de estudios (INE, 2001; INE, 2021). Esto indica que los nuevos residentes no pertenecen a sectores de renta alta, sino que son herederos o nuevos habitantes con escasa capacidad adquisitiva.

Además, la apertura al mercado ha sido limitada: destaca la transmisión hereditaria, el alquiler es escaso y sus precios bajos (INE, 2021; MIVAU, 2023). Las promociones se han mantenido dentro del entorno social original, sin atraer a hogares con mayor poder adquisitivo ni generar dinámicas especulativas intensas. En conjunto, los datos apuntan más hacia un proceso de consolidación de estratificación que de gentrificación.

Un modelo residencial desalineado con los estándares europeos

La comparación con la trayectoria europea pone de manifiesto la baja fuerza del sistema residencial público español. España ha consolidado un sistema totalmente centrado en la propiedad, con escasa oferta de alquiler asequible y un gasto público en vivienda muy bajo. Este modelo es muy distinto al de la mayoría de los países del centro y norte de Europa, que cuentan

con una sólida tradición de alquiler social e intervención pública. La baja inversión en nuevas construcciones -centrándose en ayudas directas- y la pérdida de parque fruto de la despatrimonización por venta o caducidad de la calificación, refuerza la dependencia del mercado como único mecanismo de acceso. (Trilla & Bosch, 2018)

Escala y morfología: un freno a la transformación

Las grandes promociones de VPO construidas entre los años 60 y 80 se construyeron en la periferia sur de Madrid (Hernández Aja et al., 2018), en áreas tradicionalmente asociadas a rentas bajas. La concentración de un gran volumen de vivienda ha generado piezas urbanas de gran tamaño -que, en algunos casos, funcionan barrios autónomos-, refuerzan dinámicas de estratificación.

De forma contraintuitiva, su gran escala no ha favorecido la transformación tras la descalificación - a pesar de la entrada simultánea de un gran número de viviendas en el mercado libre-, sino que ha actuado como freno. La escasa integración funcional y física con el entorno, la monofuncionalidad residencial y la débil actividad económica reducen su atractivo para nuevos perfiles. A estos se les suman otros factores que dificultan su absorción por el mercado, como el deterioro del parque construido, la falta de centralidades internas y la desvinculación con la estructura urbana.

De hecho, los casos que presentan una mayor integración con el tejido urbano —como San Fermín, Palomeras U6 o Gran San Blas— son también los que muestran mayor dinamismo social y apertura al mercado, lo que refuerza la relevancia del contexto urbano como uno de los factores más condicionantes en los procesos de transformación.

La localización sobre el plano de rentas: más determinante que la promoción

Los casos estudiados comparten características comunes —época de construcción, tamaño y ubicación—. Sin embargo, al compararlos con otras promociones del *Atlas de Vivienda Pública de Madrid (1940-2010)*, construidas en distintos periodos y zonas, se observa que no todas las VPO siguen estos patrones de transformación contenida. Estas diferencias están fuertemente condicionadas por su posición en el plano de rentas y su accesibilidad a centralidades (véase figura 13).

Promociones como Cruz del Rayo, Prosperidad o Primo de Rivera, aunque construidas en antiguos bordes urbanos (Fernández, 2003), han sido completamente absorbidas por la expansión del mercado inmobiliario de alto valor, pasando a formar parte de zonas con rentas muy elevadas. Esto sugiere que el entorno socioeconómico es un factor determinante para entender qué le ocurrirá a la VPO tras su descalificación.

Si las dinámicas de valorización continúan extendiéndose hacia el sur y sureste del municipio, los casos de estudio podrían seguir trayectorias similares en el futuro, abriéndose a procesos más intensos de sustitución o gentrificación. Por tanto, la localización sigue siendo un factor clave, y la política pública debe tenerlo en cuenta para evitar que la vivienda protegida promueva o consolide procesos de estratificación.

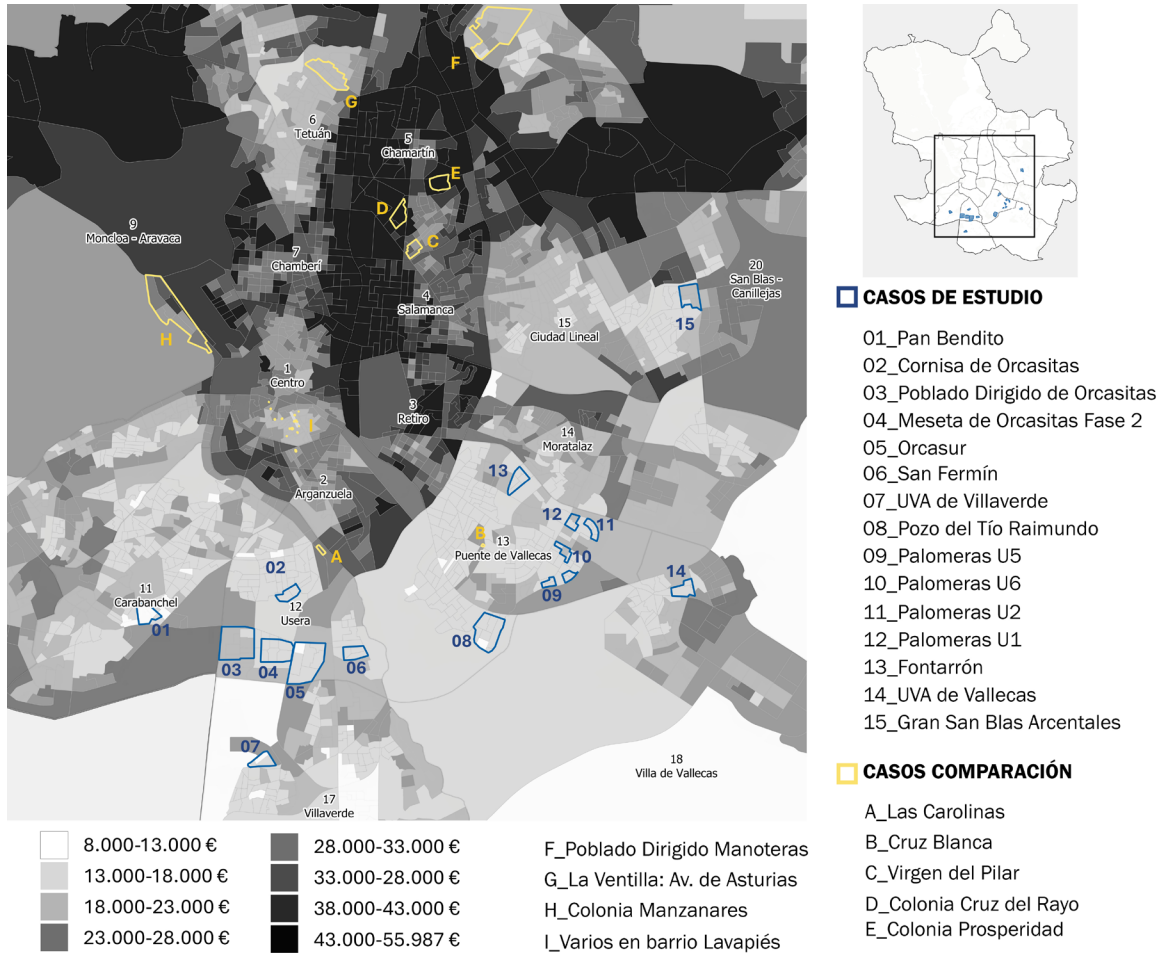


Figura 13: Mapa de rentas con casos de estudio y nuevos casos ilustrativos de distinta naturaleza. Fuente: Elaboración propia a partir de INE. (2022).

6. Referencias

Ayuntamiento de Madrid. (2021). *E. Edificación y Vivienda. Mercado de la vivienda. Construcción de la Vivienda. Características de viviendas de nueva construcción. 4.1.1.4. Viviendas y superficie (m²) construibles en las licencias de obras de nueva edificación por distrito según régimen de protección.* Portal de Datos Estadísticos de Madrid.

Ayuntamiento de Madrid. (2022). *Promociones y rehabilitaciones de viviendas de la EMVS.* Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid. <https://datos.madrid.es/portal/site/egob/menuitem.c05c1f754a33a9fbe4b2e4b284f1a5a0/?vgnnextchannel=>

Avendaño Pereda, F. J., & de las Heras y Fernández, M. (s.f.). *Evolución histórica de la vivienda de protección pública en Madrid* [Ponencia]. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Universidad Politécnica de Madrid. https://oa.upm.es/4196/1/INVE_MEM_2008_58987.pdf

Comunidad de Madrid. (2025). *Patrimonio: viviendas, locales y garajes. Datos estadísticos de la Agencia de Vivienda Social.* Portal de Estadísticas. <https://www.comunidad.madrid/gobierno/estadisticas/patrimonio-datos-estadisticos-agencia-vivienda-social>

Fernández, S. T. (2003). Vivienda y clase: La Prosperidad, el suburbio histórico en el Madrid actual. *Scripta Nova*, 7(146).

García-Calderón, I., & Abellán, J. (2016). El problema de la vivienda en el Madrid neoliberal. Políticas públicas y luchas por la vivienda en el contexto de la crisis urbana. *Working Paper Series Contested Cities*. http://contested-cities.net/workingpapers/wp-content/uploads/sites/8/2017/05/WPCC_160002_Madrid_final.pdf

Hernández, M. (2018, septiembre 7). La 'turistificación' empieza a vaciar el comercio de los barrios más visitados. *El País*. https://elpais.com/ccaa/2018/09/07/madrid/1536320139_382301.html

Hernández Aja, A., Fernández Ramírez, C., Ortega Fernández, A., Rodríguez Suárez, I., & Morcillo Sánchez, M. J. (2018). *Estudio sobre la gestión de la vivienda en el Ayuntamiento de Madrid*. Observatorio Metropolitano de Madrid – Universidad Politécnica de Madrid. <https://oa.upm.es/54737/>

Idealista. (2025). *Informe de precios de vivienda en venta en Madrid (mayo 2025)*. <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/venta/madrid-comunidad/madrid-provincia/madrid/>

Instituto Nacional de Estadística (INE). (2001). *Censo de Población y Viviendas 2001*. <https://www.ine.es/censos2001/>

Instituto Nacional de Estadística (INE). (2021). *Censo de Población y Viviendas 2021*. <https://www.ine.es/censos2021/>

Instituto Nacional de Estadística (INE). (2022). *Media de la renta anual por unidad de consumo, por municipios, distritos y secciones censales [Tabla 31097]*. INEbase. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=31097&L=0>

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2024-a). *Valor tasado de la vivienda libre (Código 34000000)*. Boletín de Indicadores del Observatorio de Vivienda y Suelo. <https://apps.fomento.gob.es/boletinonline2/?nivel=2&orden=34000000>

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2024-b). *Valor tasado de la vivienda protegida (Código 35000000)*. Boletín de Indicadores del Observatorio de Vivienda y Suelo. <https://apps.fomento.gob.es/boletinonline2/?nivel=2&orden=35000000>

Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana. (2024-a). 1.6. *Número de calificaciones definitivas. Planes estatales y planes autonómicos*. Boletín de Indicadores Urbanos y Estadísticas de Vivienda. <https://apps.fomento.gob.es/BoletinOnline2/?nivel=2&orden=31000000>

Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana. (2024-b). 3.2. *Número de viviendas libres terminadas*. Boletín de Indicadores Urbanos y Estadísticas de Vivienda. <https://apps.fomento.gob.es/BoletinOnline2/?nivel=2&orden=32000000>

Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana. (2023). *BD Sistema Estatal Índices de Alquiler de Vivienda [Archivo Excel]*.

Moya, L. (2004). La vivienda de promoción pública en España: evolución y perspectivas. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales (CyTET)*, 53(210), 587–602. <https://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/258>

Moya, L., Fernández, J., & Escamilla, A. (2021). Atlas de la vivienda pública. Madrid 1940–2010. Ediciones Asimétricas.

Trilla, C., & Bosch, J. (2018). El parque público y protegido de viviendas en España: un análisis desde el contexto europeo. *Revista Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales (CyTET)*, 50(198), 293–314. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7862007>

20minutos. (2024, mayo 9). Los pisos turísticos fuera del centro de Madrid solo podrán estar en sótanos, plantas bajas y primeras con acceso independiente. <https://www.20minutos.es/noticia/5709728/0/los-pisos-turisticos-fuera-del-centro-de-madrid-solo-podran-estar-en-sotanos-plantas-bajas-y-primeras-con-acceso-independiente/>

Plusvalías urbanas y transporte público: mecanismos de captura de valor para una financiación sostenible del transporte público en la Comunidad de Madrid

Urban capital gains and public transport: value capture mechanisms for sustainable financing of public transport in the Community of Madrid.

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5617

David Vélez Longas [♣]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 16.07.2025.

Tutor: Patxi J. Lamíquiz Daudén

Resumen

Cerca del 50% de la población del Área Metropolitana de Madrid reside en los municipios de la periferia. Ante la ausencia de sistemas de transporte público que satisfagan de manera efectiva la demanda de movilidad hacia Madrid, dada la alta dependencia funcional con la centralidad metropolitana, se ha presentado un aumento en las tasas de motorización, acentuando los problemas de congestión, ruido y emisiones contaminantes.

Se hace necesario acometer acciones contundentes para concretar un modelo de desarrollo metropolitano más sostenible, lo que implica retos importantes de planificación, gestión, pero también de financiación de los sistemas de transporte público. Por tanto, es pertinente explotar fuentes alternativas de ingresos asociadas a los llamados “mecanismos de captura de valor del suelo”, permitiendo al ente público participar de las plusvalías que induce la ejecución de infraestructuras de una manera más eficiente.

A partir de la revisión de casos de estudio relevantes en la Comunidad de Madrid, se concluye que, si bien se han desarrollado proyectos urbanísticos asociados a sistemas de transporte, o se cuenta con instrumentos tributarios que permiten la recuperación de plusvalías, se ha evidenciado una desarticulación en la naturaleza de estos mecanismos con la financiación del transporte público.

Palabras clave

Desarrollo Orientado al Transporte (TOD), Captura de Valor del Suelo, Plusvalías.

Abstract

Nearly 50% of the population of the Madrid Metropolitan Area lives in the outlying municipalities. In the absence of public transportation systems that effectively meet the demand for mobility towards Madrid, given the high functional dependence on the metropolitan centre, there has been an increase in motorization rates, exacerbating problems of congestion, noise, and polluting emissions.

Strong actions are needed to implement a more sustainable metropolitan development model, which entails significant challenges in planning, management, and in the financing of public transportation systems. Therefore, it is pertinent to exploit alternative sources of revenue associated with so-called

[♣] **Nombre Apellido Apellido** es alumno/a de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

david.velez@alumnos.upm.es

ORCID: <http://orcid.org/David-Velez-Longas>

"land value capture mechanisms," allowing public entities to participate in the capital gains generated by the construction of public infrastructure more efficiently.

Based on a review of relevant case studies in the Community of Madrid, it is concluded that, although urban development projects associated with transportation systems have been developed, and tax instruments that allow for the recovery of capital gains are available, a disconnect has been evident in these mechanisms with respect to public transportation financing.

Keywords

Transit Oriented Development, Land Value Capture, Capital Gains.

1. Introducción

Uno de los principales retos para la consolidación de modelos de ciudad más sostenibles es la financiación de sistemas de transporte público que tengan la suficiente calidad para ofrecer alternativas de movilidad capaces de competir con el vehículo privado y de reducir sus impactos.¹ En la búsqueda de fuentes alternativas de financiación, se han implementado estrategias que buscan la articulación de la planificación del transporte y el desarrollo urbanístico, con el fin de hacer efectivo el recaudo y participación del ente público en las plusvalías generadas por la accesibilidad que permiten las infraestructuras de movilidad, bien sea a través de desarrollos inmobiliarios conexos a los sistemas de transporte o sobre suelos públicos, o bien a través de un mayor recaudo de impuestos asociado al crecimiento previsto en las áreas de influencia de los corredores de movilidad. Estas estrategias se han condensado en los llamados “mecanismos de captura de valor del suelo”.

Si bien la mayor tradición de la implementación de estos mecanismos ha sido en países en desarrollo como China², Colombia³ o India⁴, también ha habido ejemplos en Estados Unidos y Europa, siendo particularmente escasos en este último. Lo anterior obedece al enfoque tradicional de financiación de las infraestructuras por parte del Estado o las regiones, que destinan a este fin una gran cantidad de recursos propios provenientes principalmente de impuestos.

Esto podría restar autonomía a las administraciones públicas de transporte dada su gran dependencia de los recursos de la Nación, siendo un rubro importante las aportaciones de los fondos internacionales y, concretamente en España, de los fondos europeos y del presupuesto de las Comunidades Autónomas. Particularmente en el caso de Madrid, según los reportes anuales del Consorcio Regional de Transportes de Madrid – CRTM –, entre 2004 y 2023 se ha precisado de una mayor inversión por parte de la Comunidad Autónoma para sufragar los costes de ejecución y

¹ Abdi, M. H., & Lamíquiz-Daudén, P. J. (2022). Transit-oriented development in developing countries: A qualitative meta-synthesis of its policy, planning and implementation challenges. *International journal of sustainable transportation*, 16(3), 195-221.

² Cervero, R., & Murakami, J. (2009). Rail and property development in Hong Kong: Experiences and extensions. *Urban studies*, 46(10), 2019-2043.

³ Jaramillo, S. (2001). La experiencia colombiana en la recuperación estatal de los incrementos del precio del suelo. La Contribución de Valorización y la Participación en Plusvalías. *e urelibro s*, 71.

⁴ Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y. H., & Tamayose, B. (2015). Financing transit-oriented development with land values: Adapting land value capture in developing countries. *World Bank Publications*.

mantenimiento de los sistemas que opera el Consorcio, aumentando sus aportes del 32% al 62%, sumado a una reducción de los ingresos por recaudo tarifario⁵.

Además, las tendencias de desarrollo urbanístico tanto de las principales ciudades de las áreas metropolitanas en España, suponen nuevos requerimientos de inversión en sistemas de transporte público, ya que, de lo contrario, las necesidades de movilidad serían solventadas por el transporte particular, agravando los problemas de congestión ruido y emisiones contaminantes, ya instalados en el territorio. Tal es el caso del Área Metropolitana de Madrid, donde cerca del 50% de la población reside en los municipios de la periferia, municipios que han concentrado el 67,88% del crecimiento poblacional durante los últimos 20 años⁶, y donde se ha evidenciado un crecimiento progresivo del parque automotor durante el mismo periodo de cerca del 35%, lo que representa un total de 1.172.929 vehículos nuevos⁷.

Por tanto, se hace necesario anticiparse desde la planificación de los sistemas de transporte público a la atención de la mencionada demanda actual y futura, lo que, a su vez, supone una adecuada proyección de los recursos para satisfacer estas necesidades y asegurar la sostenibilidad financiera de estos sistemas de manera integral, superando la actual dependencia de subsidios estatales o autonómicos.

2. Marco teórico.

La renta del suelo y la participación pública de las plusvalías ha sido objeto de debate y análisis desde diversas tradiciones teóricas que, pese a sus diferencias, coinciden en que es una forma específica de ingreso que se genera, no por el trabajo o la inversión directa del propietario, sino por condiciones situacionales o contextuales, lo que ha justificado históricamente su apropiación pública parcial o total. Desde los postulados de David Ricardo en 1815⁸, quien introdujo el concepto de la renta diferencial, relacionada con aquellos ingresos extraordinarios que percibían los propietarios de tierras productivas más fértiles, se han desarrollado construcciones teóricas sobre los factores que inducen plusvalías y derivan en mayores rentas del suelo, con aportaciones importantes como la de Johann Heinrich von Thünen⁹, quien resaltó las variaciones de los precios del suelo en relación con la cercanía a las áreas centrales de mercado¹⁰, siendo estos mayores para las áreas productivas más próximas debido a una menor incidencia en las rentas de la producción agrícola por la reducción de los costes de transporte de las mercancías.

⁵ Informes anuales del Consorcio Regional de Transportes 2010-2022

⁶ Instituto Nacional de Estadísticas – INE (2024). Cifras del censo anual de población 2004-2024.

⁷ Instituto de Estadísticas de la Comunidad de Madrid (2023). No. de vehículos por municipios entre 2003 y 2023. *Banco de Datos Municipal y Zonal*.

⁸ Ricardo, D. (1815). An essay on the influence of a low price of corn on the profits of stock: shewing the inexpediency of restrictions on importation; with remarks on Mr. Malthus' two last publications: "An inquiry into the nature and progress of rent", and "The grounds of an opinion on the policy of restricting the importation of foreign corn".

⁹ Von Thünen, J.H. (1966) *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationallkonomie*. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

¹⁰ Beckmann, M. J. (1972). Von Thünen revisited: a neoclassical land use model. *The Swedish Journal of Economics*, 1-7.

Marx retomó en 1867¹¹ estas construcciones previas, coincidiendo en que la renta se deriva de un valor no ganado por la inversión directa del propietario¹². Sin embargo, criticó el modelo ricardiano argumentando su incapacidad para distinguir entre el valor, asociado al tiempo de trabajo socialmente necesario para la producción agrícola, y su forma como valor de cambio, resultado la transformación de dicho valor a través de la competencia y la distribución del capital entre sectores¹³. Para Marx, la renta del suelo se basa en relaciones de clase¹⁴; entre el terrateniente, que busca apropiarse de una parte de la plusvalía generada mediante la explotación de la fuerza de trabajo por el capital; el agricultor capitalista que pagan la renta al terrateniente como condición para la acumulación de capital; y los trabajadores que realizan las labores en la tierra de las que se deriva el plusvalor asociado a su capacidad de producción.

No obstante, las aportaciones de Marx son insuficientes para explicar la complejidad de la generación de la renta urbana¹⁵. En respuesta a lo anterior, la corriente de la economía neoclásica retomó modelos clásicos aplicándolos al suelo urbano, como el desarrollado por Alonso en 1964¹⁶, según el cual los consumidores compensan mayores costos de transporte por acceder a suelos con ubicaciones más distantes, y viceversa, en lo que denominó “la función de renta de la oferta”. Para la corriente neoclásica la renta del suelo urbano resulta de una relación asimétrica entre una curva inelástica de la oferta de espacios y una demanda creciente tanto de vivienda como de actividades económicas.

Estas dinámicas están marcadas por una competencia entre las actividades económicas que ofrecen mayores valores por localizarse en áreas servidas de infraestructuras públicas de las que se lucran a coste cero; la accesibilidad desde los lugares de residencia a las áreas de oferta de empleo, así como un acceso a la información concentrada en las grandes ciudades, donde las infraestructuras públicas juegan igualmente un papel fundamental; y una tensión “gravitatoria” entre los suelos residenciales y las áreas con mayor concentración de actividades económicas¹⁷.

Tanto los postulados de la corriente marxista como la neoclásica han evolucionado hasta la actualidad y, pese a sus diferencias, coinciden en que la renta del suelo urbano se asocia al capital no ganado por los propietarios, condicionado por la normativa urbanística que determina el potencial de uso del suelo, y la presencia de equipamientos e infraestructuras públicas, particularmente las de movilidad, siendo la accesibilidad un importante factor inductor de plusvalías.

¹¹ Marx, K. (2019). *El capital: crítica de la economía política*. 2019. *Fondo de Cultura Económica de España*.

¹² Lefebvre, H. (2016). The Theory of Ground Rent and Rural Sociology. *Antipode*, 48(1).

¹³ Fine, B. (1979). On Marx's theory of agricultural rent. *Economy and Society*, 8(3), 241-278.

¹⁴ Ball, M. (1985). The urban rent question. *Environment and Planning A*, 17(4), 503-525.

¹⁵ Roemer, J. E. (1982). Property relations vs. surplus value in Marxian exploitation. *Philosophy & Public Affairs*, 281-313.

¹⁶ Alonso W, 1964 *Location and Land Use*. *Harvard University Press, Cambridge, MA*.

¹⁷ Camagni, R (2004). La renta del suelo urbano. *En Economía urbana*. Antoni Bosch editor. *Barcelona, España*.

La participación pública en las plusvalías y la captura de valor del suelo.

A finales del siglo XIX, el pensador Henry George propuso la idea del “impuesto único” en su libro "Progreso y pobreza", donde argumentaba que, si el gobierno captase las rentas del suelo asociadas al incremento de su valor por razones diferentes a las mejoras introducidas por sus propietarios, estos ingresos serían suficientes para financiar todas las necesidades públicas de la sociedad¹⁸. El debate sobre la tesis de George condujo a en 1909 se insturase en Inglaterra el impuesto nacional de captura de mejoras como parte de la primera ley nacional de planificación del uso del suelo, que permitía al Estado la recuperación de la mitad del mayor valor generado sobre un inmueble, regulación que posteriormente fue copiada en Estados Unidos. En la actualidad el impuesto sobre la propiedad se ha extendido internacionalmente, aunque estos sólo captan parcialmente las rentas del suelo¹⁹.

Estos impuestos se han consolidado como instrumentos de redistribución de la riqueza y se sustentan la captura del “valor no ganado” que debe estar sujeto a una recuperación adecuada por parte de los organismos públicos. A esto se lo conoce como la “captura del valor del suelo”, que consiste, según expone Smolka (2013) en “*movilizar para el beneficio de la comunidad en general parte o la totalidad de los incrementos del valor del suelo (ingresos no ganados) generados por acciones distintas a las del propietario, como inversiones públicas en infraestructura o cambios administrativos en las normas y regulaciones de uso de la tierra*”²⁰. Esta noción, que ha tomado fuerza desde la antes Conferencia de Vancouver de la ONU²¹.

En varios países se han desarrollado proyectos, reglamentaciones e iniciativas para capturar y reinvertir las plusvalías de la propiedad privada, suscitando elaboraciones teóricas que se han condensado en los denominados “Mecanismos de Captura de Valor del Suelo”, cuya aplicación recurrente han estado enfocada en la financiación de infraestructuras de transporte. Su aplicación depende de la inducción de mayores valores por el transporte público en áreas cercanas a las estaciones o a lo largo de corredores de movilidad²². Por tanto, se ha encontrado una relación estrecha entre estos mecanismos y la concreción del modelo de Desarrollo Orientado al Transporte, especialmente dado que estos mecanismos dependen en gran medida de concentrar mayores densidades en torno a corredores de movilidad y estaciones.

Con el fin de avanzar en una comprensión más analítica y operativa, los mecanismos de captura de valor del suelo se diferencian en dos²³: los basados en impuestos, que consisten en generar mayores tributos en ámbitos específicos como en las áreas de influencia de los sistemas de

¹⁸ Alterman, R. (2012). Land-Use Regulations and Property Values: The “Windfalls Capture” Idea Revisited. *In The Oxford Handbook of Urban Economics and Planning*.

¹⁹ Idem.

²⁰ Smolka, M. (2013). Implementing Value Capture in Latin America, Policy Focus Report. *Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy*.

²¹ ONU. (1976). Informe de Hábitat: Conferencia de las Naciones Unidas Sobre los Asentamientos Humanos. *Publicación de las Naciones Unidas*.

²² Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y. H., & Tamayose, B. (2015). Financing transit-oriented development with land values: Adapting land value capture in developing countries. *World Bank Publications*.

²³ Medda, F. (2012). Land value capture finance for transport accessibility: a review. *Journal of Transport Geography*, 25, 154-161.

transporte; y los basados en desarrollo, sustentados en el aprovechamiento de los derechos de edificabilidad sobre suelos adscritos a infraestructuras de transporte.

Dentro de los mecanismos basados en impuestos encontramos:

- La contribución por valorización en Colombia²⁴, que consiste en distribuir el valor de una obra de infraestructura en un área de influencia en proporción al incremento del valor del suelo esperado. Este mecanismo se encuentra vigente en el país latinoamericano desde 1926. Si bien cuenta con un marco normativo nacional, las condiciones particulares de su aplicación dependen de decisiones locales.
- El *Tax Increment Financing* – TIF – o Financiación por Incremento de Impuestos. Este mecanismo fue desarrollado en Estados Unidos en 1952, siendo actualmente aplicable en 44 estados²⁵. Parte del reconocimiento de sectores de la ciudad donde se identifique la necesidad de implementar alguna mejora, declarando dichos ámbitos como “distritos TIF”, cuyo efecto es el congelamiento del valor fiscal de las propiedades. Esto, con el fin de que el mayor recaudo de impuestos sea destinado a la financiación de infraestructuras.

La aplicación de los mecanismos de captura de valor basados en impuestos requiere de un sistema catastral actualizado y preciso, con la capacidad de valorar las diferencias entre el valor previo a la ejecución de infraestructuras y el valor posterior a la inversión, una vez ejecutada, y una capacidad institucional que garantice la eficiencia en el recaudo, al igual que buena aceptación social.

Por su parte, los mecanismos basados en desarrollo parten del acuerdo entre el sector público y privado para la ejecución de desarrollos urbanísticos e inmobiliarios que generen ingresos expeditos para la financiación de infraestructuras. Los principales mecanismos en esta categoría son:

- Desarrollo articulado – “*Joint Venture*”: consiste en un desarrollo entre la administración pública o la entidad gestora de proyectos de infraestructura, y los promotores de proyectos inmobiliarios. Este mecanismo, por su parte, agrupa otros como:
 - Venta de derechos de construcción: donde los suelos que cuentan con restricciones para su desarrollo por motivos de infraestructura, patrimoniales o ambientales, transfieren a título oneroso el aprovechamiento urbanístico a áreas denominadas “receptoras”²⁶. Los recursos de esta transacción son reinvertidos en el mejoramiento de los sistemas públicos.
 - Alquiler de suelo o *land-lease*: consiste en permitir, durante un tiempo determinado, pactado por contrato, la explotación de los derechos de edificabilidad de suelos públicos, sin que el ente público pierda la titularidad, a un tercero que ejecuta las

²⁴ Jaramillo, S. (2001). La experiencia colombiana en la recuperación estatal de los incrementos del precio del suelo. La Contribución de Valorización y la Participación en Plusvalías. *e urelibro s*, 71.

²⁵ Briffault, R. (2010). The most popular tool: Tax increment financing and the political economy of local government. *U. Chi. L. Rev.*, 77, 65.

²⁶ Costonis, J. J. (1973). Development rights transfer: An exploratory essay. *Yale LJ*, 83, 75.

edificaciones e incluso mejoras en las infraestructuras públicas. Al término del plazo de explotación, las nuevas edificaciones son revertidas al propietario público del suelo. Con este mecanismo se han ejecutado proyectos emblemáticos como *Hudson Yards*, en Nueva York²⁷.

De acuerdo con lo anterior, los mecanismos de captura de valor se sustentan en condiciones de mercado atractivas, así como condiciones sociodemográficas locales como una tendencia creciente densificación urbana. Así mismo, requieren de una alta capacidad institucional, reflejada en marcos de gobernanza clara que faciliten la gestión conjunta entre el sector público y privado, así como una planificación estable y con garantías de continuidad en el largo plazo y esquemas normativos flexibles, que permitan el cambio en la reglamentación urbanística para adaptarse a las condiciones del mercado, además de una articulación clara en los instrumentos de planificación urbana y las proyecciones de los sistemas de transporte, que traduzcan a sus políticas la participación y redistribución de las plusvalías como un principio del planeamiento. No obstante, estos mecanismos pueden conducir a prácticas especulativas o corrupción²⁸.

3. Objetivo:

El objetivo de la investigación contrastar los mecanismos de captura de valor del suelo con los instrumentos actualmente consignados en la legislación estatal y de la Comunidad de Madrid, así como evaluar los proyectos de desarrollo urbanístico asociados a infraestructuras de transporte que se han planificado o ejecutado con la justificación de generar recursos para la financiación de los sistemas de transporte. Esto, con el fin de evidenciar las ventajas y limitaciones tanto de los instrumentos como de los proyectos urbanísticos, en relación con la recuperación de las plusvalías.

Se pretende aportar una visión crítica sobre la contextualización de los mecanismos de captura de valor, a efectos del desarrollo de políticas públicas, redacción de nuevas normas urbanísticas o cambios legislativos futuros que busquen mejorar la autonomía financiera de los sistemas de transporte.

4. Metodología:

Debido a la temática que se pretende abordar con el ejercicio, se considera necesaria la aproximación desde la estrategia de investigación de casos de estudio, toda vez que el marco teórico de los mecanismos de captura de valor del suelo ha estado soportado en la revisión y replicación de instrumentos novedosos que han sido desarrollados internacionalmente. Se recurrirá a métodos mixtos, a saber, métodos cuantitativos y cualitativos.

5. Resultados:

Los resultados de la investigación se organizan en dos (2) bloques temáticos. El primero, donde se exponen los estudios de caso de proyectos planificados o ejecutados en suelos de titularidad pública adscritos a infraestructuras de transporte público; y el segundo, donde se presentará el

²⁷ Fisher, B., Leite, F., & Weber, R. (2023). Value creation, capture, and destruction: Hudson yards and the false promise of self-financing mega-projects. *Journal of the American Planning Association*, 89(1), 134-145.

²⁸ Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y. H., & Tamayose, B. (2015). Financing transit-oriented development with land values: Adapting land value capture in developing countries. *World Bank Publications*.

análisis de los mecanismos basados en impuestos, que parte del estudio de los tributos actualmente establecidos en la reglamentación.

Mecanismos basados en derechos de edificabilidad sobre suelos públicos:

Caso 1. Compañía Urbanizadora Metropolitano – Avenida de la Reina Victoria:

Este proyecto consistió en la redacción del proyecto de urbanización de la Avenida de la Reina Victoria, amparado en la Ley de 18 de marzo de 1895, que permitía comprar fajas de terreno de 50 m en torno a proyectos de infraestructura como la Gran Vía de Madrid²⁹. Esta Ley incluía excepciones tributarias para las nuevas construcciones que se ejecutasen en los terrenos expropiados por un plazo de veinte (20) años, donde se seguiría pagando los impuestos anteriores a la ejecución de las nuevas obras; es decir, que en términos tributarios se descontaba la plusvalía que generaba el aumento de edificabilidad de las nuevas construcciones³⁰. También se eximía del pago de los impuestos de transferencia de las propiedades o de sus derechos reales en los casos de expropiación forzosa.

Abarcó una superficie de 260.000 metros cuadrados aproximadamente, con suelos adquiridos por la Compañía, además de aportaciones de otros socios. La Compañía urbanizó los terrenos adquiridos y vendió las parcelas resultantes a un mayor valor que por el que fueron adquiridos inicialmente. En este caso, las plusvalías fueron percibidas enteramente por la Compañía y reinvertidos en otros sectores de la ciudad, donde siguieron el mismo modelo.

De este proyecto derivaron edificaciones icónicas como los Edificios Titanic, donde se optó por un modelo de arriendo a población de renta media³¹; y el “Parque Urbanizado”, desarrollo viviendas aisladas que se conservan hasta hoy, en el área otrora conocida como la “colonia Metropolitana”, ubicada en el remate de la Avenida de la Reina Victoria. El Estado también se sumó a este proyecto, adquiriendo los terrenos para el desarrollo del edificio del Instituto Geográfico y Estadístico – actualmente la sede del Instituto Geográfico Nacional –, para el dispensario de la Cruz Roja, la Escuela Superior de Policía y un cuartel de la Guardia Civil; este último, en terrenos que fueron revendidos por la Compañía Urbanizadora. También se ejecutaría el Estadio Metropolitano, proyecto ya desaparecido.

Respecto a la reglamentación urbanística, cabe resaltar que el eje de la Avenida Reina Victoria marcaba el borde exterior de la superficie de actuación contemplada por el Plan Castro, que limitaba la altura de las edificaciones a 25 metros. Por tanto, hubo lugar a proponer alturas mayores, hasta llegar a los 35 metros, disposición que fue aprobada por el Ayuntamiento.

Caso 2. Pasillo Verde Ferroviario de Madrid.

El “Pasillo Verde Ferroviario” consistió en un proyecto urbanístico integral de vivienda, equipamientos, nuevo viario y zonas verdes, sustentando en el soterramiento de la antigua línea de

²⁹ Moya, A. (2009). Metro de Madrid 1919-2009. Noventa años de historia. *Metro de Madrid S.A. Madrid*.

³⁰ Artículo 13 de la Ley de 18 de marzo de 1895.

³¹ Guerrero, S. (2003). Los Titanic de la Compañía Urbanizadora Metropolitano, 1919-1923. En: *“Un siglo de vivienda social, 1903-2003”*. Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Madrid-Empresa Municipal de la Vivienda y Consejo Económico y Social, Madrid, pp.

contorno, donde actualmente discurren las líneas C-1 y C-10 del tren de Cercanías, entre las estaciones de Príncipe Pío y Atocha. Su financiación se basó en la venta de suelos de uso industrial propiedad del Ayuntamiento de Madrid, previendo que los recursos captados financiaran el 100% de las intervenciones públicas. También estuvo justificada en la necesidad de promover un proyecto de regeneración urbana en suelos industriales y ferroviarios en desuso. Fue, a su vez, una oportunidad para desarrollar un proyecto que aportara a la superación de los desequilibrios territoriales entre un norte privilegiado y un sur degradado.

La precisión de los usos y edificabilidades que viabilizaban la operación ameritó la redacción de una modificación puntual del Plan General que fue aprobada definitivamente en 1989. Posteriormente, con el fin de sufragar nuevas obras de infraestructura como mejoras en las redes de abastecimiento de agua y energía eléctrica³², se incurrió en una segunda modificación al Plan General, aprobada el 17 de enero de 1994, donde se permitieron mayores edificabilidades, ajustes en el diseño de los sistemas públicos, y recalificaciones de suelos residenciales. En esta modificación, se incrementó la superficie destinada a usos residenciales a expensas de una reducción importante de la superficie destinada a usos terciarios.

La liquidación final de los gastos del proyecto fue de 48.506 millones de pesetas. Por su parte, los ingresos fueron en total 46.820 millones de pesetas, lo que arroja un déficit final de 1.686 millones de pesetas³³. Por tanto, el objetivo de financiar con la venta de suelos del Ayuntamiento la operación del pasillo estuvo cerca de cumplirse, siendo clara la reinversión de las plusvalías captadas en las mejoras públicas y particularmente en el sistema de transporte.

Caso 3. Madrid Nuevo Norte:

La Operación Madrid Nuevo Norte consiste en la reordenación de suelos ocupados por infraestructuras en desuso, infraestructuras públicas sujetas a traslado, y la ocupación de suelos asociados al funcionamiento del sistema férreo que confluye en la estación Chamartín. Se resalta que cerca del 75% de los suelos adscritos a la operación son de titularidad pública, incluyendo terrenos de Renfe-ADIF, de la Comunidad de Madrid y del Ayuntamiento de Madrid. Estuvo justificada en la financiación de la remodelación de la Estación Chamartín a partir de la asignación de derechos de edificabilidad a suelos de ADIF, y su traslado hacia las parcelas privadas resultantes.

Esta operación ha supuesto un extenso desarrollo normativo desde la concepción del proyecto, iniciando con una modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, en 1997, y posteriores modificaciones puntuales que han aumentado tanto la superficie de la operación como los aprovechamientos urbanísticos, así como la redacción de otros instrumentos de planeamiento complementarios. No obstante, la escasa participación incidente de la comunidad que ha generado oposición activa al proyecto lo que, sumado a deficiencias de los instrumentos de planeamiento, han llevado a derogatorias de la reglamentación propuesta³⁴; hasta que

³² Trovato, G. (2022) Madrid, entre río y raíles: pasado, presente y futuro del Pasillo Verde Ferroviario. *Editorial Lampreave. España.*

³³ Instituto de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona. Dirigido por Riera, Pere (1995). Beneficio Social del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid. *Editorial Noesis, S.L., Madrid, España.*

³⁴ Alba, T, et. Al. (2023). Operación Chamartín: una losa para Madrid. Suelo Público, negocio privado. *Editorial Sueños de Sabotaje.*

finalmente, el 25 de marzo de 2020, fue aprobada definitivamente la Modificación Puntual al Plan General, vigente hasta la fecha³⁵. Así mismo, esta operación ha estado soportada en modificaciones de normas de superior jerarquía, principalmente, la creación de la figura de “complejo inmobiliario”, incluida en el Real Decreto Legislativo 7/2015, texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que permite la separación de la titularidad de los bienes demaniales, que cuentan con afección al uso público, como los asociados a las infraestructuras ferroviarias que seguirán funcionando en nivel bajo rasante, y el “suelo creado” sobre estas donde es posible tener explotación privativa.

Este proyecto ha sido controversial, en parte, porque los aportes a redes públicas y viviendas de protección se ciñen a los mínimos legales, perdiendo la oportunidad de aportar de manera significativa a la mitigación de problemáticas instaladas en la ciudad como déficit de vivienda asequible o de zonas verdes por habitante, lo que es especialmente relevante dado que la actuación se proyecta sobre suelos de titularidad mayoritariamente pública; pero también porque se ha dado una ruptura entre el objeto principal de la operación en relación con la captura de valor del suelo, dado que la remodelación de la estación Chamartín se está ejecutando actualmente con recursos de ADIF, y sin que haya sido desarrollado aún el aprovechamiento proyectado.

Caso 4. Parque Metro Cuatro Caminos.

Este proyecto consistió en la venta de los suelos propiedad del Metro de Madrid donde otrora funcionaban las cocheras de Cuatro Caminos, por un precio total de 88,3 millones de euros, recursos que estarían destinados a la financiación de unas nuevas cocheras en subterráneo, con un coste estimado de 30,7 millones de euros, y la ejecución de la nueva sede social del Metro con el monto restante³⁶. En estos terrenos se previó el desarrollo de proyectos de vivienda, terciario, equipamientos y zonas verdes a cargo y en beneficio de la empresa adjudicataria de los suelos, a saber, la Cooperativa Residencial Metropolitan, S. Coop. Mad.

Al igual que en el caso de Madrid Nuevo Norte, este proyecto implicó la redacción de instrumentos de planeamiento que permitieron aumentar progresivamente los aprovechamientos urbanísticos. El primero consistió en una Modificación Puntual al Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, que estableció las condiciones de ordenación generales del ámbito y remitió a la redacción de un plan parcial de reforma interior, que sería elaborado por la Cooperativa y aprobado en 2019. Sin embargo, contra estos fueron interpuestos recursos por parte de asociaciones comunitarias que llevaron a su derogatoria. En 2023, empero, fue aprobada una segunda Modificación Puntual, redactada por el Ayuntamiento de Madrid en el marco de un protocolo de colaboración con el Metro, actualmente vigente y al calor de la cual se está ejecutando el desarrollo urbanístico³⁷.

³⁵ Subdirección General de Actuaciones y Proyectos Urbanos de la Dirección General de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Madrid. (2018). Informe Técnico Jurídico relativo a la aprobación inicial de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en los Ámbitos APE 05.27 Colonia Campamento y APR 08.03 Prolongación de la Castellana para la definición de los Determinaciones y Parámetros de Ordenación de la Operación Urbanística “Madrid Nuevo Norte”.

³⁶ Metro de Madrid S.A. (2015). Informe Anual de Gestión y RSC. 2014.

³⁷ Subdirección General de Planeamiento. Dirección General de Planeamiento. Ayuntamiento de Madrid (2022). Memoria – Informe. Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 Área de Planeamiento Específico APE 07.07 “Parque Metro Cuatro Caminos”.

También se sustenta en la figura del “complejo inmobiliario”, permitiendo el desarrollo de usos lucrativos sobre rasante, pero conservando la titularidad pública de las cocheras que serían desarrolladas en subterráneo. Esto se asemeja al mecanismo de land-lease, pero se diferencian en que, en este caso no se dará una reversión a favor del Metro de Madrid, por lo que, quienes adquieran propiedades en este desarrollo ostentarán derechos a perpetuidad.

En este caso también resultan cuestionables los aportes a redes públicas y vivienda protegida. Si bien se genera un excedente de 6.773 m²s de zonas verdes respecto a la exigencia de la norma, los aportes a vivienda protegida alcanzan solo el 10% de la edificabilidad total, según la reglamentación en materia vigente a la fecha de aprobación de la última Modificación Puntual, priorizando en consecuencia los usos lucrativos a favor de la Cooperativa. Al respecto, se resalta que el aumento del potencial normativo de estos suelos ha incrementado cerca de un 158% respecto a la norma definida por el Plan General, sin que esto haya supuesto una mayor retribución del valor del suelo al Metro de Madrid.

Caso 5. Tranvía de Parla

El tranvía de Parla se ha identificado como uno de los casos en que se ha capturado valor del suelo asociado al desarrollo urbano con destino a la financiación de infraestructuras de transporte³⁸, dado que se destinó un 75% de los costos estimados inicialmente para de la ejecución del proyecto derivarían de las plusvalías captadas en el desarrollo urbanístico e inmobiliario en el ámbito 4-Bis, Residencial Este, del suelo clasificado como No Urbanizable Común por el Plan General de Ordenación Urbana del municipio.

No obstante, la planificación del proyecto urbano surgió a partir de un consorcio entre el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid cuyo fin era habilitar suelos para vivienda social. El plan parcial se formuló por iniciativa pública y fue aprobado el 21 de diciembre del 2000, siendo objeto de ulteriores modificaciones puntuales. Por su parte, la planificación del proyecto de transporte dio inicio con un contrato celebrado en 2004 para analizar la viabilidad del tranvía, pese a que ningún estudio hasta la fecha validara esta como la mejor opción como sistema de transporte para Parla. Por tanto, no existe una articulación entre el proyecto urbano y el de infraestructura, pues el primero no estuvo justificado desde la necesidad de capturar valor para la financiación del tranvía.

Este caso ha sido polémico, además, puesto que ha comprometido en el largo plazo el presupuesto del municipio, debido a una mala planificación contractual y financiera. La inversión total de las obras se presupuestó en 93,5 millones de euros, de los que 75,0 millones estarían destinados a las obras de infraestructura, y los restantes 18,5 millones a la adquisición del material móvil. Así mismo, se proyectó una subvención inicial de 34,1 millones. Sin embargo, para 2009, se había presentado un incremento de 36,1 millones de euros, es decir, 38,6% respecto al presupuesto inicial, gasto que fue aprobado por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento³⁹.

³⁸ Sastre González, J. (2009). Nuevas concesiones de metros ligeros: participación pública y privada comparación de modelos de gestión y financiación. *Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid.* <https://oa.upm.es/1660/>

³⁹ Tribunal de Cuentas. (2016). Informe de fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del Tranvía de Parla.

El impago de obligaciones vencidas por cuantías muy elevadas que no ha sido capaz de sufragar con sus ingresos corrientes, han llevado al municipio a formular planes de saneamiento y a acogerse a medidas extraordinarias, como la ampliación de los plazos del pago de sus obligaciones.

Nuevo mecanismo de transferencia de derechos de edificabilidad

Con la incorporación del artículo 85 bis, en la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid, por las modificaciones definidas en la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, se ha habilitado la transferencia de parte de la edificabilidad entre suelos localizados al interior de la misma Área Homogénea o que se encuentren en la misma zona de ordenanza. El precitado artículo 85 bis define una serie de requisitos para la transferencia de aprovechamientos, siendo solamente aplicable a suelos que cuenten con condición de parcela o solar; y exige la creación de un registro público de transferencias de aprovechamiento en el que se anotarán éstas y se custodiará un ejemplar completo de la transferencia autorizada por el ayuntamiento.

Respecto a esto último, el 19 de diciembre de 2024 la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid aprobó un Acuerdo “por el que se crea el Registro Municipal de Transferencias de Aprovechamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Madrid y se aprueban los criterios de organización y funcionamiento electrónico”, por lo que este requisito ya ha sido cumplido en el municipio de Madrid, por lo que el instrumento de transferencias se encuentra operativo.

Se resalta que la reglamentación vigente en la Comunidad Autónoma no imposibilita que esta sea a título oneroso, por lo que puede pactarse compensaciones económicas por este concepto. Por tanto, es un mecanismo potencial, lo que precisa de análisis detallados sobre el potencial de edificabilidad de suelos adscritos a las infraestructuras de transporte, y los suelos receptores potenciales de conformidad con lo establecido en la reglamentación.

Mecanismos basados en impuestos:

Actualmente en España existen varios instrumentos tributarios que permiten a los ayuntamientos participar de los incrementos en los valores de suelo, como el Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI), reglamentado en los artículos 60 a 77 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, y cuya base tributaria son los valores catastrales, actualizados periódicamente; y el Impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos de naturaleza urbana (IIVTNU), también conocido como el impuesto de plusvalías urbanas, reglamentado a su vez por el Real Decreto-ley 26/2021, de 8 de noviembre, por el que se adapta el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Este último es causado solamente en el caso de la transferencia de inmuebles o de derechos reales, e igualmente tasado en función de las variaciones de los valores catastrales.

En ambos casos, si bien permiten a los ayuntamientos participar de las plusvalías del suelo, salvo en los casos en que los entes municipales participen en la financiación de sistemas de transporte, como en el caso de Parla o Madrid, no son mecanismos efectivos de captura de valor, toda vez que el recaudo no se ve revertido a la entidad que financia estas infraestructuras, en este caso, la Comunidad Autónoma.

Otro mecanismo relevante es el impuesto por contribuciones especiales, igualmente reglamentado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, cuyo fin es financiar obras de infraestructura pública, siendo posible hacer partícipe a otras entidades públicas o sus concesionarios, diferentes de las

administraciones locales. No obstante, este mecanismo, a la fecha, no ha sido utilizado para la financiación de infraestructuras de transporte público.

6. Conclusiones:

La presente investigación ha permitido concluir sobre el potencial de los mecanismos de captura de valor del suelo como instrumentos de financiación sostenible para los sistemas de transporte público en la Comunidad de Madrid, así como sobre las condiciones normativas y territoriales que son determinantes para su viabilidad a partir de la revisión de cinco casos de estudio de mecanismos basados en derechos de edificabilidad sobre suelos públicos y los mecanismos basados en impuestos aplicables a escala municipal.

Los casos más claros de aplicación de mecanismos de captura de valor han sido los de desarrollo conjunto, analizados en los casos de Madrid Nuevo Norte, el Parque Metro Cuatro Caminos, el Pasillo Verde Ferroviario o el tranvía de Parla. En los dos primeros, se destaca la aplicación de la figura de complejo inmobiliario, que permite separar la naturaleza de los bienes de uso público, bajo rasante y la creación de bienes demaniales en “suelo creado” en estas parcelas que no cuenta con limitaciones para su enajenación o explotación económica. Esto, si bien se asemeja al alquiler de suelos o *land-lease*, que permite la explotación de los derechos de edificabilidad a un tercero, se diferencia en que en el caso de los complejos inmobiliarios no se prevé una reversión de las nuevas construcciones al término de un plazo establecido, por lo que los nuevos propietarios cuentan con derechos reales a perpetuidad.

En el caso del Pasillo Verde, es igualmente homólogo un desarrollo conjunto, donde las plusvalías captadas fueron reinvertidas en redes públicas y en el soterramiento de la línea de Cercanías. En este caso, se cumplió íntegramente el objetivo de reinversión en el mismo proyecto, donde la comercialización de estos suelos del Ayuntamiento financió casi completamente las redes públicas incluidas las infraestructuras del sistema ferroviario, se concluye que este es el caso de mayor éxito de aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo de los analizados.

Respecto al Tranvía de Parla, este desarrollo conjunto no se ha dado de manera articulada entre la planificación de los desarrollos urbanísticos y la planificación del sistema. Así mismo, la mala planificación técnica y financiera del proyecto, sumado a una ausencia de inyección de recursos por parte de la Comunidad Autónoma como en otras líneas del sistema, ha supuesto un déficit fiscal que ha comprometido el presupuesto del municipio en el largo plazo.

En relación con la Avenida Reina Victoria, se concluye, pese a la creencia común, que no revirtió en beneficio común las plusvalías causadas por la cercanía a la recientemente inaugurada línea 1 del Metro de Madrid y los cambios normativos que permitieron mayores edificabilidades.

La investigación evidencia una brecha entre los postulados teóricos de redistribución equitativa del plusvalor urbano y las prácticas institucionales vigentes. A pesar de que la teoría justifica la participación pública en las plusvalías como herramienta de eficiencia fiscal, su implementación en los proyectos estudiados ha sido desigual, fragmentada y, en algunos casos, supeditada a intereses privados o dinámicas especulativas. También se concluye que es de vital importancia, contar con un esquema de gobernanza que vincule de manera incidente a la comunidad, y a la necesidad de priorizar la superación de problemáticas urbanas, especialmente el déficit de vivienda, por encima de la captación de mayores plusvalías, lo que es particularmente relevante dado que estas actuaciones se concretan sobre suelos públicos.

Respecto a los mecanismos basados en impuestos, se encontró que en la Comunidad Autónoma se cuenta con capacidad jurídica para el recaudo de las plusvalías urbanas, desde el IBI o en IIVTNU, o de plusvalías urbanas, pese a que no exista actualmente una retribución de estas plusvalías a la Comunidad Autónoma que interviene, y más relevante aún, invierte recursos en el desarrollo de los sistemas de transporte. Así mismo, se ha encontrado un potencial no explotado de las contribuciones especiales, aunque, dada su similitud con mecanismos como la contribución por valorización del caso colombiano, pueden ser más pertinentes en contextos de altas densidades habitacionales o donde se concentren mayores rentas.

También se encuentra relevante avanzar en la investigación de mecanismos como la financiación por el incremento de impuestos (TIF), dado que este, de una parte, no implica comprometer el marco fiscal de los municipios, y representa un potencial importante para generar recursos adicionales asociados a grandes desarrollos urbanísticos. Para ello, no obstante, se requiere no solo de un análisis técnico, jurídico y financiero que respalde el mecanismo.

Así mismo, se concluye que el mecanismo de transferencia de derechos de edificabilidad, recientemente incorporado en la legislación autonómica, y entrado en operación desde finales de 2024 con la creación del registro público que obliga dicha modificación legislativa, tiene potencial para generar recursos no tarifarios a favor del CRTM, mediante la comercialización de los aprovechamientos que, dada las limitaciones por motivo de infraestructura pública, no puedan ser ejecutados en los suelos de su propiedad. Esto, así mismo, implica un análisis minucioso de las condiciones normativas de los suelos de esta entidad, así como la identificación de las parcelas potenciales de transferencia.

Referencias

- Abdi, M., Lamíquiz-Daudén, Patxi (2020). Transit-oriented development in developing countries: A qualitative meta-synthesis of its policy, planning and implementation challenges. *International Journal of Sustainable Transportation*, 195-221.
- Abdi, M. H., & Lamíquiz-Daudén, P. J. (2022). Transit-oriented development in developing countries: A qualitative meta-synthesis of its policy, planning and implementation challenges. *International journal of sustainable transportation*, 16(3), 195-221.
- Alonso, W. (1964). Location and Land Use. *Harvard University Press, Cambridge, MA*.
- Alba, T, et. Al. (2023). *Operación Chamartín: una losa para Madrid. Suelo Público, negocio privado* (1ª ed.) Madrid: Editorial Sueños de Sabotaje.
- Alterman, R. (2011). Land-use regulations and property values: the “windfalls capture” idea revisited. *The Oxford Handbook on Urban Economics and Planning. Oxford University Press 2012*.
- Ball, M. (1985). The urban rent question. *Environment and Planning A*, 17(4), 503-525.
- Beckmann, M. J. (1972). Von Thünen revisited: a neoclassical land use model. *The Swedish Journal of Economics*, 1-7.
- Briffault, R. (2010). The most popular tool: Tax increment financing and the political economy of local government. *U. Chi. L. Rev.*, 77, 65.
- Camagni, R (2004). *Economía urbana* (1ª ed.) Barcelona: Antoni Bosch editor.
- Cervero, R., & Murakami, J. (2009). Rail and property development in Hong Kong: Experiences and extensions. *Urban studies*, 46(10), 2019-2043.

- Costonis, J. J. (1973). Development rights transfer: *An exploratory essay*. *Yale LJ*, 83, 75.
- Fine, B. (1979). On Marx's theory of agricultural rent. *Economy and Society*, 8(3), 241-278.
- Fisher, B., Leite, F., & Weber, R. (2023). Value creation, capture, and destruction: Hudson yards and the false promise of self-financing mega-projects. *Journal of the American Planning Association*, 89(1), 134-145.
- Guerrero, S. (2003). Los Titanic de la Compañía Urbanizadora Metropolitana, 1919-1923. En: "Un siglo de vivienda social, 1903-2003". *Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Madrid-Empresa Municipal de la Vivienda y Consejo Económico y Social, Madrid*, pp.
- Instituto de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona. Dirigido por Riera, Pere (1995). *Beneficio Social del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid* (1ª ed.) Madrid: Editorial Noesis, S.L.
- Jaramillo, S. (2001). La experiencia colombiana en la recuperación estatal de los incrementos del precio del suelo. La Contribución de Valorización y la Participación en Plusvalías. e *urelibro s*, 71.
- Lefebvre, H. (2016). The Theory of Ground Rent and Rural Sociology. *Antipode*, 48(1).
- Marx, K. (2019). El capital: crítica de la economía política. 2019. *Fondo de Cultura Económica de España*.
- Medda, F. (2012). Land value capture finance for transport accessibility: a review. *Journal of Transport Geography*, 25, 154-161.
- Moya, A. (2009). *Metro de Madrid 1919-2009. Noventa años de historia* (1ª ed.) Madrid: Metro de Madrid S.A. Madrid.
- ONU. (1976). Informe de Hábitat: Conferencia de las Naciones Unidas Sobre los Asentamientos Humanos. *Publicación de las Naciones Unidas*.
- Ricardo, D. (1815). An essay on the influence of a low price of corn on the profits of stock: shewing the inexpediency of restrictions on importation; with remarks on Mr. Malthus' two last publications:" An inquiry into the nature and progress of rent", and" The grounds of an opinion on the policy of restricting the importation of foreign corn".
- Roemer, J. E. (1982). Property relations vs. surplus value in Marxian exploitation. *Philosophy & Public Affairs*, 281-313.
- Sastre González, J. (2009). *Nuevas concesiones de metros ligeros: participación pública y privada comparación de modelos de gestión y financiación* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Madrid.
- Smolka, M. (2013). Implementing Value Capture in Latin America, Policy Focus Report. *Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy*.
- Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y. H., & Tamayose, B. (2015). Financing transit-oriented development with land values: Adapting land value capture in developing countries. *World Bank Publications*.
- Trovato, G (2022) Madrid, entre río y raíles: pasado, presente y futuro del Pasillo Verde Ferroviario. Editorial Lampreave. España.
- Von Thünen, J.H. (1966) Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. *Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt*.
- Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid. *BOE núm. 245, de 12/10/2001*.

Una revisión sistemática sobre cómo afecta la movilidad urbana y la accesibilidad a la calidad de vida

A Systematic Review on How Does Urban Mobility and Accessibility Affect Quality of Life

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5618

Hamza Yasin[✉]

Fecha de Avance de tesis doctoral: 02.04.2025

Tutor: Inmaculada Mohino, José Carpio-Pinedo

Resumen:

Una vida mejor es el objetivo de cualquier individuo y el transporte juega un papel evidente en la mejora de la calidad de vida. Anteriormente, la movilidad del transporte se ha explorado en relación con la calidad de vida, pero los resultados siguen sin ser concluyentes y las medidas de accesibilidad al transporte aún no se han examinado con respecto a la calidad de vida. Por lo tanto, revisamos científicamente 39 publicaciones en inglés hasta el 10 de agosto de 2022 a las que se accedió desde siete bases de datos diferentes y sintetizamos los resultados utilizando las directrices PRISMA. Se encontró que el tiempo de viaje, el modo de viaje y la distancia de viaje son los atributos de movilidad de transporte más significativos asociados con las medidas afectivas y cognitivas de la calidad de vida. La accesibilidad percibida, el acceso al transporte público, el acceso a diferentes modos de transporte y el acceso a las paradas de autobús se encontraron como atributos de accesibilidad al transporte que afectan significativamente la calidad de vida. Sin embargo, la interacción entre el transporte y la calidad de vida sigue sin ser concluyente.

Palabras clave

Accesibilidad, bienestar subjetivo, calidad de vida, movilidad urbana, transporte

Abstract:

A better life is the goal for any individual and transport plays an evident role in improving the quality of life. Previously transport mobility has been explored in relation to quality of life but results remain inconclusive and transport accessibility measures are yet to be reviewed in respect to quality of life. Therefore, we scientifically reviewed 39 English language publications up to 10th August 2022 accessed from seven different databases and synthesized the results using PRISMA guidelines. Travel time, travel mode and travel distance were found to be the most significant transport mobility attributes associated with affective and cognitive measures of quality-of-life. Perceived accessibility, access to public transit, access to different modes of transportation and access to bus stops were found as transport accessibility attributes significantly affecting quality of life. The interaction between transport and quality of life, however, remains inconclusive.

Keywords

Accessibility, quality of life, subjective wellbeing, transport, urban mobility

✉ **Hamza Yasin** es Doctorando en Sostenibilidad y Regeneración Urbana del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio - Escuela Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.

m.hamzayasin@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2139-489X> (Hamza Yasin)

1 Introduction

Better life is the universal goal around the world, and past decade has seen growing interest in studying the associations between quality of life and urban transportation (Chatterjee et al., 2020). Increased traffic volumes in many countries have exacerbated the conditions of air pollution, traffic congestion and health problems (Ettema et al., 2015). Resultantly, this negatively affected the quality of life. Growing literature has shown a significant association between transportation and quality of life using different terminologies i.e., effects of urban mobility, accessibility, daily travel and commuting preferences on happiness (Ettema et al., 2013), life satisfaction (Ingenfeld et al., 2019), subjective well-being (Ravulaparthi et al., 2013), physical and psychological health and well-being (Mattisson et al., 2018), and livability, etc. The multi-dimensionality of quality of life makes it very difficult to completely measure it. Therefore, most studies use aggregated methodologies for measuring quality of life still end up leaving some part either objective or subjective out of the model (J. Kim et al., 2020) and consequently create plethora of terminologies measuring almost the same thing. However, trends in daily travel indicate that travel time is increasing. The Mobility Survey 2020 by Euromonitor International shows that 50% of global respondents commute five or more days per week, while 63% spend on average 15 to 60 minutes travelling (Liuima, 2021). Historical commuting trends also demonstrate a steady increase in travel time over the years (Giménez-Nadal et al., 2022). Research aligns longer commuting time and distance with adverse effect on mood (Ettema et al., 2011), mental stress (Mattisson et al., 2018), subjective wellbeing and quality of life (Liu et al., 2022). Mode choice and accessibility also have significant association with subject wellbeing and quality of life (J. Kim et al., 2020; Spinney et al., 2009; Bergstad et al., 2011; Eriksson et al., 2013; Ingenfeld et al., 2019; Vella-Brodrick & Stanley, 2013). Ease of access to active modes, public transport, and opportunities for social interaction has been reported to enhance mental and physical health, subjective well-being, and overall quality of life (Vella-Brodrick & Stanley, 2013). Satisfaction with travel also contributes to long-lasting positive effects on subjective well-being and quality of life (Ettema et al., 2011). Users of active modes of transport are generally more satisfied with their trips than those using private modes (Friman et al., 2017).

Policymakers have suggested a behavioral shift from passive modes of transport to active modes and public transport (Bamberg, 2014; Brög et al., 2009; Richter et al., 2011). To sustain this behavioral shift, it is needed to study the relationship between transport mobility, travel satisfaction and quality of life for different modes of transport. Many previous studies have examined this relationship, but the results remain inconclusive (Chatterjee et al., 2020). Contrary to some earlier findings, longer commuting distances and times have been found to positively affect quality of life (J. Kim et al., 2020). Additionally, a non-linear relationship between commuting and life satisfaction suggests that negative effects of longer travel distances are observed primarily for trips exceeding 50 miles (Ingenfeld et al., 2019). Similarly, previously it was found that increased mobility and accessibility will increase travel and ability to initiate and maintain social interactions which would lead to better quality of life (Ling & Mannion, 1995; Webster et al., 2002). but later on, it was found that increased mobility and accessibility can reduce the quality of life as the increase travel would mean more motor vehicles, pollution and stress in city life (Hart, 2008).

In accordance with the contradictory evidence found on the relationship between commuting and quality of life, there is a need to synthesize the all the information into a review paper. Although, there has been previous attempts to synthesize the evidence (Chatterjee et al., 2020; De Vos et al., 2013; Delbosc, 2012; Liu et al., 2022; Nordbakke & Schwanen, 2014; Norgate et al., 2019; Reardon & Abdallah, 2013), but most of them are limited in scope. Delbosc (2012), for instance, primarily relied on studies using self-reported well-being scales, while De Vos et al. (2013) solely covered the transport relationship with the subjective wellbeing. Nordbakke & Schwanen, (2014) focused on the older age population and the working/studying population was not included, whereas Norgate et al. (2019) restricted the population to working class and studied only public transport in relation to health impacts. Moreover, Chatterjee et al.

(2020), Liu et al. (2022) and Reardon & Abdallah (2013) also made attempts to comprise literature but the studies relating accessibility and well-being were not covered. Therefore, to address these gaps in previous studies, a holistic attempt will be made to cover empirical studies on the correlations between mobility, accessibility, travel satisfaction and quality of life.

The complex nature of relationship between transport realm and quality of life realm can be simplified from our conceptualization (figure 1), which is partly derived from conceptual model of (Ettema et al., 2010) on the relationship between travel and wellbeing. However, our model takes account of the dimensions of transport accessibility as well. The paper starts with (section 2) defining the criteria for literature review. Then, it builds up on findings (section 3) by taking studies into consideration for defining the characteristics of transport mobility (section 3.1) and transport accessibility (section 3.2). Measures of travel satisfaction (section 3.3) and quality of life (section 3.4) are explored through several studies along with their associations with the transport realm (section 3.5). Finally, the paper concludes with discussion on future research possibilities (section 4).

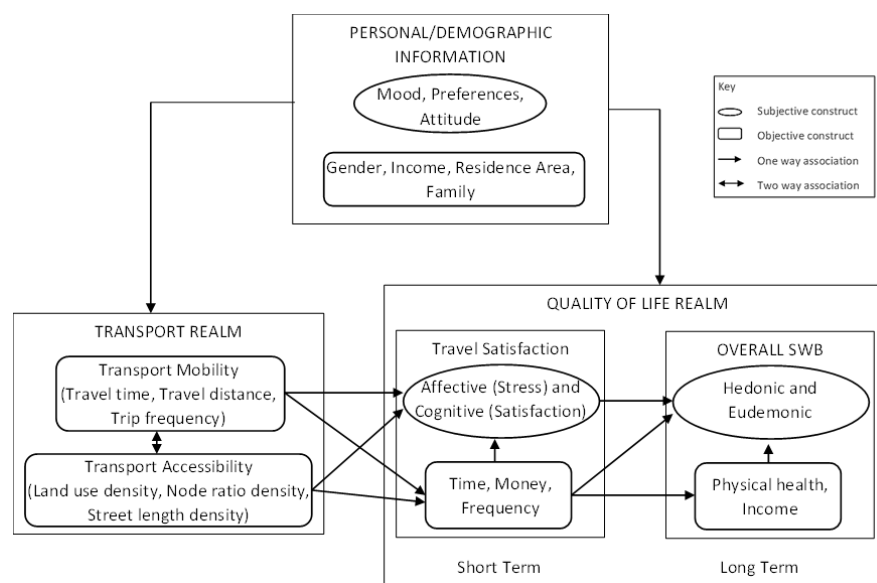


Figure 1: Conceptual model for relationship between quality of life and transport

2 Methods

Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta Analyses (PRISMA) guidelines were used for this paper. The review focused on identifying published empirical studies that explored the association between transport mobility (including public transport), travel satisfaction, and quality of life (i.e., subjective wellbeing, life satisfaction, and happiness). The literature search was conducted using the database sources, namely Scopus, Web of Science, IngentaConnect, Social Sciences Citation Index, Transport Research International Documentation (TRID), Google Scholar and ProQuest Central. The relevant studies published before 10 August 2022 were identified for this review. Three key concepts guided the study: transport mobility, travel satisfaction, and quality of life. Search terms related to these concepts were drawn from previous empirical studies and reviews. Terms associated with transport mobility included commuting, daily travel, work-related travel, and mobility. Travel satisfaction-related terms included commute satisfaction, satisfaction with travel, and work travel satisfaction. Quality of life-related terms included well-being, subjective well-being, life satisfaction, welfare, life happiness, and physical or mental health.

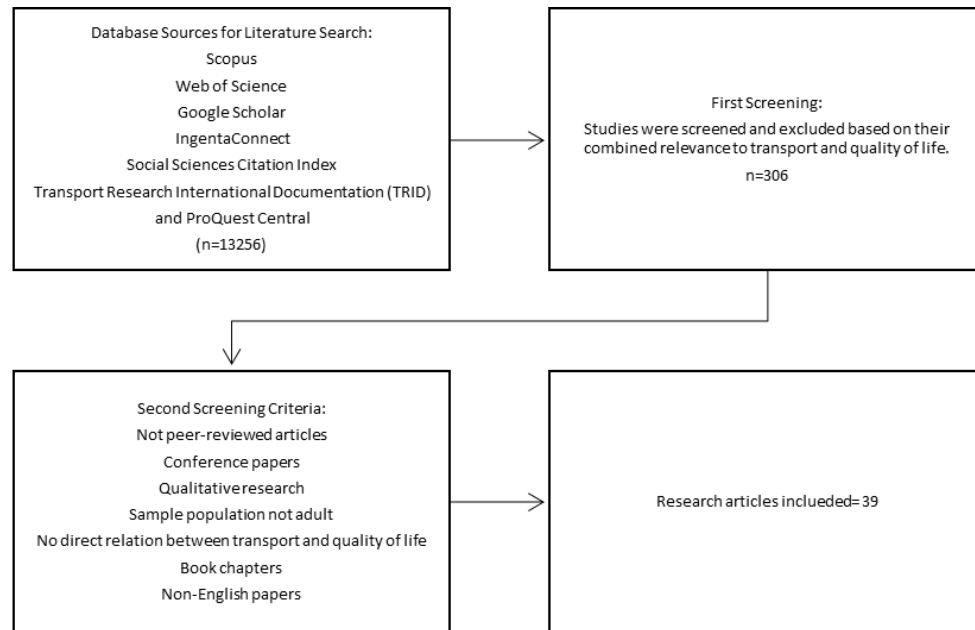


Figure 2: PRISMA diagram for study selection

As shown in Figure 2, an initial total of 13,256 studies were identified based on the selected keywords. This high number resulted from the multidisciplinary nature of quality of life and the frequent recurrence of related terms such as happiness, well-being, and satisfaction. During the first screening, studies were reviewed for their combined relevance to transport, accessibility, and quality of life, resulting in 306 potentially relevant studies. A second screening applied predefined inclusion criteria: studies written in English, based on quantitative empirical data, involving travel for work or study, published as full-length peer-reviewed papers, and reporting outcomes related to quality of life, subjective well-being, life satisfaction, happiness, or travel satisfaction. Studies were excluded if they were conference papers, book chapters, reports, qualitative in nature, experimental or laboratory-based, focused on non-work or non-study travel, or included participants under 18 years of age. After applying these criteria, 39 studies were included for full-text review.

3 Findings

Data extraction was performed consistently across all eligible studies. The summary of studies shown in Table 1 included titles, authors, publication year, study location, variables, research methods, and key outcomes.

Table 1: Summary of studies

Papers	Location	Variables	Research Method	Key Outcomes
(Vella-Brodric & Stanley, 2013)	Melbourne, Australia	Travel behavior, Psychological Well-being, Subjective Well-being	Hierarchical regression analysis, Mediation of PWB in the relation of Mobility and SWB	Mobility was no longer a significant predictor of SWB while controlling the variance in Psychological Well-being
(Spinney et al., 2009)	Canada	Mobility characteristics and Quality of life	Correlational technique	Not significant association b/w satisfaction with life as a whole and transport mobility benefits, but relation was seen with other indicators of QOL

Papers	Location	Variables	Research Method	Key Outcomes
(Hybel & Mulalic, 2022)	Denmark	Transportation and Quality of life index	Multivariate Regression	Proximity to highways and the provision and quality of public transport is positively related to the quality-of-life indices
(S. Kim & Ulfarsson, 2013)	America	Relationship b/w QLI and personal, household and transportation characteristics	Linear Regression Analysis/ Explanatory factor analysis	Lack of commuting and inability to drive was significantly and negatively associated with QLI Availability of transit services within walking distance is not significantly related with QOL Information and Availability of transportation alternatives is positively associated with QOL Walking access and alternate transport option is of great importance for those who don't drive
(Chng et al., 2016)	London UK	Travel mode and public transport connectivity's association with SWB	Multivariate linear regression Analysis	Only walking commutes were significantly related to higher level of life satisfaction Public transport connectivity was significantly associated with lower mental stress
(Dorantes Argandar et al., 2016)	Cuernavaca, Mexico	Stress situations and traffic situations	Factor Analysis	One will be stressed by traffic situation regardless of age and gender
(Mattison et al., 2018)	Scania, Sweden	Health indicator and commuting mode choices	Discrete Multinomial Logit Models	Health indicators such as difficulty in walking and obesity was negatively related to use of active transport and public transport Weaker links were found b/w mental health indicators and mode choice, but mental stress nevertheless had negative link to the use of active transport
(Ettema et al., 2011)	Sweden	Travel satisfaction, Mood Satisfaction, Subjective well-being	Correlation and factorial analysis	STS is reported higher for the car users as compared to bus users. STS increases with access to bus stops and decreases with travel time
(Taniguchi et al., 2014)	Värmland, Sweden	Travel satisfaction, Goal Achievement, Public Transport Usage	Correlational Analysis	Distance from home to bus stop was negatively related to STS Satisfaction with travel had significant positive effect on the PT use STS has positive effect on likelihood of PT use for future
(Eriksson et al., 2013)	Sweden	Travel satisfaction, Travel Mode Choice, Mood	Correlational, regression and Factorial Analysis	Satisfaction with travel by car was higher than the bus. Partially STS mediated the effect of travel mode on SCAS. However, STS was not affected by travel mode when the SCAS was constant.
(Ettema et al., 2013)	Netherlands	Trip characteristics, Personal Characteristics, Road Conditions, STS	Regression analysis	Crowdedness has negative effect on the STS Temporary lanes and signs also have negative effect on STS Travel purpose is significantly related to STS i.e. recreational trips were found to be more satisfactory

Papers	Location	Variables	Research Method	Key Outcomes
(Delmelle et al., 2013)	Vienna, Austria	Social Satisfaction, Personal Characteristics, commuting and transportation variables, housing and residential neighborhood characteristic	Regression analysis	Living in the proximity of a transit stop has significant positive impact on social satisfaction longer commuting durations have significant negative impact on the social satisfaction car ownership is associated positively with the social satisfaction
(Susilo & Cats, 2014)	8 Cities from	Trip-attributes and real time travel related variables and attitudes, trip complexity, subjective well-being indices, and overall satisfaction	Multivariate Statistical Analysis	Past experiences, traveler's mood, attitudes, expectations, and emotional state were significant explanatory indicators. Perceived travel time, distance and road safety was significant in deciding the travel satisfaction Personal and trip related attributes were insignificant to travel satisfaction except for trips made for business.
(St-louis et al., 2014)	Montreal, Canada	Travel attributes, travel satisfaction and overall life satisfaction.	Correlational and regression analysis	Commuting in the snow makes trips less enjoyable for everyone. For six types of travel, longer travel times lead to lower satisfaction. Satisfaction for metro users and pedestrians differs by gender. Overall life satisfaction is important for pedestrians, cyclists, bus riders, and metro users.
(Sun et al., 2015)	China	wellbeing, travel characteristics, health indicators	Multivariate linear regression analysis	Active commuting to school is correlated to the better physical and mental wellbeing.
(Oliveira et al., 2015)	Brazil	Perceived health, socio-economic and demographic info, and commuting time.	Propensity score matching, Regression analysis	Persons with commuting time more than 1 hour had higher probabilities to report bad self-assessed health conditions in contrast to those who had commuting time less than 1 hour.
(Lorenz, 2018)	Germany	Cognitive and affective wellbeing, personal information, and commuting information.	Robustness checks, regression and mediation models	no evidence was found on the statement that travel distance is related to lower overall satisfaction of life However, it was seen that travel distance is related to lower levels of satisfaction in certain domains such as family life and leisure activities.
(Sha et al., 2019)	Hong Kong	Commuting time, commuting modes, and wellbeing	Multivariate logistic and linear regressions	Longer travel times are related to high risks of being obese and overall lower SWL as compared to people who travel within 30 min.
(Kent et al., 2019)	Oran park, Sydney, Australia	Physical, mental and subjective well being demographics, and travel behavior.	Factor Analysis, regression Analysis	Increase in commute time and commute time for departure has been associated with lower levels of SBW and mental health scores
(Rüger et al., 2017)	Germany	Stress and health related quality of life (HRQOL) and commuting behavior	Mediation Models, Regression Analysis	Longer commute times are associated with higher perceived levels of stress and lower HRQOL. Stress is seen as strong mediator in the relation b/w commuting time and HRQOL

Papers	Location	Variables	Research Method	Key Outcomes
(J. Kim et al., 2020)	Shizuoka city, Japan	Travel characteristics, travel satisfaction, and quality of life	Regression Models	Longer travel is associated with higher quality of life
(Olsson et al., 2020)	7 European Cities	STS, SWLS, personal characteristics, travel behavior, service quality of PT	Structural equation modelling and reliability tests ANOVA	Younger and older people were happier with travel than middle-aged people. However, younger and middle-aged people reported lower life satisfaction compared to others. Older people were generally more satisfied with life and travel. Using public transport is linked to lower satisfaction.
(Friman et al., 2017)	Sweden (Göteborg, Karlstad, and Stockholm)	Daily travel, life satisfaction, satisfaction with travel, emotional well being	PLS SEM, Structure Equation Modelling	EWB is directly associated to satisfaction and satisfaction with travel Life satisfaction is associated through EWB with travel satisfaction. Age is also directly associated with life satisfaction
(Vos et al., 2015)	Ghent Belgium	Satisfaction with travel, socio-demographics, and travel characteristics	Correlations,	Specification of single section on affective measure is more suitable for Ghent data for all modes Future research may want to modify STS or use alternatives for the items
(Morris, 2015)	America	Life satisfaction, socio-demographics, travel characteristics	Correlations and regression	Travel time each day is linked to how happy people feel. In small towns and cities, travel time is closely connected to happiness. Time spent on activities outside the home is also related to feeling satisfied with life. Additionally, walking and biking for fun and relaxation are strongly connected to happiness.
(Lättman et al., 2019)	5 cities of Northern Europe	Socio-demographics, commuting attributes, STS, SWL, perceived accessibility	Partial least square Structure equation modelling	Perceived accessibility was found related to STS and SWL. STS was directly associated with SWL Age played a moderating effect in the relationship b/w perceived accessibility and SWL and STS
(Pan et al., 2020)	Shanghai, China	Travel motivation, travel constraints, travel satisfaction, leisure life satisfaction, LS	Factor Analysis and correlations	Travel constraints do not affect the travel satisfaction. Travel motivation impact travel satisfaction ILS and LS Constraints negatively influence LS
(Mccart hy & Ahsanul , 2018)	Nova Scotia, Canada	Travel behavior, subjective wellbeing attitudes towards transportation, built environment	Factor Analysis and regression	Time spent on daily out of home activities positively correlates with cognitive wellbeing by facilitating access to different activities People living in proximity to parks were more satisfied with life Higher access to various travel modes relates positively with life satisfaction
(Ye & Titheridge, 2019)	Xi'an, China	Travel characteristics, satisfaction with travel and life	Factor Analysis and Regression analysis	Lower income strata will choose public transport or active modes of transport as the primary mode of choice, but bus was correlated with lowest satisfaction with life Travel time and congestion were two significant indicators of travel satisfaction,

Papers	Location	Variables	Research Method	Key Outcomes
(Kroese et al., 2014)	Netherlands	Demographics, body mass index, health perception, travel time, job satisfaction, commuting methods, car ownership, social interaction satisfaction, and overall wellbeing.	Structure Equation Modelling	Travel time usually decreases happiness, except for biking. More travel time is linked to higher education and income. For car users, urban density increases travel time, but for bikers, it decreases. Most correlations between travel time and other factors are strong, except for BMI. There is no link between travel time and perceived health or job satisfaction.
(Singleton, 2019)	Portland, Oregon USA	Socio-demographics, Travel Characteristics, STS	Factor Analysis	3 factor structure model of STS 2 affective and 1 cognitive fit the data STS exhibited weak invariance across several modes non-motorized trips tended to have more positive scores for STS
(Nie & Sousa-poza, 2018)	China	SWB, perceived travel time, time for Daily Activities. travel mode, personal and household characteristics	Multiple mediation Analysis	Travel time is significantly related to decreasing SWB when happiness and life satisfaction is used as proxy No significant association was found b/w active commuting and SWB whether life satisfaction or happiness is used as proxy Model b/w CT and SWB was not mediated by 5 time use activity variables

3.1 Overview of mobility characteristics

Mobility is defined as the “need and ability to move,” and it is frequently measured through the number of trips, the time spent on different out-of-home activities, travel time, and travel distances (J. Kim et al., 2020). Literature studies the relationship between mobility and well-being by different names and measures of mobility i.e., commuting, daily travel, active travel, public transport travel, etc. Commuting and daily travel refers to “trip made from home to work/study” (Giménez-Nadal et al., 2022) and trip refers to both one way and two-way movement between origin and destination in different studies. Travel time/distance, travel mode and trip frequency remain the most significant indicators. Travel time and distance are measured both subjectively via individual’s self-report or travel diary (Nie & Sousa-poza, 2018) and objectively via GIS and Network Analysis based techniques (Ye & Titheridge, 2019). Kim et al. (2020) assessed the objectively measured commute time and distance record from public transport card data in Japan. Time use on different out of home activities was also used in some studies to portray mobility characteristics (Adam et al., 2018; Morris, 2015; Nie & Sousa-poza, 2018; Spinney et al., 2009). But predominantly, literature studies mobility/commuting characteristics through travel time/distance measured by the individual’s self-response on questionnaire.

3.2 Overview of accessibility characteristics

Literature describe accessibility as “access to out of home activities” (Lättman et al., 2019) and it is mostly measured by population density, compactness, land use distribution, walkable distances, etc. A very limited literature is available studying the association between transport accessibility and quality of life. Accessibility is a pertinent subject as access to out of home activities boost the social interactions that are necessary to attain a good life satisfaction level. Accessibility is also measured both ways; perceived accessibility via perceptions of people regarding the ease of access to different opportunities and objective accessibility where proximity to different activities and density of those activities is measured. Perceived accessibility is the most frequently used measure in the limited share of literature where perceived

accessibility scale (PAC) (Lättman et al., 2016, 2019) consisting of 4 statements was used in the form of questionnaire to seek perceptions of people in terms of ratings on 7-point Likert scale (1=strongly agree to 7= strongly disagree). The four statements about daily travel included, 'it is easy to do daily activities', 'I can live my life as I want', 'I can do all the activities I prefer to' and 'access to my preferred activities is satisfying'. Objective measures of accessibility include land use proximity and density-based indicators (Delmelle et al., 2013; McCarthy & Ahsanul, 2018; Ye & Titheridge, 2019). Some of these indicators include, '% of commercial land use around home/job', '% of bus/rail stations around home/job', 'distance from CBD and open spaces', 'node ratio around home/job', 'street length density', 'construction density' and 'population density'. GIS is most frequently used to measure these indicators. Some researchers have found public transport accessibility level (PTAL) (Inturri et al., 2021; Ye & Titheridge, 2019) developed by Transport of London as a suitable measure for public transport accessibility where there are 6 levels from 1 (low or very poor accessibility) to 6 (high or excellent accessibility). PTAL is a very good, comprehensive and objective measure to assess the service coverage and accessibility of public transport. PTAL calculates trip time and average accessibility by considering, "walking time to service access points", 'scheduled waiting time', 'average waiting time', 'total access time' and 'equivalent doorstep frequency'.

3.3 Measures of travel satisfaction

Travel satisfaction is taken by transport researcher as the affective and cognitive evaluation of trips (Ettema et al., 2011). Larger part of the empirical studies conducts this evaluation retrospectively through a questionnaire and mostly rely on respondents' memory of the trip (Lättman et al., 2019; Singleton, 2019) but limited studies conducting travel satisfaction on site or during travel have reported considerable differences in the satisfaction levels (Ettema et al., 2013; Susilo & Cats, 2014). Travel satisfaction depends on multiple factors, including mood, travel conditions, and mode of transport, with users of active modes consistently reporting higher satisfaction over the years (Bergstad et al., 2011; Lättman et al., 2019; Majumdar et al., 2021). However, most studies have measured travel satisfaction through Satisfaction with Travel Scale (STS). Satisfaction with travel scale is derived from the measures of subject well-being and can be divided into two dimensions: affective and cognitive (Ettema et al., 2011). Affective evaluation of travel refers to the short-term individual's emotion state (i.e., duration, frequency and intensity of positive or negative affect) and it comprises 6 items divided in two parts: positive activation and positive deactivation. Whereas cognitive evaluation refers to overall impression of the trip (i.e., are you satisfied with your trip) and it comprises of 3 statements. Some studies have also used contextually designed questionnaire to seek the perceptions of the individuals regarding their travel (Inturri et al., 2021; J. Kim et al., 2020; Majumdar et al., 2021; St-louis et al., 2014; Ye & Titheridge, 2019). Self-designed questionnaire has also tried to measure the travel satisfaction onsite, and retrospectively (Inturri et al., 2021; Susilo & Cats, 2014), but largely Satisfaction with Travel Scale is seen in literature.

3.4 Measures of quality of life, subjective well-being and life satisfaction

Quality of life is a very complex and multidimensional concept (Diener & Suh, 1997; Hybel & Mulalic, 2022). It is a great challenge to completely measure quality of life as most of methods end up lacking its different dimensions (J. Kim et al., 2020). Therefore, the literature predominantly focuses on studying the association between quality of life and transport mobility rather than measuring the impact of transport mobility on quality of life (Chatterjee et al., 2020; Liu et al., 2022). In view of the complexity, quality of life is mostly represented in research through the measures of life satisfaction, happiness and well-being. Well-being is categorized as physical wellbeing, psychological wellbeing and social wellbeing. Whereas subjective well-being is self-ratings on short term (hedonistic or affective scale) and long term (eudemonics or cognitive scale) life benefits (Lorenz, 2018; Mokhtarian, 2019; Ravulaparthi et al., 2013). The physical and psychological health is measured through standardized scale of short form SF-12 (Kent et al., 2019). Scores are given to 12 items and T-scores are summoned to form 2 scale: Mental Component Summary (MCS-12) and Physical Component Summary (PCS-12). Physical health is also measured through self-rated health questionnaires where respondent is being asked on how one may feel about his/ her health (Oliveira

et al., 2015; Sha et al., 2019). Body Mass Index (BMI) is also seen as objective and predominant measure of physical health (Kroesen, 2014; Sha et al., 2019). Mental health is also measured by a British made 12 items General Health Questionnaire (GHQ-12) or 42 items scale of psychological wellbeing (SPWB) (Sha et al., 2019; Vella-Brodrick & Stanley, 2013). Quality of life, life satisfaction, happiness, cognitive subjective wellbeing, and overall wellbeing was measured in some studies through single item questionnaire i.e., how satisfied are you with your overall life? Affective or hedonic SWB is measured by Positive and Negative Affect Scale (PANAS) where respondents are questioned about how they felt during the last few days using 10 descriptors for presences of positive (proud) affects and absence of negative (ashamed) affects, and Swedish Core Affect Scale (SCAS), where respondents are asked how they felt about a particular moment on valence scale (i.e., sad, depressed, displeased and glad, happy, pleased) and activation scale (i.e., dull, passive, sleepy and pappy, active, awake). Whereas the most important ways of measuring the eudemonic aspect of well-being include: Personal Wellbeing Scale (PWS) (Ryff & Singer, 2008; Vella-Brodrick & Stanley, 2013) and the Questionnaire for Eudemonic Well-Being (QEWB) (Waterman et al., 2010). Both PWS and QEWB measure eudemonic well-being with six different dimensions. PWS assumes the dimensions of EWB to be self-acceptance, positive relationships, personal growth, purpose in life, and autonomy, whereas QEWB assumes the sense of meaning in life, self-discovery, perceived development of one's potential, the pursuit of knowledge, involvement in activities and enjoyment as the EWB's dimensions. Both ways of measuring EWB use a Likert-type scale against different indicating statements (i.e., strongly satisfied to strongly dissatisfied). Many researchers have used similar scales with personal modifications, but the overall quality of life is measured with the Satisfaction of Life Scale (SWLS) (Eriksson et al., 2013; Ettema et al., 2011; Pavot & Diener, 1993; Sha et al., 2019). The respondents are asked on the Likert scale how strongly they agree or disagree with five statements, i.e., I am satisfied with my life..

3.5 Associations of Quality of Life

Literature has shown quality of life or life satisfaction to be associated with various measures of transport mobility, but travel time and travel mode remain the most pertinent ones. Active modes of travel (walking or cycling) are associated significantly with greater life satisfaction as compared to passive modes (cars or buses) whereas, cars in comparison to buses are associated with higher life satisfaction (Eriksson et al., 2013). Increase in travel duration decreases the life satisfaction for many studies (Delmelle et al., 2013; Sha et al., 2019; Singleton, 2019; St-louis et al., 2014). However, Lorenz, 2018 and Morris & Zhou, 2018 have found that longer travel distance and travel time are not related with lower satisfaction with life. Meanwhile, (J. Kim et al., 2020) reported an increased travel time in fact is related with increased level of quality of life. The inconsistency can be explained by varying attitudes and research environments. However, travel satisfaction was reported to be higher where trip duration was short and not shaped by delays and congestion (Denstadli et al., 2017; Higgins et al., 2018; Singleton, 2019). People's attitudes also played a significant role in determining travel satisfaction; those who perceived their travel time as useful reported higher satisfaction (Denstadli et al., 2017). Active modes of travel also have highest travel satisfaction (Singleton, 2019), whereas cars were associated higher travel satisfaction in comparison to buses (Smith, 2017; Zhu & Fan, 2018). Other factors such as demographic information, weather condition, physical and emotional state, and riding with companion also effected the transport mobility and quality of life relationship (Friman et al., 2018; Higgins et al., 2018; Singleton, 2019; Smith, 2017; Zhu & Fan, 2018).

In respect to association between transport accessibility and quality of life, research has not been carried out adequately (Liu et al., 2022; Mao et al., 2022), however perceived accessibility has been associated with wellbeing and life satisfaction several times (Lättman et al., 2016, 2019). Perceived accessibility was reported to be positively affecting the travel satisfaction and satisfaction with life (Lättman et al., 2019). Travel satisfaction was also observed to increase with higher access to bus stops (Ettema et al., 2011) and higher access to different modes of transportation relates positively with life satisfaction (Mccarthy & Ahsanul, 2018). Wang et al., 2020 also found that travel satisfaction can be increased by providing higher access to facilities. Mao et al., 2022 observed that the supply of public transit i.e. access to public transit

has positive effect on travel satisfaction, but how they will interact with each is still unknown. Research on transport accessibility often goes hand in hand with built environment and neighborhood design i.e. high density and mixed land use development promotes active modes of transport (Brown et al., 2016; Wu et al., 2022). Mixed land use was seen contributing positively to life satisfaction (Wu et al., 2022) in comparison to land fragmentation which was found detrimental to achieving higher life satisfaction (Brown et al., 2016). Mixed land use was also observed to positively affect the active transport which increases travel satisfaction and ultimately life satisfaction (Brown et al., 2016).

4 Conclusion

This review paper is the first one to include transport mobility characteristics as well as transport accessibility characteristics in relation to the quality of life and our results were found to be congruent with previous studies. Transport mobility characteristics i.e., travel mode, travel time and travel distance were found significantly associated with measures of quality of life. Active modes of transport had the most positive effect on travel satisfaction and life satisfaction. Although consistent with previous studies, longer travel time negatively affected both travel satisfaction and life satisfaction but some positive and null associations were also found evident. It was also found that commuters were more satisfied with their lives and trips if they were able to travel longer distances. Our review paper found transport accessibility characteristics are also significantly associated with travel satisfaction and life satisfaction. Higher perceived accessibility was reported to result in higher travel satisfaction and life satisfaction. Access to bus stops and different modes of transportation positively affective and cognitive measures of quality of life. Better reach to public transit influences travel satisfaction and life satisfaction in a positive manner. Nevertheless, the association between transport accessibility and quality of life was found to be inadequately explored and more dedicated research is required to explore this topic. It is also necessary to revise how specific domains of transport and quality of life are measured. To obtain conclusive and comparable results, the metrics used for transport attributes and quality of life indicators should be standardized and applied consistently across studies. Majority of papers included for the review were from the developed world i.e., North America, Japan, Europe and China and it will be interesting to know how transport mobility and transport accessibility relates with quality of life in developing world where the city structures are contextually different and problematic. A comparative study between the two different world scenarios can also be attempted for the first time to have interesting results. Quality of life and the topic of life satisfaction is a very subjective experience therefore it will be interesting to research how quantiles with different personal characteristics, i.e., income and education will affect the relationship between travel and quality of life.

5 References

- Adam, Z., Walasek, L., & Meyer, C. (2018). Workforce commuting and subjective well-being. *Travel Behaviour and Society*, 13(February), 183–196. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.08.006>
- Bamberg, S. (2014). Psychological contributions to the development of car use reduction interventions. In *Handbook of sustainable travel* (pp. 131–149). Springer.
- Bergstad, C. J., Gamble, A., Gärling, T., Hagman, O., Polk, M., Ettema, D., Friman, M., & Olsson, L. E. (2011). Subjective well-being related to satisfaction with daily travel. *Transportation*, 38(1), 1–15. <https://doi.org/10.1007/s11116-010-9283-z>
- Brög, W., Erl, E., Ker, I., Ryle, J., & Wall, R. (2009). Evaluation of voluntary travel behaviour change: Experiences from three continents. *Transport Policy*, 16(6), 281–292.
- Brown, Z. S., Oueslati, W., & Silva, J. (2016). Links between urban structure and life satisfaction in a cross-section of OECD metro areas. *Ecological Economics*, 129, 112–121. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2016.05.004>

- Chatterjee, K., Chng, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Ettema, D., Handy, S., Martin, A., & Reardon, L. (2020). Commuting and wellbeing: a critical overview of the literature with implications for policy and future research. *Transport Reviews*, 40(1), 5–34. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1649317>
- Chng, S., White, M., Abraham, C., & Skippon, S. (2016). Commuting and wellbeing in London: The roles of commute mode and local public transport connectivity. *Preventive Medicine*, 88, 182–188. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2016.04.014>
- De Vos, J., Schwanen, T., van Acker, V., & Witlox, F. (2013). Travel and Subjective Well-Being: A Focus on Findings, Methods and Future Research Needs. *Transport Reviews*, 33(4), 421–442. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.815665>
- Delbosc, A. (2012). The role of well-being in transport policy. *Transport Policy*, 23, 25–33.
- Delmelle, E. C., Haslauer, E., & Prinz, T. (2013). Social satisfaction, commuting and neighborhoods. *Journal of Transport Geography*, 30, 110–116. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.03.006>
- Denstadli, J. M., Julsrud, T. E., & Christiansen, P. (2017). Urban commuting – A threat to the work-family balance? *Journal of Transport Geography*, 61, 87–94. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.04.011>
- Diener, E., & Suh, E. (1997). Measuring quality of life: Economic, social, and subjective indicators. *Social Indicators Research*, 40(1–2), 189–216. <https://doi.org/10.1023/a:1006859511756>
- Dorantes Argandar, G., Tortosa Gil, F., & Ferrero Berlanga, J. (2016). Measuring situations that stress Mexicans while driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 37, 154–161. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.12.014>
- Eriksson, L., Friman, M., & Gärling, T. (2013). Perceived attributes of bus and car mediating satisfaction with the work commute. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 47, 87–96. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.10.028>
- Ettema, D., Friman, M., Gärling, T., & Olsson, L. E. (2015). Travel mode use, travel mode shift and subjective well-being: Overview of theories, empirical findings and policy implications. In *Mobility, Sociability and Well-Being of Urban Living* (pp. 129–150). https://doi.org/10.1007/978-3-662-48184-4_7
- Ettema, D., Gärling, T., Eriksson, L., Friman, M., Olsson, L. E., & Fujii, S. (2011). Satisfaction with travel and subjective well-being: Development and test of a measurement tool. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(3), 167–175. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.11.002>
- Ettema, D., Gärling, T., Olsson, L. E., & Friman, M. (2010). Out-of-home activities, daily travel, and subjective well-being. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(9), 723–732. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2010.07.005>
- Ettema, D., Gärling, T., Olsson, L. E., Friman, M., & Moerdijk, S. (2013). The road to happiness: Measuring Dutch car drivers' satisfaction with travel. *Transport Policy*, 27, 171–178. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.12.006>
- Friman, M., Ettema, D., & Olsson, L. E. (2018). *Quality of Life and Daily Travel*. <http://www.springer.com/series/8364>
- Friman, M., Gärling, T., Ettema, D., & Olsson, L. E. (2017). How does travel affect emotional well-being and life satisfaction? *Transportation Research Part A*, 106(September), 170–180. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.024>
- Giménez-Nadal, J. I., Molina, J. A., & Velilla, J. (2022). Trends in commuting time of European workers: A cross-country analysis. *Transport Policy*, 116, 327–342. <https://doi.org/10.1016/J.TRANPOL.2021.12.016>
- Hart, J. (2008). *Driven To Excess: A Study of Motor Vehicle Impacts on Three Streets in Bristol UK*. Bristol: University Of.

- Higgins, C. D., Sweet, M. N., & Kanaroglou, P. S. (2018). All minutes are not equal: travel time and the effects of congestion on commute satisfaction in Canadian cities. *Transportation*, 45(5), 1249–1268. <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9766-2>
- Hybel, J., & Mulalic, I. (2022). Transportation and quality of life: Evidence from Denmark. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 157(December 2021), 107–125. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.12.003>
- Ingenfeld, J., Wolbring, T., & Bless, H. (2019). Commuting and Life Satisfaction Revisited: Evidence on a Non-linear Relationship. In *Journal of Happiness Studies* (Vol. 20, Issue 8). Springer Netherlands. <https://doi.org/10.1007/s10902-018-0064-2>
- Inturri, G., Giuffrida, N., Le Pira, M., Fazio, M., & Ignaccolo, M. (2021). Linking public transport user satisfaction with service accessibility for sustainable mobility planning. In *ISPRS International Journal of Geo-Information* (Vol. 10, Issue 4). <https://doi.org/10.3390/ijgi10040235>
- Kent, J. L., Mulley, C., & Stevens, N. (2019). Transport and wellbeing in a newly constructed greenfield estate : A quantitative exploration of the commuting experience. *Journal of Transport & Health*, 13(May), 210–223. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.04.007>
- Kim, J., Schmöcker, J. D., Nakamura, T., Uno, N., & Iwamoto, T. (2020). Integrated impacts of public transport travel and travel satisfaction on quality of life of older people. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 138(March), 15–27. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.04.019>
- Kim, S., & Ulfarsson, G. (2013). Transportation in an aging society. *Transportation Research Record*, 2357, 109–115. <https://doi.org/10.3141/2357-13>
- Kroesen, M. (2014). Assessing Mediators in the Relationship Between Commute Time and Subjective Well-Being Structural Equation Analysis. *Journal of the Transportation Research Board*, 123-144 <https://doi.org/10.3141/2452-14>
- Lättman, K., Olsson, L. E., & Friman, M. (2016). Development and test of the Perceived Accessibility Scale (PAC) in public transport. *Journal of Transport Geography*, 54, 257–263. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.06.015>
- Lättman, K., Olsson, L. E., & Friman, M. (2019). Perceived Accessibility , Satisfaction with Daily Travel , and Life Satisfaction among the Elderly.
- Ling, D. J., & Mannion, R. (1995). Enhanced mobility and quality of life of older people: Assessment of economic and social benefits of dial-a-ride services. *Proceedings of the Seventh International Conference on Transport and Mobility for Older and Disabled People*, 1.
- Liu, J., Ettema, D., & Helbich, M. (2022). Systematic review of the association between commuting, subjective wellbeing and mental health. *Travel Behaviour and Society*, 28(February), 59–74. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.02.006>
- Liuima, J. (2021). The “New Normal” in Mobility: How Commuting Patterns Will Evolve. <https://www.euromonitor.com/article/the-new-normal-in-mobility-how-commuting-patterns-will-evolve>
- Lorenz, O. (2018). Does commuting matter to subjective well-being? *Journal of Transport Geography*, 66(December 2017), 180–199. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.11.019>
- Majumdar, B. B., Jayakumar, M., Sahu, P. K., & Potoglou, D. (2021). Identification of key determinants of travel satisfaction for developing policy instrument to improve quality of life: An analysis of commuting in Delhi. *Transport Policy*, 110(July 2020), 281–292. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.06.012>
- Mao, Z., Wang, F., & Wang, D. (2022). Attitude and accessibility on transit users’ travel satisfaction: A person-environment fit perspective. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 112. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103467>

- Mattisson, K., Idris, A. O., Cromley, E., Håkansson, C., Östergren, P. O., & Jakobsson, K. (2018). Modelling the association between health indicators and commute mode choice: a cross-sectional study in southern Sweden. *Journal of Transport and Health*, 11(October), 110–121. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.10.012>
- Mccarthy, S., & Ahsanul, M. (2018). Investigation of life satisfaction , travel , built environment and attitudes. *Journal of Transport & Health*, 11(September), 15–24. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.09.007>
- Mokhtarian, P. L. (2019). Subjective well-being and travel: retrospect and prospect. *Transportation*, 46(2), 493–513. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9935-y>
- Morris, E. A. (2015). Should we all just stay home ? Travel , out-of-home activities , and life satisfaction. *Transportation Research Part A*, 78, 519–536. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.06.009>
- Morris, E. A., & Zhou, Y. (2018). Are long commutes short on benefits? Commute duration and various manifestations of well-being. *Travel Behaviour and Society*, 11, 101–110. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.02.001>
- Nie, P., & Sousa-poza, A. (2018). Commute time and subjective well-being in urban China. *China Economic Review*, 48, 188–204. <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.03.002>
- Nordbakke, S., & Schwanen, T. (2014). Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People. In *Mobilities* (Vol. 9, Issue 1, pp. 104–129). <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784542>
- Norgate, S. H., Lavin, S., Stonier, C., Cooper, C. L., Norgate, S. H., Lavin, S., Stonier, C., & Cooper, C. L. (2019). The impact of public transport on the health of work commuters : a systematic review systematic review. *Health Psychology Review*, 0(0), 1–20. <https://doi.org/10.1080/17437199.2019.1618723>
- Oliveira, R., Moura, K., Viana, J., Tigre, R., & Sampaio, B. (2015). Commute duration and health : Empirical evidence from Brazil. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 80, 62–75. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.07.020>
- Olsson, L. E., Friman, M., & Fujii, S. (2020). Travel and life satisfaction - From Gen Z to the silent generation. *Journal of Transport and Health*, 18(May). <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100894>
- Pan, Y., Fu, X., & Wang, Y. (2020). Journal of Hospitality and Tourism Management How does travel link to life satisfaction for senior tourists ? *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 45(July), 234–244. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.07.013>
- Pavot, W., & Diener, E. (1993). Review of the satisfaction with life scale. *Psychological Assessment*, 5 (2), 164–172. Diunduh Pada Tanggal, 16.
- Raustorp, J., & Koglin, T. (2019). The potential for active commuting by bicycle and its possible effects on public health. *Journal of Transport & Health*, 13(October 2018), 72–77. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.012>
- Ravulaparthi, S., Yoon, S., & Goulias, K. (2013). Linking elderly transport mobility and subjective well-being. *Transportation Research Record*, 2009(2382), 28–36. <https://doi.org/10.3141/2382-04>
- Reardon, L., & Abdallah, S. (2013). Well-being and Transport: Taking Stock and Looking Forward. *Transport Reviews*, 33(6), 634–657. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.837117>
- Richter, J., Friman, M., & Gärling, T. (2011). Soft transport policy measures: Gaps in knowledge. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5(4), 199–215.
- Rüger, H., Pfaff, S., Weishaar, H., & Wiernik, B. M. (2017). Does perceived stress mediate the relationship between commuting and health-related quality of life ? 50, 100–108. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.07.005>
- Ryff, C. D., & Singer, B. H. (2008). Know thyself and become what you are: A eudaimonic approach to psychological well-being. *Journal of Happiness Studies*, 9(1), 13–39.

- Sha, F., Li, B., Wa, Y., & Yip, P. S. F. (2019). Associations between commuting and well-being in the context of a compact city with a well-developed public transport system. *Journal of Transport & Health*, 13(April), 103–114. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.016>
- Singleton, P. A. (2019). Validating the Satisfaction with Travel Scale as a measure of hedonic subjective well-being for commuting in a U.S. city. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 60, 399–414. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.10.029>
- Smith, O. (2017). Commute well-being differences by mode: Evidence from Portland, Oregon, USA. *Journal of Transport and Health*, 4, 246–254. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.08.005>
- Spinney, J. E. L., Scott, D. M., & Newbold, K. B. (2009). Transport mobility benefits and quality of life: A time-use perspective of elderly Canadians. *Transport Policy*, 16(1), 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.01.002>
- St-louis, E., Manaugh, K., Lierop, D. van, & El-geneidy, A. (2014). The happy commuter : A comparison of commuter satisfaction across modes. *TRANSPORTATION RESEARCH PART F*, 26, 160–170. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.07.004>
- Sun, Y., Ph, D., Liu, Y., Tao, F., & Ph, D. (2015). Associations Between Active Commuting to School , Body Fat , and Mental Well-being : Population-Based , Cross-Sectional Study in China. *Journal of Adolescent Health*, 57(6), 679–685. <https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2015.09.002>
- Susilo, Y. O., & Cats, O. (2014). Exploring key determinants of travel satisfaction for multi-modal trips by different traveler groups. 67, 366–380. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.08.002>
- Taniguchi, A., Grääs, C., & Friman, M. (2014). Satisfaction with travel, goal achievement, and voluntary behavioral change. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26(PART A), 10–17. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.004>
- Veenhoven, R. (2002). Why social policy needs subjective indicators. *Social Indicators Research*, 58(1), 33–46.
- Vella-Brodrick, D. A., & Stanley, J. (2013). The significance of transport mobility in predicting well-being. *Transport Policy*, 29, 236–242. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.06.005>
- Vos, J. De, Schwanen, T., Acker, V. Van, & Witlox, F. (2015). How satisfying is the Scale for Travel Satisfaction ? *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 29, 121–130. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.01.007>
- Wang, F., Mao, Z., & Wang, D. (2020). Residential relocation and travel satisfaction change: An empirical study in Beijing, China. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 135, 341–353. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.03.016>
- Waterman, A. S., Schwartz, S. J., Zamboanga, B. L., Ravert, R. D., Williams, M. K., Bede Agocha, V., Yeong Kim, S., & Brent Donnellan, M. (2010). The Questionnaire for Eudaimonic Well-Being: Psychometric properties, demographic comparisons, and evidence of validity. *The Journal of Positive Psychology*, 5(1), 41–61.
- Webster, N., Gow, J., Gilhooly, M., Hamilton, K., O'Neill, M., & Edgerton, E. (2002). Transport barriers to activity in old age. Active ageing: myth or reality. *Proceedings of the British Society of Gerontology 31st Annual Conference*, 12–14.
- Wu, W., Chen, W. Y., Yun, Y., Wang, F., & Gong, Z. (2022). Urban greenness, mixed land-use, and life satisfaction: Evidence from residential locations and workplace settings in Beijing. *Landscape and Urban Planning*, 224. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2022.104428>
- Ye, R., & Titheridge, H. (2019). The determinants of commuting satisfaction in low-income population : A case study of Xi ' an , China. *Travel Behaviour and Society*, 16(September 2017), 272–283. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.01.005>
- Zhu, J., & Fan, Y. (2018). Commute happiness in Xi'an, China: Effects of commute mode, duration, and frequency. *Travel Behaviour and Society*, 11, 43–51. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.01.001>

La territorialización de la globalización: procesos de transformación urbana en el distrito de Tetuán (Madrid)

The territorialization of globalization: processes of urban transformation in the district of Tetuán (Madrid)

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5622

Carmen Diéguez Rodríguez*

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 23 de enero de 2025

Tutor: Álvaro Sevilla Buitrago

Resumen

La consolidación de Madrid como una ciudad global en la jerarquía internacional ha conllevado una serie de modificaciones en el entramado urbano, social, económico y político de la ciudad y, por consiguiente, de sus barrios. Este Trabajo Fin de Máster pretende analizar la transformación urbana actual del Distrito de Tetuán (Madrid) a la luz de las dinámicas globales urbanas propias de la era de la globalización. La investigación examina de qué forma procesos globales como la financiarización o las economías de plataforma se están materializando en Tetuán. Por otra parte, se aborda el impacto que todo ello está teniendo sobre el tejido social de los barrios a través de las situaciones de desigualdad socioespacial que se producen en el distrito, así como en los movimientos de resistencia vecinal. Para todo ello, se apuesta por una metodología cualitativa sustentada en un marco analítico estructurado; la investigación combina la observación directa, las derivas urbanas, el análisis de datos y prensa, así como entrevistas con 10 vecinos. Los resultados destacan una clara territorialización de la globalización en Tetuán, observable en la aparición de nuevos modelos residenciales como los colivings, la entrada de fondos de inversión en la renovación del parque de viviendas, la conversión de locales comerciales en viviendas, y la reestructuración del tejido industrial y comercial. Asimismo, se evidencia una profundización en las desigualdades socioespaciales y el surgimiento de movimientos de resistencia urbana que buscan contrarrestar estos efectos.

Este trabajo aporta una perspectiva integral sobre los efectos de la globalización económica y social en un contexto local, como oportunidad para futuras investigaciones que profundicen en la interacción entre transformaciones urbanas y políticas públicas en otros barrios estratégicos de Madrid y otras ciudades globales.

Palabras clave

Ciudad de plataforma, ciudad global, desigualdades socioespaciales, financiarización, resistencia urbana, Tetuán (Madrid).

* **Carmen Diéguez Rodríguez** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

<mailto:carmen.dieguezruam@gmail.com>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-6507-8077> (Carmen Diéguez Rodríguez)

Abstract

The consolidation of Madrid as a global city within the international hierarchy has brought about a series of changes in the urban, social, economic, and political fabric of the city, and consequently, its neighbourhoods. This Master's Thesis aims to analyze the current urban transformation of the Tetuán District (Madrid) considering global urban dynamics characteristic of the globalization era. The research examines how global processes such as financialization, the rise of platform economies, and changes in urban governance models are materializing in Tetuán and whether the district's recent transformations reflect these dynamics. In other words, the hypothesis posits that Madrid's position as a global city also has a local impact on districts like Tetuán, where these dynamics translate into concrete urban changes. To address this, the study employs a qualitative methodology supported by a structured analytical framework. The research combines direct observation, urban explorations, press analysis, as well as interviews and focus groups with district residents. The results highlight a clear territorialization of globalization in Tetuán, evident in the emergence of new residential models such as coliving spaces, the modernization of the housing stock, the conversion of commercial premises into residences, and the restructuring of the industrial and commercial fabric. Furthermore, the study reveals a deepening of socio-spatial inequalities and the emergence of urban resistance movements seeking to counteract these effects.

This thesis provides a comprehensive perspective on the economic and social effects of globalization in a local context, as an opportunity for future research that further explore the interaction between urban transformations and public policies in other strategic neighbourhoods of Madrid and other global cities.

Keywords

Financialization, global city, platformization of urban life, socio-spatial inequalities, Tetuán (Madrid), urban resistance,

1. Introducción.

La globalización no puede ser y no debe ser entendida como un proceso de unas características determinadas, unas dinámicas fijas y con unos efectos concretos sobre el territorio. Considerada por el Nobel de economía, Joseph Stiglitz, como la cuestión que simultáneamente más “vilipendio y alabanza” (Stiglitz, 2003) ha causado en las recientes décadas, la globalización se refiere fundamentalmente a la integración más estrecha de los países y comunidades del mundo gracias al desmantelamiento de las barreras artificiales impuestas al intercambio entre fronteras durante años a bienes, servicios, capitales y también conocimiento y personas (Stiglitz, 2003).

La interdependencia económica e integración global (Held & McGrew, 2003) han contribuido a los cambios estructurales que llevan años dándose en la economía mundial y su organización, proceso que se ha visto beneficiado en gran parte gracias a la consolidación del modelo político del neoliberalismo (Sanahuja, 2019). Cuestiones en torno a esta reconfiguración de la economía mundial, así como de las políticas públicas que se han desarrollado a la par, han tenido un traslado directo a los estudios urbanos, tanto en el plano de la geografía urbana, como la sociología y el propio urbanismo.

En un contexto de evolución de la naturaleza, el grado de interconexión y la velocidad en la economía mundial, se comienza a hablar así de una “transformación cualitativa” de las relaciones económicas que atraviesan las distintas geografías (Dicken, 2011). Para Sassen (2007), la geografía de la economía mundial cambió hacia una dualidad compleja: una organización de la actividad económica tan dispersa espacialmente como globalmente integrada. Esta nueva caracterización de la economía ha traído asociadas nuevas dinámicas, como es la predominancia del sector financiero, así como la instauración de grandes empresas transnacionales digitales en la vida de todos. Esta situación introduce nuevas tensiones en la forma en que comprendemos y estudiamos el espacio urbano.

Esto permite fundamentar el punto de partida de esta investigación. Cuarenta años más tarde de que se comenzaran a investigar estos fenómenos, son muchas las publicaciones que han aparecido sobre la ciudad de Madrid y los efectos de la globalización en ella (Fernández Ramírez & Roch Peña, 2012; Méndez, 2017; Mazorra Rodríguez, 2024), incluso en los efectos más territorializados en barrios como Lavapiés o el distrito Centro (García Pérez & Sequera Fernández, 2013; Janoschka & Hidalgo, 2014) como atractores sobre todo de corrientes de turismo y actividades económicas transnacionales. Sin embargo, existe una laguna en la investigación en cuanto al distrito de Tetuán, y que sin embargo lleva algunos años perfilándose como un espacio estratégico en la aspirada posición de Madrid Global (Mazorra Rodríguez, 2024b).

La reconfiguración y transformación actual del distrito de Tetuán, en la ciudad de Madrid, es un buen ejemplo para abordar y ejemplificar la materialización de las tendencias globales urbanas a nivel local, que transforma el paisaje físico, económico y social de los barrios. En este caso, el discurso mediático, político y social entorno al distrito de Tetuán ha virado en los últimos en torno a la idea de ser considerado un lugar estratégico dentro de la almendra central de Madrid, así como ser una zona moderna, bien comunicada e interesante para vivir.

La investigación tiene como objetivo comprender de qué forma procesos globales como la financiarización y el auge de las economías de plataforma se están materializando en Tetuán y si las transformaciones recientes del distrito responden a estas mismas dinámicas. Es decir, se parte de la hipótesis que la posición de Madrid como ciudad global también impacta a nivel local en distritos como Tetuán, donde estas dinámicas se traducen en transformaciones urbanas concretas. Además, se abordarán cuestiones relativas al impacto que la territorialización de la globalización en Tetuán en las desigualdades socioespaciales y los movimientos de resistencia urbana,

La propuesta pasa por aplicar de forma instrumental un aparato conceptual que permita incorporar las discusiones de la literatura de los estudios urbanos a los cambios que está sufriendo el distrito y poder así explorar el objetivo principal del artículo.

El artículo se estructura como sigue: en primer lugar, se repasarán las principales aportaciones con respecto a los conceptos que se tratarán en el trabajo. En segundo lugar, se describirá la metodología empleada en la conducción de esta investigación, es decir, el marco analítico desarrollado, el proceso de recogida de información, así como el método de extracción de conclusiones. Posteriormente, se hará una presentación del caso y de la evidencia recogida, con el objetivo de poder en el siguiente apartado aplicar el marco analítico al caso concreto elegido. Por último, se incluye un apartado de discusión cruzada de resultados, por la interrelación que existe entre las cuestiones analizadas, así como unas conclusiones. En ellas también se propondrán posibles líneas futuras de investigación.

2. Marco teórico.

El nuevo espacio urbano de la globalización

Una ciudad global no existe en sí misma, sino con las demás. Este es una de las bases del pensamiento de Saskia Sassen en las que se debe fundamentar el análisis de su concepto. Son las conexiones transnacionales articuladas a través del sistema económico globalizado las que van conformando un nuevo sistema urbano transnacional con efectos sobre el tejido urbano, social y económico de las ciudades (Sassen, 2001).

Los estudiosos pioneros sobre la ciudad mundial (Timerlake, 1985; Smith & Feagins; 1987; Castells, 1987; Sassen, 1991 en Brenner & Keil, 2006) contribuyeron a la investigación de los estudios urbanos en tanto en cuanto relacionaron las tendencias socioeconómicas de estas ciudades con la emergencia de una jerarquía urbana global de ciudades y que ponía de manifiesto las fuerzas económicas que subyacen. Así, ya se determinaban las reconfiguraciones industriales, la concentración espacial de servicios industriales o la polarización socioespacial (Brenner & Keil, 2006a) como alguna de las cuestiones clave para comprender la “dialéctica impasible de lo local y lo global” (Lipietz, 1993, p. 16). En efecto, el fenómeno de la hipermovilidad -de capital, trabajo, ideas y mercancías- no ha reducido la importancia del lugar. Las ciudades globales han surgido como epicentros de actividad económica y cultural, actuando no solo como receptoras de las fuerzas globalizadoras, sino también como agentes que refuerzan y amplían dichas tendencias (Sassen, 1996); al tiempo que la globalización “indica un reescalamiento de lo global, la escala de lo local se redefine” (Smith, 2002, p. 427). Todo ello plantea interrogantes fundamentales sobre cómo las fuerzas globales reconfiguran no solo la economía de las ciudades, sino también su organización espacial y social. Es por ello que desde la geografía urbana ya se plantea que comprender cómo se redefinen las “lógicas de estructuración de los espacios urbanos en un contexto de globalización” deben de llevar asociada una mirada intraurbana, en la que los cambios morfológicos también vayan aportado a las respuestas” (Bellet Sanfeliu & Sposito, 2009).

Las ciudades han estado definidas por su papel en la economía global durante décadas. Así, las áreas urbanas se convierten en motores de creación de valor (Drozd & Ghorra-Gobin, 2019) y de acumulación (Lojkine, 1979 en Díaz Orueta & Lourés, 2004) cuyas consecuencias pueden observarse en los barrios, así como en las políticas públicas que se despliegan (De la Fuente & Velasco, 2012) o incluso los discursos en torno a la ciudad (Méndez, 2019). Como ya se ha establecido, es la reestructuración de la economía mundial la que ha traído consigo la internacionalización de las actividades económicas, así como ha consolidado fenómenos como las migraciones internacionales o el cambio en la concepción de las políticas públicas.

La financiarización

Para Sassen (2001) es imprescindible tener en cuenta las dinámicas de crecimiento del mercado global financiero, así como la expansión del mercado de los servicios. En particular, el mercado inmobiliario ha sufrido un proceso de internacionalización con especial fuerza desde 2013 (Méndez, 2019) que ha traído consigo importantes efectos sobre la ciudad y la vivienda, como la entrada de los fondos de inversión. El geógrafo económico Ricardo Méndez (2019, p. 234) apunta a que el aumento de la demanda de vivienda en alquiler, impulsado por bajos salario e inestabilidad

contractual, y junto a la expansión del turismo urbano ha hecho que surja una “verdadera refundación del sector” (Méndez, 2019, p. 236), que ha supuesto la entrada masiva de capital transnacional en las ciudades. Todo ello ha convertido a la ciudad en otro activo financiero más, potenciando la vulnerabilidad frente al riesgo financiero de los ciudadanos, pero también de las propias ciudades y sus economías (Daher, 2013).

La financiarización es definida como un “proceso” y “modelo de acumulación de capital” en el que predomina lo que Daher establece como “unreal estate” (Daher, 2013). Los medios financieros se imponen a los medios productivos, con una lógica de acumulación de capital. Es decir, no se trata de operar en una esfera de la economía real, sino producir en el mercado financiero una economía ficticia. En el caso de la financiarización urbana, a través de bienes inmuebles.

Es tal la dimensión de esta nueva producción inmobiliaria, que en algunas ciudades se puede hablar de una verdadera reestructuración y reconfiguración urbana con una enorme producción de espacios creados como reserva de valores y activos financieros internacionales. Para Palomero (2019) vivimos en una nueva ola de especulación inmobiliaria que amenaza el planeta. Se trata, según Méndez (2019, 2020) de un colosal sector financiero que invade múltiples geografías, gracias a la desregulación neoliberal, la revolución digital y la globalización de los procesos económicos. Las ciudades se convierten en portafolios de inversiones bursátiles, como activos financieros seguros y altamente lucrativos para diversos fondos de inversiones financieras internacionales (Méndez, 2019; Naredo, 2016)

Esta cuestión ha sido facilitada y promovida por las redes económicas internacionales (Rolnik, 2024); ya en los albores de los estudios sobre la globalización y el impacto de esta sobre las llamadas ciudades globales, se establecía que eran los servicios financieros en red global que estaban impactando cuáles eran los verdaderos activos de las ciudades. Este capital, entendido como un activo, es especulativo, ficticio y no tiene vínculo con el territorio ni con las personas, pudiendo actuar en cualquier lugar debido a su característica móvil flotante.

La ciudad plataforma

No sería ninguna sorpresa pensar que la globalización económica, digital y de consumo están facilitando la consolidación de plataformas archiconocidas como Amazon, Microsoft, Uber, Airbnb u otras relacionadas. De qué forma el impacto que estas están teniendo en las economías urbanas y en la morfología urbana es una cuestión que está cobrando cada vez más protagonismo en el campo de los estudios urbanos.

Por plataforma se entiende "un modelo de negocio basado en hacer coincidir la oferta y la demanda a través de una infraestructura digital, como una aplicación, red social o página web" (Cuppini et al., 2022, p. 3). En la última década, y particularmente acentuado tras la pandemia del COVID-19 (Sequera & Gil, 2023), este modelo de negocio ha permitido a las plataformas digitales desempeñar un papel central en la reorganización de mercados y sistemas económicos. Este proceso se está empezando a conocer como “un nuevo urbanismo empresarial propio de la “cultura de Silicon Valley” (Zukin, 2021, p. 6).

El efecto urbano radica en que las plataformas no solo actúan como intermediarias, sino que también territorializan sus operaciones, ya que el espacio físico resulta fundamental para que puedan

desarrollar sus servicios. Este proceso de plataformización combina una tendencia homogénea global con adaptaciones locales específicas, configurando de manera singular los negocios y su interacción con los territorios (Barns, 2020). Las plataformas reconfiguran los usos potenciales del espacio y crean nuevas espacialidades (Barns, 2020) Por ejemplo, las calles potenciales se convierten en espacios de trabajo para otros, reconfigurando de esta manera el espacio urbano (Strüver & Bauriedl, 2022). Además, este proceso genera nuevas temporalidades y movibilidades urbanas, fomentando nuevas formas de proximidad tanto en términos espaciales como temporales (Strüver & Bauriedl, 2022).

En este modelo, se observa cómo el desplazamiento de la rentabilidad económica al manejo de la inmensa información digital que producen las nuevas formas de habitar, consumir y desplazarse (Ardura Urquiaga et al., 2023). Asimismo, las plataformas están emergiendo como escenarios para una política urbana contemporánea a través de la apropiación de lo “local” (Barns, 2020).

La “plataformización del entorno construido”, como describen Sequera y Gil (2018) en la introducción de su monográfico sobre este tema, tiene su caso más paradigmático en Airbnb. Esta plataforma ha transformado el mercado inmobiliario, incentivando la turistificación y alterando profundamente las dinámicas de acceso a las viviendas en numerosas ciudades (Martínez et al., 2023).

Desigualdades socioespaciales

Las desigualdades socioespaciales están atravesadas por el amplio contexto socioeconómico, en especial el proceso globalizador y las transformaciones tecnológicas (Nijman & Wei, 2020). Esta cuestión ha sido objetivo de multitud de investigaciones; una gran parte de ellas intentando responder a cuestiones relacionadas con la segregación residencial, el empleo o la precariedad.

Previo a la crisis de 2008, ya se hablaba de los “intensos cambios económicos” y “rápido cambio en las actividades productivas” (Maldonado & Pérez, 2008, p. 703) que había sufrido en la última década la ciudad de Madrid, con una actividad comercial internacional intensa y la presencia de capital global de manera relevante. Esto se tradujo en un cambio del perfil sociodemográfico de los ciudadanos de los barrios, con dos situaciones divergentes: el aumento de los profesionales y asalariados altamente cualificados cuyos empleos correspondían a sectores con un mayor potencial de desarrollo (Maldonado & Pérez, 2008); paralelo, la demanda de trabajadores para los sectores de servicios se disparó, potenciada por esta nueva clase trabajadora *altamente cualificada*, y que trajo consigo el debilitamiento de la composición social de las clases más bajas, en especial, en barrios de la periferia de la ciudad de Madrid (Ruiz, 2021). No obstante, esta dinámica de polarización ocupacional (Mazorra Rodríguez, 2024a; Nijman & Wei, 2020) se ha consolidado en la ciudad de Madrid tras la salida de la crisis financiera y el impacto del COVID-19 en las economías (Fundación Foessa, 2022) y los índices previos de desigualdad social y espacial no han parado de aumentar (Mazorra Rodríguez, 2024).

Además, retomando la importancia actualmente del mercado de la vivienda en la observación de los problemas urbanos, se apunta que la relación que existe entre la burbuja del alquiler y la preexistente precariedad laboral y residencial de una parte de la población. Las desigualdades espaciales están sujetas a la acción de los actores del mercado económico y financiero (Leal & Sorando, 2015; Méndez, n.d., 2019) , en tanto en cuanto “afectan a las actividades y empleos existentes, modifican

los paisajes y, sobre todo, actúan de modo directo sobre las condiciones y la calidad de vida de los ciudadanos, generando también nuevas desigualdades” (Méndez, 2019, p. 15).

En conclusión, se puede establecer que esta situación corresponde a lo descrito por Sassen (2001) bajo las dinámicas de su “ciudad global” (Sassen, 2001) y que todo ello ha reconfigurado las dinámicas de segregación urbana de las ciudades del siglo XXI, y en este caso, en Madrid, donde el modelo de la “dual-city”, ciudad dual, se ha instaurado en la ciudad “*by illuminating a gentrified centre and impoverished and increasingly vulnerable peripheries*”¹ (Mazorra Rodríguez, 2024, p. 7).

Resistencia Urbana

Sin embargo, la ciudad también es el “espacio del común” y se convierte así en la base territorial para la acción colectiva, que es necesario frente a estas fuerzas capitalistas globalizadas y los estados neoliberales (Negri, 2009 en Brenner, 2014b). Como Sevilla-Buitrago (2023: 319) manifiesta: “los sectores populares utilizan lo urbano para escapar de estas estrategias de dominación y asegurarse espacios de libertad”. En este sentido, el predominio del mercado inmobiliario en las ciudades ha provocado una respuesta social creciente a través de movimientos ciudadanos (Méndez, 2019).

Estas cuestiones son globales en tanto la globalización también es definida como ese proceso cuestionado sistemáticamente por movimientos de resistencia (Mittelman, 2000). Es esta la que convierte a los espacios en “contradictorios”, caracterizados por la confrontación y la diferenciación interna (Whose City Is It? Globalization and the Formation of New Claims, n.d.). Otros teóricos que han analizado la ciudad globalizada consideran que son las pugnas sociopolíticas y las movilizaciones de base las cuestiones centrales de la producción y transformación del espacio urbano; es más, la propia ciudad global representa por sí misma un resultado de los intensos conflictos surgidos entre un amplio rango de fuerzas sociales y alianzas político-territoriales (Brenner & Keil, 2006b).

3. Metodología.

Hipótesis y objetivo

Ya en 1982, los autores Friedmann y Wolff entendieron que la visión desde el “*world city approach*” era una apuesta metodológica, “un punto de partida, una hipótesis inicial” (Friedmann & Wolff, 1982: 61). Esta manera de interrogarse como investigador permite abordar desde una perspectiva inductiva el objetivo de la investigación, así como la observación de hechos y fenómenos. En este sentido, la hipótesis de partida también se nutre de los estudios que han enfocado la investigación urbana a través de comprender que las transformaciones económicas del último medio siglo se han territorializado en “formas socioespaciales” a través de las que se hacen efectivos los cambios en la distribución industrial, ocupacional y de rentas (Sassen, 2001, p. 257)

¹ Trad. Propia: “iluminando un centro urbano gentrificado y una periferia empobrecida y paulatinamente más vulnerable”.

La investigación tiene como objetivo comprender de qué forma procesos globales como la financiarización y el auge de las economías de plataforma se están materializando en Tetuán y si las transformaciones recientes del distrito responden a estas mismas dinámicas. Es decir, se parte de la hipótesis que la posición de Madrid como ciudad global también impacta a nivel local en distritos como Tetuán, donde estas dinámicas se traducen en transformaciones urbanas concretas, cuyo comienzo en el tiempo se produjo tras la salida de la crisis económica de 2014 y cuya consolidación está teniendo lugar en estos años posteriores al impacto de la pandemia COVID-19. Este marco temporal es el que se tendrá en cuenta a la hora de abordar este trabajo.

Metodología de investigación: caso de estudio y recogida de información.

En este apartado metodológico se describe el enfoque adoptado para la investigación, destacando las razones por las que se eligió el caso de estudio del distrito de Tetuán y el proceso de recogida de información que sustenta este trabajo. El uso del caso de estudio responde a la necesidad de analizar de manera profunda y localizada las dinámicas urbanas globales, como la financiarización y las desigualdades socioespaciales, y cómo estas se manifiestan en un contexto específico. Tetuán fue seleccionado por su carácter representativo de un distrito en transformación, donde coexisten fenómenos como la gentrificación, las economías de plataforma y la resistencia comunitaria, lo que lo convierte en un escenario idóneo para explorar estas cuestiones.

El método de caso de estudio, según Yin (2003), es especialmente idóneo para investigaciones que buscan comprender fenómenos complejos en contextos específicos, donde los límites entre el fenómeno en sí y su contexto no son claramente discernibles. En concreto para este trabajo, el uso del caso del distrito de Tetuán permite explorar cómo las dinámicas globales se materializan y reconfiguran el entorno urbano. Este enfoque resulta clave para desentrañar las interacciones entre procesos globales, como la financiarización y las economías de plataforma, y sus manifestaciones locales en términos de desigualdades socioespaciales y resistencias urbanas.

El distrito de Tetuán es caso interesante, debido a sus características geográficas, culturales, urbanas, demográficas y sociales, así como otras cuestiones ya expuestas en la introducción.

En este contexto, el método de Yin refuerza la validez del estudio mediante la triangulación de datos, combinando evidencia documental, observación directa y análisis de narrativas en prensa y redes sociales (R.K Yin, 2003). Esta estrategia asegura una comprensión profunda y contextualizada, contribuyendo a identificar patrones replicables o divergentes respecto a otras áreas urbanas (cuestión que sería muy interesante para una futura investigación) y a proporcionar perspectivas relevantes para el diseño de políticas urbanas sensibles a las dinámicas de la globalización. En suma, el uso del caso de estudio como enfoque metodológico es esencial para capturar la complejidad y especificidad de la territorialización de la globalización en las ciudades actuales.

El desarrollo metodológico de recogida de información se ha basado en un enfoque mixto que permitiera abordar el carácter multidimensional del tema abordado en el artículo. Combinando, entonces, un enfoque cualitativo, pero también cuantitativo, se ha podido recurrir a diversas fuentes de información que han nutrido la investigación de forma transversal. En primer lugar, se ha hecho una amplia revisión de la literatura pertinente, reflejada en el estado del arte anterior, que ha

permitido desarrollar los conceptos, establecer categorías y articular los futuros resultados dentro de un marco de la literatura académica sobre estudios urbanos.

Las entrevistas semiestructuradas se desarrollaron con el propósito de identificar y evaluar las percepciones de la transformación del distrito por parte de los vecinos, así como para nutrir la investigación con una dimensión cualitativa que permita conectar las dinámicas urbanas analizadas con sus manifestaciones en la vida cotidiana. Las entrevistas se realizaron en dos fases diferenciadas. En una primera instancia, a principios de 2024, se entrevistó a tres vecinos con una larga trayectoria en el tejido asociativo local, con el objetivo de identificar problemáticas históricas recurrentes en el distrito. Estas entrevistas iniciales, de carácter generalista, sentaron las bases para el enfoque del trabajo. Posteriormente, durante el otoño de 2024, se realizaron siete entrevistas a vecinos de perfiles variados: jóvenes, jubilados, trabajadores y recién llegados al barrio. Estas seguían una estructura definida acorde a las temáticas centrales del artículo, basándose en una batería de preguntas adaptadas a un perfil no especializado. Las entrevistas se transcribieron y analizaron sistemáticamente, lo que permitió identificar patrones narrativos y percepciones clave sobre las transformaciones de Tetuán, integrándolas en el marco analítico de este trabajo.

Por otra parte, también se ha recurrido de forma tangencial conforme a la necesidad y pertinencia al análisis de los discursos reflejados en la prensa y las redes sociales, esencial para este trabajo, ya que en estos medios no solo representan las dinámicas urbanas, sociales y económicas, sino que también contribuyen activamente a su construcción y legitimación. La prensa ofrece narrativas estructuradas que moldean la percepción pública, mientras que las redes sociales permiten captar perspectivas diversas y contemporáneas, incluyendo las de actores implicados en resistencias urbanas, por ejemplo. Este enfoque combinado facilita una comprensión integral de fenómenos como la financiarización y las economías de plataforma, así como de sus impactos locales en el tejido urbano de Madrid.

Marco analítico

Para abordar esta investigación, se ha recurrido a un marco conceptual a partir de las categorías presentadas en el marco teórico, que permitirán extraer conclusiones de forma sistemática a través de unas preguntas. En primer lugar, con el objetivo de entender cómo lo global está impactando lo local, se aborda la pregunta de cuáles son las dinámicas urbanas que están más presentes en el distrito de Tetuán. Esta pregunta comprendió la fase cero de la investigación y sentó la base para abordar este artículo. Una vez decidido el estudio del proceso de la financiarización, la plataformización de la ciudad y los movimientos de resistencia urbana, el trabajo implica preguntarse por la materialización y territorialización de estos en el tejido urbano de los diferentes barrios del distrito. Así, se puede comprender cuál es la transformación real o impacto que todo ello tiene sobre los vecinos de Tetuán. A partir de estas preguntas, se ha podido abordar más detalladamente los diversos casos explorados en el proceso de recogida de información y las cuestiones expuestas por los entrevistados.

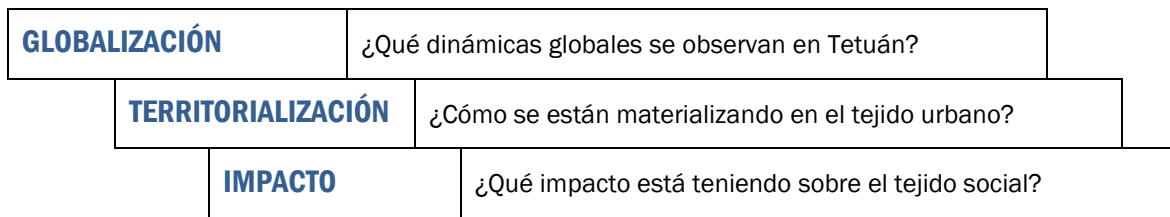


Figura 1. Preguntas de investigación del marco analítico.

4. Estudio de Caso: el distrito de Tetuán y su transformación urbana.

El distrito de Tetuán está situado en el noreste de la ciudad de Madrid, dentro de la llamada “almendra central” de la M-30. Abarca una superficie aproximada de 5,4km² y está atravesado de norte a sur por uno de los grandes ejes de la ciudad de Madrid, la calle Bravo Murillo. El distrito se divide en seis barrios: Almenara, Bellas Vistas, Berruguete, Cuatro Caminos, Castillejos y Valdeacederas. Es una de las zonas urbanas de la ciudad con mayor diversidad en cuanto a su morfología, usos del suelo y también condiciones socioeconómicas. En el margen izquierdo, alberga una importante actividad comercial y empresarial, localizada en el eje de la Castellana, la calle Orense y el complejo de AZCA. En el margen derecho, al otro lado de Bravo Murillo, la actividad empresarial es mucho más limitada y el comercio es de pequeño alcance.

Es uno de los distritos más densamente poblados de la ciudad de Madrid y la población migrante alcanza el 17% de la población total. La renta media por persona en el distrito de Tetuán en 2022 fue de 18,062€, cifra inferior a la media general de Madrid. Esta cuestión resulta interesante a la hora de comprender el distrito como un entorno más vulnerable entre los distritos de la almendra central. Los datos proporcionados por el Ayuntamiento de Madrid en términos de renta per cápita, pero también por hogar, dan buena cuenta de ello. En 2022, existía una brecha de más de 3.000€ en la renta media por persona con el siguiente distrito con más renta. La brecha con el distrito con más renta, el distrito limítrofe de Chamartín es de 12.444€.

Es necesario para hablar de *transformación* saber de dónde se parte. El distrito de Tetuán ha sido un distrito preminentemente obrero, las típicas “casas bajas” constituyen una seña de identidad histórica en los barrios del distrito. Estas viviendas, generalmente unifamiliares y de una o dos alturas, surgieron en el contexto de un desarrollo urbano autoconstruido a lo largo del siglo XX, especialmente en los barrios de Bellas Vistas, Valdeacederas y Almenara. La autoconstrucción también dio lugar a situaciones de infravivienda, que han existido en zonas como el Paseo de la Dirección hasta prácticamente unos años atrás.

Estas desigualdades se reflejan en las condiciones de habitabilidad, el acceso a servicios públicos y la calidad del espacio urbano. En particular, los barrios con menor renta sufren problemas de hacinamiento, deterioro del parque residencial y menor dotación de equipamientos urbanos. En las últimas décadas, el distrito ha visto una mejora progresiva en ciertos indicadores socioeconómicos, gracias a proyectos de rehabilitación urbana y a un aumento en la oferta de servicios. No obstante, las disparidades entre los barrios más privilegiados y aquellos con menores ingresos persisten, manteniendo a Tetuán como un espacio marcado por contrastes socioeconómicos.

El distrito ha tenido espacios donde predominaba la baja industria o la pequeña manufactura. Talleres mecánicos, almacenes, pequeñas fábricas de muebles. En este sentido, el PGOUM de 1985

aún reconocía la importancia de los espacios industriales en Tetuán y proponía su reorganización para integrarlos mejor en el tejido urbano. Esto incluía la modernización de instalaciones y la promoción de actividades compatibles con el entorno residencial, fomentando una convivencia armónica entre diferentes usos del suelo. Por su parte, el PGOUM de 1997 estableció directrices claras para el tejido industrial en Tetuán, enfocadas en la reordenación y transformación de los suelos industriales. Se identificaron áreas obsoletas o en desuso con el objetivo de convertirlas en zonas más acordes con las necesidades urbanas actuales, como espacios residenciales, comerciales o de servicios. Asimismo, se promovió el fomento de la actividad económica mediante la creación de áreas destinadas a pequeñas y medianas empresas, lo que contribuiría al desarrollo económico local y a la generación de empleo. Otro aspecto clave fue la integración urbana, mejorando la conectividad y accesibilidad de las áreas industriales con el entorno urbano, garantizando la compatibilidad de usos para evitar conflictos con zonas residenciales. También se contempló la mejora de las infraestructuras y servicios en dichas áreas, buscando atraer inversiones y facilitar la instalación de nuevas actividades económicas. Finalmente, se incorporaron criterios de sostenibilidad ambiental, con la creación de espacios verdes y la reducción del impacto ambiental de las actividades industriales, promoviendo así un desarrollo más equilibrado y respetuoso con el entorno.

Globalización financiera: los fondos de inversión en los barrios.

La globalización económica ha puesto en marcha a gran velocidad enormes masas de capital, que potenciado con la enorme importancia de los negocios inmobiliarios en el desarrollo urbano (De Mattos, 2007). Así las cosas, un recorrido amplio por las calles de los barrios, las conversaciones con los entrevistados, así como un análisis de la prensa financiera y los portales inmobiliarios dan cuenta de la llegada de capital al distrito en pro de una renovación urbana, teniendo en cuenta que el año medio de construcción de las viviendas es 1972 (Ayuntamiento de Madrid, 2024).



Figura 2. Calle Müller, 14. Barrio Valdeacederas, Tetuán. Junio 2019-diciembre 2023.

Fuente: Google Maps y Elaboración Propia.

Son posibles de identificar varias dinámicas relacionadas con ello en el distrito. En primer lugar, una renovación de la vivienda con la intención de regenerar, cuyos máximos exponentes nos encontramos en la gran cantidad de obra nueva disponible en el distrito. Solo en el portal de Idealista, se muestran 14 nuevas promociones de obra nueva en el distrito. Pero además, se están introduciendo nuevas tipologías residenciales, como se abordará más adelante.

Atendiendo a la primera cuestión, en la calle Müller se han producido dos derribos en números casi contiguos en dos años. En Müller, 14 esquina con Azucenas, 30 se ha derruido un edificio bajo de dos plantas, morfología típica tetuanera, con bajos comerciales donde se alojaba un bar. Actualmente, sigue siendo un vacío urbano y no es posible encontrar ninguna información sobre qué ocupará ese suelo. Sin embargo, Alberto, vecino entrevistado de la zona, deja entrever que no es difícil adivinarlo, teniendo en cuenta qué está sucediendo justo al lado, en Müller 21. Esta parcela, construida en 1995, que acogía un edificio residencial de dos plantas y un pequeño taller mecánico fue derruida en el año 2021. En la parcela de Google Maps sigue visualizándose la etiqueta “Talleres Guitérrez”. Sin embargo, aquí ya se está comenzando la obra de una nueva promoción “con una arquitectura excepcional y la máxima calificación energética, estratégicamente ubicada en el centro de Madrid, concretamente en el Distrito de Tetuán, actualmente el de mayor transformación de la ciudad” (Idealista, 2024). Teniendo en cuenta la estimación que hace el portal inmobiliario Idealista del precio medio de una vivienda en esta calle (entre 98.000€ y 220.000€), los precios de esta nueva promoción superan con creces el precio medio de la zona.

Los casos de Müller, no mediatizados ni especialmente conflictivos a nivel social, no están siendo la norma. La compra por parte de grandes tenedores de edificios en los que siguen residiendo vecinos se está reproduciendo en muchos lugares de la ciudad madrileña; en Tetuán, la vecina entrevistada Olga hace un análisis en profundidad de uno de los casos más mediatizados, el edificio de la Calle Salvia, 1, al lado de la plaza de la Remonta.

La socimi Elix Rental Housing compró en 2024 el edificio de viviendas nº1. En 2021 las vecinas recibieron la noticia de la muerte de la propietaria del edificio con especial preocupación, ya que temían que sus alquileres corrieran peligro, conociendo otros casos que habían sucedido en el barrio con anterioridad. Se sintieron aliviadas, cuenta Olga en la entrevista realizada, cooperativista de ECOSOL que ocupa el bajo comercial del edificio, al saber que los herederos del edificio serían la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios. No obstante, al poco tiempo recibieron una carta por parte de un fondo de inversión, avisando de la subrogación de contratos. Esta vecina cuenta cómo el edificio ha cambiado de dueños cuatro veces en dos años, hasta que el fondo de inversión Elix Rental Housing adquirió la propiedad con la intención de “rehabilitar y comercializar en alquiler viviendas” (ElixRentalHousing.es, 2024). Las vecinas han sufrido presiones a lo largo de todo 2024 para abandonar sus viviendas, muchas de ellas ya mayores y cuyo proyecto de vida se ha desarrollado prácticamente entero en esos pisos, a cambio de una “miseria de dinero” como relata Olga y otros testimonios que se han hecho a la prensa (Elsalto.es, 2024; Telemadrid, 2024).

Este fondo ha adquirido otras propiedades en la ciudad y llevado a cabo la misma metodología de trabajo; uno de ellos siendo el de la calle Tribulete, 7 de Lavapiés, cuya repercusión mediática ha sido muy importante durante el último semestre del año 2024. La propia memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2023 del fondo de inversión, describe estas compras como inversiones: “con relación a la actividad inversora, durante el ejercicio se ha formalizado la compra de un edificio en Madrid y se han formalizado varios contratos de arras sobre activos que está previsto escriturar a lo largo del primer semestre de 2024”. Las inversiones inmobiliarias constituyen aproximadamente un 86% de los activos de esta sociedad.

Los fondos de inversión también se están adaptando a las necesidades de nuevas tendencias de vida sobrevenidas por la globalización. Desde 2019, según el informe “El mercado Flex Living en

España” el sector de los complejos residenciales flexibles acumula más de 560 millones de euros de inversión, siendo 2023 el año que más dinero se movió (JLL, 2024). La cercanía a focos empresariales transnacionales como el complejo AZCA, el área de las 4 Torres e incluso instituciones educativas con reconocido impacto internacional como el Instituto de Empresa están haciendo de Tetuán un hub adecuado para la puesta en marcha de proyectos residenciales de *coliving*.

El Polígono Industrial Las Mercedes es un espacio con naves de pequeñas industrias y algunas oficinas (la norma zonal las permite) donde, desde la aprobación del Plan Especial para la Mejora de las Actividades Económicas (28 de noviembre de 2012), los promotores pueden optar a presentar Planes Especiales para cambiar el uso de los inmuebles de uso industrial a residencial. Es esta la oportunidad que ha encontrado la compañía de inversión y gestión de activos inmobiliarios Dazia Capital; en el nº9 de la Calle Anastasio Herrero se construirá un edificio de *coliving* en una parcela con más de 2.780 metros cuadrados construidos, de los que podrá sacar 79 habitaciones para alquiler flexible.

La calle Topete, en el barrio de Bellas Vistas, fue protagonista durante meses del 2017 del espacio dedicado a sucesos de un conocido programa de televisión matinal. Todas las mañanas se retrataban escenarios de alta conflictividad y delincuencia y se hacía hincapié en la situación de inhabilitabilidad que representaba para los vecinos, encabezados supuestamente por una señora que guiaba a los reporteros por las calles aledañas a Topete todas las mañanas. Seis años más tarde, se ha abierto un complejo de *coliving* de 63 unidades habitacionales, grandes espacios comunes y cuya promoción en web habla de la ubicación como “*the place to be*” (Urban Campus Cuatro Caminos, 2024). La empresa matriz, ubicada en París, está desarrollando este tipo de proyectos en muchas capitales europeas.

La implicación de grandes fondos de inversión y promotoras internacionales es central. Empresas como Urban Campus, cuya sede central está en París, desarrollan proyectos de *coliving* en Tetuán como parte de una estrategia global que apunta a mercados urbanos emergentes. Por ejemplo, Urban Campus está desarrollando el proyecto Cuatro Caminos II, un *coliving* con estructura de madera, mientras que Dazeo y Colonies están construyendo un complejo de 240 habitaciones con servicios premium en la misma zona. Estos actores ven en el *coliving* una oportunidad para obtener altas rentabilidades en ciudades con fuerte atracción internacional y creciente demanda de soluciones habitacionales flexibles.

Por otra parte, el modelo de negocio del *coliving* capitaliza la globalización al ofrecer servicios adicionales que responden a las expectativas de una clientela internacional. Espacios de *coworking*, actividades sociales y gimnasios forman parte de un paquete integral que no solo incrementa el precio mensual por usuario, sino que también posiciona estos espacios como opciones atractivas para jóvenes profesionales que buscan una experiencia comunitaria en un entorno globalizado. Al priorizar la flexibilidad y la movilidad, el *coliving* se adapta a las demandas de una economía global caracterizada por el auge del trabajo remoto y la movilidad internacional. Se tiende así a una tendencia de consolidación de la vivienda como un servicio temporal.

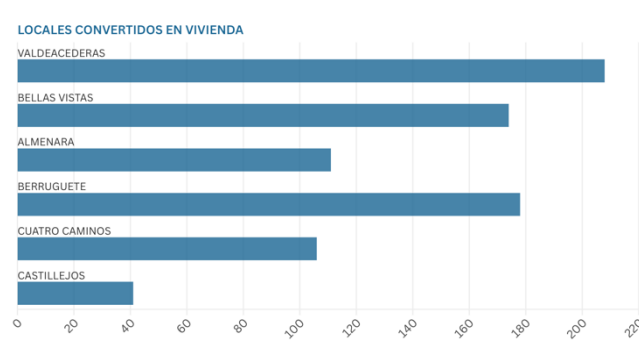
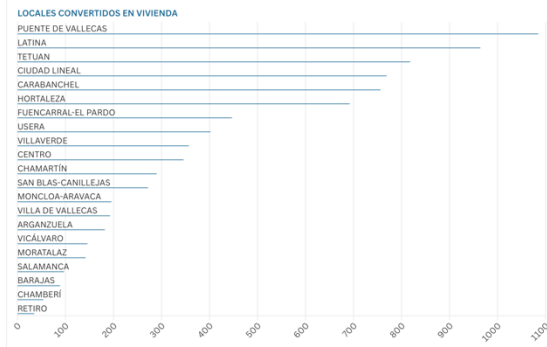
Desde el Ayuntamiento de Madrid, se están llevando a cabo medidas que institucionalizan este tipo de complejo residencial. No solo eso, sino que se están promoviendo directamente tras la salida a concurso público 3 parcelas, una de ellas en la Calle Pamplona de Tetuán para la construcción de alojamiento en régimen de *coliving*. Esta cuestión está recogida en la Estrategia de Gestión del

Patrimonio Municipal del Suelo y como esta misma establece tiene el objetivo de adaptar las “características de los espacios habitables a las cambiantes necesidades de la demanda y a la propia evolución de los modos de vida urbana” (Ayuntamiento de Madrid, 2024). Vida urbana, que como ha ido articulando este texto, está siendo indudablemente marcada por el proceso globalizador que está viviendo la ciudad de Madrid.

La globalización digital: el impacto de las plataformas en el tejido comercial.

Una de las grandes preocupaciones vecinales, que han sido un eje principal en todas las entrevistas realizadas, es el debilitamiento del comercio local y la pequeña hostelería; un proceso que ha ido en aumento desde hace años, pero intensificado tras el cierre por la pandemia del 2020. Este fenómeno de cierre ha ido acompañado de la proliferación de pisos turísticos, atraídos por las buenas conexiones del distrito, así como el alza de los precios en la oferta habitacional turística de la ciudad de Madrid. Para comprender estas preocupaciones, resulta clave analizar qué materializaciones concretas en Tetuán están produciendo estas dinámicas presentes en las grandes ciudades.

Los datos proporcionados por el Ayuntamiento de Madrid arrojan una cifra de más de 8000 antiguos locales comerciales convertidos en vivienda. De hecho, ya es difícil no reconocer la morfología típica de estas obras de renovación que se están reproduciendo en todos los barrios de Madrid, con especial efecto sobre las zonas periféricas según los datos del censo de locales del Ayuntamiento de



Madrid. Ventanas cubiertas con barrotes blancos y puertas con la misma estética.

Figura 3. Gráfico de locales convertidos en vivienda en los distritos de la Ciudad de Madrid. Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid.

Figura 4. Gráfico de locales convertidos en vivienda en los barrios del distrito Tetuán. Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid.

El distrito de Tetuán emerge como uno de los distritos más afectados, ocupando el primer lugar entre los distritos pertenecientes a la almendra central, como se puede observar en la Figura 1, con un total de 818 (Ayuntamiento de Madrid, 2024).

La situación se observa de manera especialmente crítica en enclaves concretos del distrito, como la Calle Tablada, en el barrio de Berruguete. Ahí, el porcentaje de uso residencial sobre el total de los locales alcanza el 41,51%. Esto se está produciendo a ambos lados de Bravo Murillo (como se refleja el plano presentado más abajo), aunque de forma menos pronunciada en la izquierda de la frontera invisible que representa Infanta Mercedes. En el barrio de Castillejos, cuya renta per cápita es la mayor del distrito, el porcentaje de locales convertidos es de menos del 4% y el porcentaje de locales cerrados (16,3%) no supone una preocupación. En el barrio de Cuatro Caminos, la

incidencia es más alta. De hecho, en la calle Teruel el impacto ha sido demoledor y el tejido comercial ha prácticamente desaparecido.

Se dan otras características que agravan esta situación. A los locales convertidos en vivienda, se suman aquellos locales que están cerrados. Como se observa en la tabla II, este dato es preocupante para barrios como Valdeacederas, donde el total de locales cerrados o con uso residencial es mayor que aquellos locales abiertos.

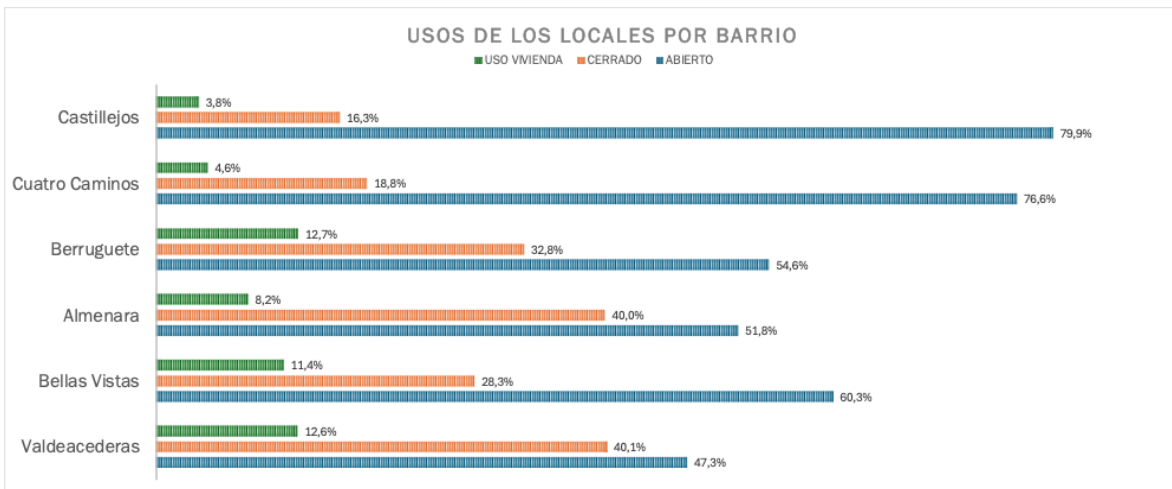


Figura 5. Usos de los locales en los barrios del distrito Tetuán. Fuente: Elaboración propia a partir del Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid.

Un paseo por la calle Pinos Alta da cuenta de ello. Olga, vecina de esa calle, retrata como en apenas seis meses han desaparecido una pequeña academia de inglés, una floristería, un bar “de los de toda la vida” y que ya solo le queda su fisioterapeuta. Pero esa misma cuestión la relata Sabino, vecino desde hace cuatro años en Bellas Vistas, que observa con preocupación como cada vez cierran los pocos locales que quedan, en una zona, como él indica, ya con poca vitalidad comercial.

Estos cambios no son fenómenos aislados. Como señala Güell (2022), nuestras ciudades se han configurado a partir de una planta baja de carácter comercial. Sin embargo, hoy enfrentan una desconexión creciente entre la oferta de estos espacios y la demanda real. Retomando, de esta manera, el concepto de “plataformización del entorno construido”, se puede argumentar la agencia que han tenido plataformas como Amazon, Shein o Temu y Airbnb en la consolidación de esta situación. Las primeras por instaurar no solo la compra online, sino también modificar los patrones de consumo (Shapiro, 2022). Tras la clausura de los comercios y su posterior reforma para convertirse en viviendas, la gran preocupación de los vecinos entrevistados es que acaben en Airbnb como alquiler turístico.

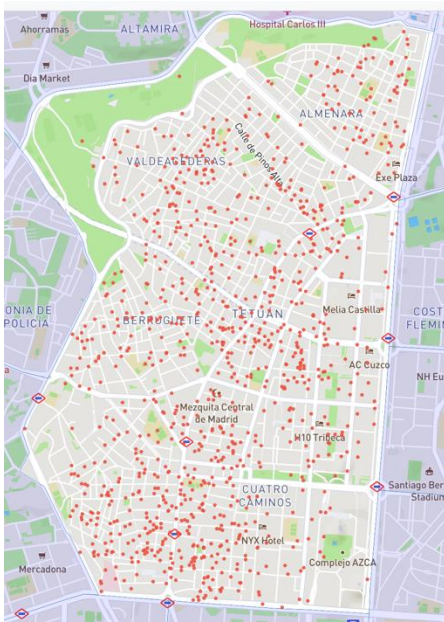


Figura 6. Imagen del plano visualizado en InsideAirbnb sobre los VUTs en Tetuán. Fuente: InsideAirbnb.es

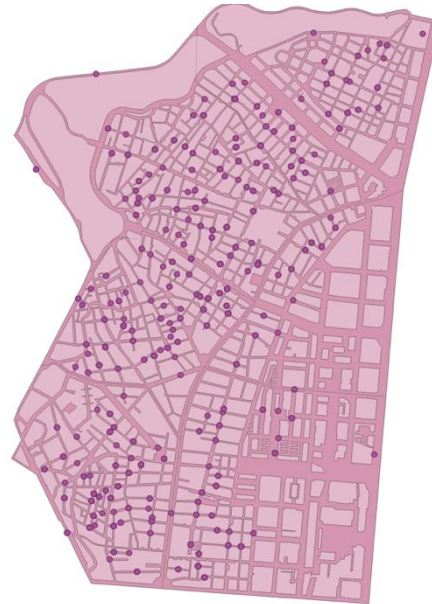


Figura 7. Plano locales transformados en vivienda en Tetuán. Fuente: elaboración propia a partir de Censo de Locales del Ayuntamiento de Madrid.

El impacto de la plataformización también trasciende las cuestiones de vivienda y comercio. Las nuevas dinámicas impuestas por las plataformas generan cambios en las temporalidades urbanas, afectando la manera en que los residentes y usuarios experimentan la ciudad. La sustitución del comercio de proximidad por locales adaptados al turismo o servicios globales elimina las rutinas y relaciones sociales que tradicionalmente se articulaban en torno a estos espacios. Como explican Strüver y Bauriedl (2022), las plataformas fomentan una “movilidad constante” que redefine no solo los espacios de encuentro, sino también los ritmos de las ciudades, fragmentando las interacciones cotidianas y erosionando la vida comunitaria.

Además, estas transformaciones tienen implicaciones importantes en términos de gobernanza urbana. Las plataformas, al apropiarse de la narrativa de lo “local”, desplazan progresivamente las decisiones urbanas hacia lógicas empresariales, dejando a las administraciones locales con capacidades limitadas para regular estos procesos. Esto crea una asimetría en la que las necesidades de las comunidades quedan subordinadas a las demandas del mercado global (Barns, 2020). En el caso de Tetuán, este fenómeno se refleja en la falta de estrategias claras para frenar la turistificación y preservar el tejido comercial tradicional, lo que agrava la desconexión entre los residentes y su entorno.

La lógica de las plataformas, impulsada por un mercado turístico y laboral cada vez más flexible, erosiona progresivamente la identidad local, consolidando un modelo de ciudad en el que el acceso a la vivienda y los servicios básicos se perciben como bienes transitorios.

5. El impacto de la globalización en el tejido social del distrito de Tetuán.

En este apartado, se abordará la última pregunta de investigación del marco analítico para comprender de qué manera las transformaciones descritas están modificando las estructuras sociales de los barrios. Como ya se ha reseñado con anterioridad, el distrito de Tetuán presenta unos niveles de desigualdad importante en términos socioeconómicos, que pueden observarse con unos planos de renta. Los niveles de desigualdad se producen con respecto a los distritos vecinos, y en general como ya se ha remarcado para otras cuestiones, con los pertenecientes a la almendra central. Pero estas desigualdades también se dan a nivel interno; los vecinos en las entrevistas comentan en diversas ocasiones como la “brecha real” se produce en la calle Infanta Mercedes, paralela a la derecha de Bravo Murillo y que también recorre el distrito de norte a sur, como se puede observar en la Figura 9.

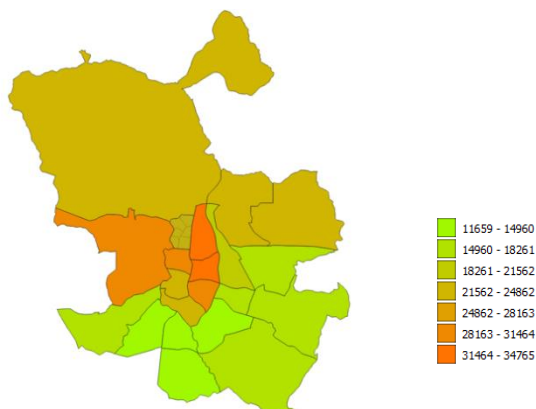


Figura 8. Plano de renta media por persona por distritos de Madrid. Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

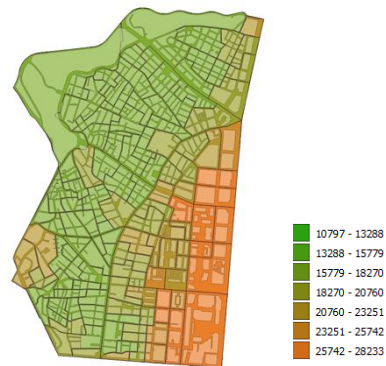


Figura 9. Plano de renta media por persona en Tetuán en 2022.. Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística.

No es extraño, entonces, que las tendencias globales que se vienen describiendo estén reforzando las desigualdades socioespaciales del distrito. Tanto a nivel ciudad-distrito, como a nivel interno entre los barrios.

En este sentido, la financiarización de la vivienda está impactando de forma muy severa los barrios más vulnerables. No solo las obras de promoción nuevas se concentran en el lado oeste de Bravo Murillo, sino que el propio sector financiero reconoce esta tendencia. El director de una firma de inversiones inmobiliarias madrileñas, INVERMAX, subraya en unas declaraciones a un medio especializado, cómo debido a “la gran diferencia entre barrios” se puede encontrar en Tetuán todos los “diferentes intereses de los perfiles” inversores. De acuerdo con esto, Cuzco-Castillejos y Cuatro Caminos, con un trazado regular y una renta per cápita superior, tienen la atención de los inversores particulares. Sin embargo, los barrios más vulnerables están siendo objeto de inversión por parte de “inversores transformadores y oportunistas” (Brualla, 2020).

La propia página de Stoneweg Living, la promotora de viviendas de las torres SkyLine que ahora iluminan por las noches el barrio de Valdeacederas, destaca en la portada de la web cómo “un nuevo concepto residencial creará una nueva visión de la capital”. El proyecto, dice, “supondrá un impulso para el barrio de Tetuán, ya que implicará un cambio estructural y socioeconómico en la zona”.

Todo ello está afectando de manera contundente al precio de los alquileres, como se puede observar en la Figura 4, aunque la evolución es coincidente con los precios en toda la ciudad de Madrid.

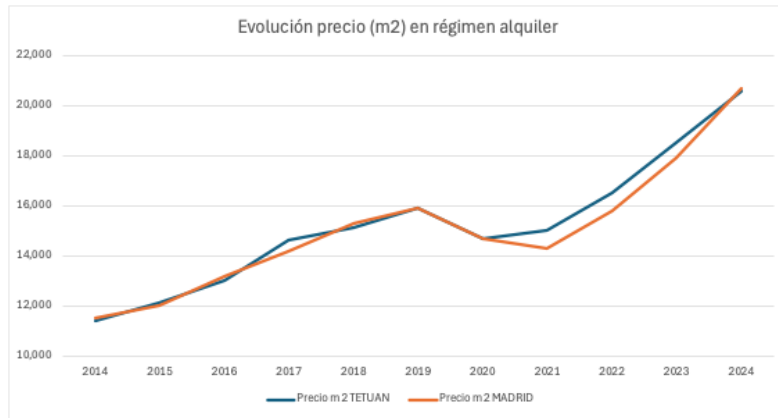


Figura 10. Evolución del precio del m² en alquiler en Tetuán y la Ciudad de Madrid (2014-2024). Fuente: elaboración propia a partir de datos de Idealista.es

El acceso a la vivienda también se está complicando en términos de compra. Como se puede observar en el gráfico de la Figura 5, los cuatro barrios que corresponden al margen izquierdo de Bravo Murillo (Almenara, Valdeacederas, Berruguete y Bellas Vistas) presentan una curva pronunciada de crecimiento en los precios. Son estos barrios los que están haciendo frente, predominantemente, a las fuertes dinámicas de financiarización de vivienda. También en el gráfico puede observarse la divergencia de precios entre barrios.

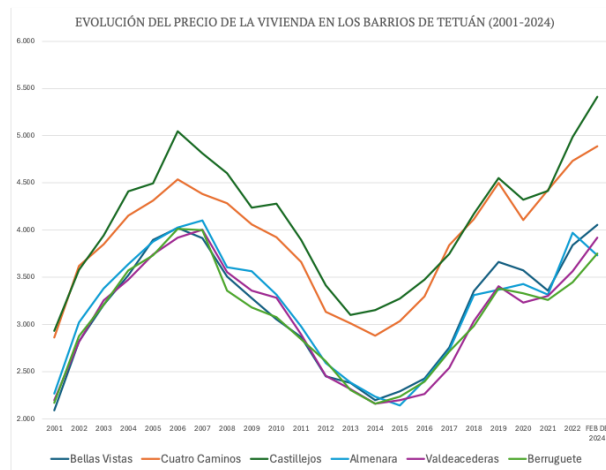


Figura 11. Evolución del precio del m² en compra en los barrios de Tetuán (2014-2024). Fuente: elaboración propia a partir de datos de Idealista.es

Para finalizar con el análisis cuantitativo de esta cuestión, es interesante conocer qué está sucediendo con las brechas preexistentes entre diferentes zonas del distrito. Para ello, se ha tomado como referencia la sección censal con mayor renta por persona y aquella con menor renta por persona, según los datos del Instituto Nacional de Estadística, en el periodo temporal con datos disponibles (2015-2022). Así las cosas, la variación en la sección más rica ha sido de un 12,22%, mientras que en la sección más vulnerable tan solo ha aumentado el nivel de riqueza en un 1,58%.

Esta cuestión viene a enriquecer el argumento expuesto anteriormente, por el que se planteaba cómo las desigualdades socioespaciales dentro del distrito están comenzando a agravarse, con poblaciones de renta muy divergentes. La diferencia bruta en ocho años ha aumentado casi 3600€.

Esta cuestión no solo es fruto de una situación de precariedad habitacional y aumento de precios de la vivienda. Cuestiones como la presión añadida de nuevos espacios residenciales como los colivings y la llegada con ellos de nuevos vecinos, los llamados "jóvenes profesionales de la globalización" (Muxí, 2004) cuyas profesiones les garantizan unos salarios más altos, junto con el proceso de transformación que están sufriendo los locales comerciales del distrito, están precarizando sustancialmente la vida de las vecinas.

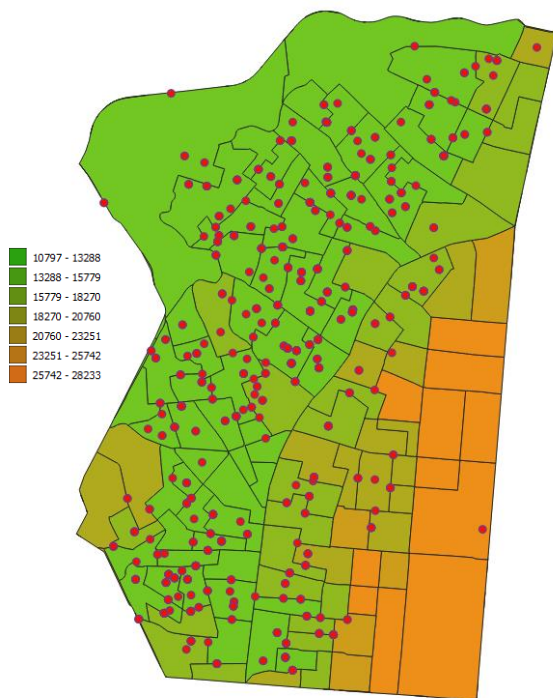


Figura 12. Plano comparativo entre locales convertidos en vivienda y renta media por persona en Tetuán (2024). Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE y Censo de Locales del Ayuntamiento de

Además, a pesar de que la plataformización del entorno se está produciendo en todas las zonas del distrito, gracias a la visualización en la Figura X puede observarse cómo la conversión de locales está siendo más grave en aquellas secciones censales con menor renta.

Entonces, en una Sociedad de consumo globalizada, donde el acceso al crédito es facilitado y estimulado por el mercado financiero, ¿cómo rescatar a la vivienda como derecho social unido a las políticas públicas? En este sentido, el distrito de Tetuán ha visto aumentar la presencia de un tejido social fuerte en torno al derecho a la vivienda y la lucha contra la precariedad habitacional.

El Sindicato de Inquilinas ha jugado un papel fundamental en la unión de las vecinas del edificio de Salvia, 1. Gracias a sindicarse, pudieron tejer red para afrontar las amenazas del fondo y conseguir cierto margen de negociación. El Sindicato de Inquilinas, además, ha estado presente en múltiples intentos de parar desahucios. En el propio distrito, ha surgido otro sindicato que observa con preocupación y crítica la situación habitacional de los barrios de Tetuán.

La resistencia ciudadana también ha sido, es y seguirá siendo fundamental en el proyecto de renovación urbana del ya comentado Paseo de la Dirección. Los vecinos se organizaron en torno a la figura de un arquitecto para luchar contra los desahucios, desalojos involuntarios y las escasas medidas de compensación para los vecinos expropiados. Estas cuestiones han sido expuestas en una entrevista reveladora con Luis Romero, el arquitecto fundador y presidente de la Asociación de Afectados para el Desarrollo Urbanístico del Paseo de la Dirección de Madrid. Desde esta plataforma, han luchado durante dos décadas ya por las abusivas condiciones impuestas por la empresa adjudicataria de las obras, el abandono del proyecto inicial y en su fase final, contra la cesión de suelo para la construcción de dos grandes torres (el SkyLine) que ha modificado completamente el entorno.

Por otra parte, contra la financiarización también puede lucharse desde otra perspectiva. Gracias a la acción vecinal impulsada por un vecino llamado Tirso, articulado a través del Grupo de Defensa del Patrimonio, se ha conseguido el reconocimiento y protección del patrimonio de 122 inmuebles de arquitectura popular neomudéjar en el distrito (Tetuan20días.es, 2024). Este estilo, caracterizado por el uso de ladrillo visto y elementos ornamentales de inspiración árabe, es una seña distintiva de la arquitectura madrileña de finales del siglo XIX y principios del XX, especialmente en barrios obreros como Tetuán. La medida no solo garantiza la conservación de estos edificios frente a posibles demoliciones o alteraciones irreversibles, sino que también contribuye a mantener la identidad histórica y cultural del entorno urbano.

Por último, muy recientemente y gracias al contacto directo con la Asociación Vecinal Cuatro Caminos de Tetuán, se ha podido conocer la puesta en marcha de una iniciativa con relación al nuevo Plan Reside del Ayuntamiento de Madrid, cuyo objetivo es regular el alojamiento turístico en la ciudad. Esta iniciativa busca visibilizar el impacto de la proliferación de alojamientos turísticos en el tejido residencial y comercial, enfatizando su contribución a la expulsión de vecinos y al deterioro de la vida comunitaria. Al proponer la extensión del área de prohibición de viviendas turísticas (APE 00.01) a Tetuán, el documento subraya la necesidad de proteger el acceso a la vivienda y evitar la transformación de locales comerciales en alojamientos temporales, un fenómeno que desdibuja el carácter de los barrios. Así, el esfuerzo de la asociación va más allá de la preservación del tejido residencial, buscando también mantener la identidad y la cohesión social del barrio, pilares fundamentales en las dinámicas de resistencia urbana.

6. Discusión de resultados; lo global y lo local.

GLOBALIZACIÓN	¿Qué dinámicas globales se observan en Tetuán?
TERRITORIALIZACIÓN	¿Cómo se están materializando en el tejido urbano?
IMPACTO	¿Qué impacto está teniendo sobre el tejido social?

Globalización: ¿Qué dinámicas globales se observan en Tetuán?

El distrito de Tetuán evidencia cómo las dinámicas globales de la financiarización, la plataformización y la internacionalización económica se despliegan a nivel local. La globalización financiera ha facilitado la llegada de grandes fondos de inversión y SOCIMIs que operan bajo una lógica especulativa, transformando la vivienda en un activo financiero. Las SOCIMI (Sociedades Cotizadas Anónimas de Inversión en el Mercado Inmobiliario) se han consolidado como un pilar clave dentro de la tendencia global de inversión en bienes raíces, destacando por su capacidad para captar capital internacional y ofrecer rentabilidades estables a largo plazo. En un contexto de globalización y urbanización creciente, las SOCIMI desempeñan un papel estratégico en la dinamización del mercado inmobiliario y en la canalización de flujos de capital hacia ciudades con alto potencial de crecimiento.

Paralelamente, el auge de las plataformas digitales redefine las economías locales, introduciendo modelos de negocio globalizados que impactan tanto en el comercio como en el mercado inmobiliario, como en el caso de Airbnb y su contribución a la turistificación. Estas dinámicas, impulsadas por la digitalización y la liberalización del capital, se combinan con un discurso urbano que posiciona a Madrid como una ciudad global, atrayendo flujos de inversión internacional y fomentando la transformación de distritos estratégicos como Tetuán.

Territorialización: ¿Cómo se están materializando en el tejido urbano?

Las dinámicas globales mencionadas se materializan en el tejido urbano de Tetuán a través de procesos concretos de reconfiguración espacial y funcional. La financiarización se traduce en la renovación del parque inmobiliario, con un aumento de promociones de obra nueva y la introducción de tipologías como el coliving, orientadas a una población joven y profesional internacional. Este proceso viene acompañado por la sustitución de viviendas tradicionales de baja densidad por edificios de mayor altura y valor económico, lo que altera la morfología histórica del distrito.

Por su parte, la plataformización impacta en la configuración de usos comerciales y residenciales. El crecimiento de los pisos turísticos y la transformación de antiguos locales comerciales en viviendas indican una reorganización funcional del espacio urbano. A nivel de movilidad, plataformas como Uber también están modificando las dinámicas urbanas, generando nuevas necesidades de infraestructuras y espacios de acceso.

Impacto: ¿Qué impacto está teniendo sobre el tejido social?

El impacto de estas dinámicas globales sobre el tejido social de Tetuán es profundo y multifacético. En primer lugar, se intensifican las desigualdades socioespaciales. La polarización entre barrios como Cuatro Caminos, con alta inversión y modernización, y zonas más vulnerables como Bellas Vistas o Valdeacederas es evidente. Las clases trabajadoras y los residentes tradicionales enfrentan una creciente presión económica que limita su capacidad de permanecer en el distrito, debido al aumento de los precios de la vivienda.

Además, estas transformaciones han generado un deterioro en las redes sociales tradicionales. La pérdida del pequeño comercio y la conversión de locales en viviendas temporales debilitan los lazos comunitarios y reducen la diversidad barrial del distrito. Sin embargo, frente a este contexto, emergen movimientos de resistencia como el Sindicato de Inquilinas o iniciativas populares como Patrimonio de Tetuán; también, actores tradicionales en el distrito, como es la Asociación Vecinal Cuatro Caminos se está enfrentando a nuevas cuestiones sobre las que actuar desde su agencia.

La dialéctica entre lo global y lo local

En suma, el análisis de Tetuán permite comprender cómo las fuerzas globales reconfiguran las dinámicas locales, transformando no solo el paisaje urbano, sino también las relaciones sociales que lo sustentan. Este caso ilustra la capacidad de las dinámicas globales para territorializarse de formas específicas, intensificando desigualdades, pero también estimulando respuestas comunitarias que reivindican el espacio urbano como un bien colectivo. Estas interrelaciones deben llevar a una reflexión sobre cómo abordar las políticas urbanas desde una perspectiva que integre las escalas

globales y locales, para promover un desarrollo urbano más justo y que responda a las demandas locales.

7. Conclusiones

El distrito de Tetuán se enfrenta a muchos desafíos urbanos en los próximos años. Uno de ellos es Madrid Nuevo Norte, que nace con el objetivo de convertirse en el nuevo núcleo de la economía local así como del mundo financiero internacional. Los discursos mediáticos en torno a ello son buen reflejo de que el cambio va a venir dado de un cambio en las condiciones de vida, así como en los perfiles sociodemográficos que serán protagonistas en este proyecto (El País, 23/05/2022; El Economista, 21/10/2023). Además, recientemente se ha inaugurado el nuevo Estado Santiago Bernabéu, situado en el distrito de Chamartín en la frontera con Tetuán, y que pretende convertirse en una de las grandes atracciones turísticas de la ciudad, así como el foco principal de los grandes eventos de Madrid, en un proceso de lo que podríamos considerar la búsqueda de la “eventización” (Hernández-Ramírez et al., 2022). Sin perder de vista el área empresarial de las Cuatro Torres; ahora cinco tras la construcción del Instituto de Empresa, otro actor de perspectiva internacional con impacto local en Tetuán. No menos importantes son dos importantes proyectos dentro del propio distrito: la remodelación del Paseo de la Dirección, que se concluirá en esta legislatura y que aportará al distrito dos nuevas torres de vivienda asequible en alquiler.

Las ideas presentadas en este trabajo también podrían aportarnos reflexiones en torno a la escala de la jerarquía urbana global. En este sentido, es relevante abordar de qué manera dentro de las propias ciudades se establecen escalas o jerarquías globales; por ejemplo, la posición de Tetuán como barrio vulnerable en transformación le asigna un rol clave como actor en la consolidación de Madrid como una gran Ciudad Global.

Los fallos de la globalización derivan, en parte, de los defectos en la forma de gestionarla, en el modo de abordar decisiones cruciales, sin olvidar qué voces se oyen. Eso implica, que, si aspiramos a tener una globalización bien gestionada, se deben de reforzar los procesos de gobernanza. En este caso concreto, la gobernanza urbana. Tomando el marco de “perdedores de la globalización” de Stiglitz (2003), quizás si las políticas urbanas hubieran prestado más atención a los efectos de la globalización y al aumento de las externalidades y desigualdades, las ciudades (y en este caso, Madrid) habrían podido emprender políticas que hubieran impedido la existencia de tantos perdedores. Ahora, en un momento de reformulación de políticas urbanas cuya intención es abordar la crisis de la vivienda en España, así como con la ventana de oportunidad que se presenta con el nuevo Plan General de Ordenación Urbana para Madrid, es momento de abordar estos retos.

En última instancia, la transformación de Tetuán y otros distritos refleja las tensiones más amplias entre una economía globalizada y las demandas locales de habitabilidad y sostenibilidad. La transformación asociada a los efectos de la financiarización y las economías de plataforma están rediseñando el espacio urbano de los barrios del distrito de Tetuán. Pero también los movimientos de resistencia, que han visto su agencia disputada, están sufriendo cambios a la hora de abordar sus estrategias, prioridades, así como los espacios que ocupan.

Referencias

Ardura Urquiaga, Á., García Pérez, E., & Rodríguez Muñoz, A. (2023). Desposesión, gentrificación y capitalismo de plataforma: el caso de Divino Pastor nº9. *Empiria: Revista de Metodología de*

Ciencias Sociales, ISSN 1139-5737, Nº 59, 2023, Págs. 189-215, 59, 189-215.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9066432&info=resumen&idioma=ENG>

Barns, S. (2020). City Reverberations. In *Platform Urbanism* (pp. 53–74). Springer Singapore.

https://doi.org/10.1007/978-981-32-9725-8_3

Bellet Sanfeliu, C., & Sposito, M. (2009). Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado= As cidades médias ou intermédias em num mundo globalizado.

<https://www.torrossa.com/gs/resourceProxy?an=4238528&publisher=FZ3988>

Brenner, N. (2014). Theses of urbanization. In N. Brenner (Ed.), *Implosions/Explosions: Towards a study of planetary urbanization* (pp. 181–202). Jovis.

Brenner, N., & Keil, R. (2006a). Global city theory in retrospect and prospect. In N. Brenner & R. Keil (Eds.), *The Global Cities Reader* (3rd ed.). Routledge.

Brenner, N., & Keil, R. (2006b). *The Global Cities Reader* (N. Brenner & R. Keil, Eds.). Psychology Press.

https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=JVAr78xwo7sC&oi=fnd&pg=PP18&dq=the+global+cities+reader&ots=I4cuOMfIYd&sig=sD_oGgVaaZoPwU8LvGNRPCBAkqo&redir_esc=y#v=onepage&q=the%20global%20cities%20reader&f=false

Cuppini, N., Frapporti, M., & Pirone, M. (2022). When cities meet platforms: Towards a trans-urban approach. *Digital Geography and Society*, 3, 100042.

<https://doi.org/10.1016/J.DIGGEO.2022.100042>

Daher, A. (2013). Territorios de la financiarización urbana y de las crisis inmobiliarias. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56, 7–30. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022013000300002>

De la Fuente Fernández, R., & Velasco González, M. (2012). La política urbana en Madrid: un relato provisional. *Geopolítica(s). Revista de Estudios Sobre Espacio y Poder*, 3(1).

https://doi.org/10.5209/rev_geop.2012.v3.n1.39251

De Mattos, C. (2007). Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana. *Nueva Sociedad*, 212(181), 82–96.

<https://search.proquest.com/openview/847bc2ad4f33a3cddd1bcd6477c230ea/1?pq-origsite=gscholar&cbl=27984>

Díaz Orueta, F., & Luisa Lourés Seoane, M. (2004). Neoliberalismo, políticas urbanas y reconfiguración socio-espacial. *Quid*, 16, 3–7.

Drozd, M., & Ghorra-Gobin, C. (2019). Figures de l'urbanisation contemporaine : les grands récits à l'épreuve. *L'Information Géographique*, Vol. 83(2), 12–22.

<https://doi.org/10.3917/lig.902.0012>

Fernández Ramírez, C., & Roch Peña, F. (2012). El colapso de la ciudad global y los efectos sobre la morfología urbana. Madrid, bajo la lógica inmobiliaria de la acumulación-desposesión. *Urban*, 3, 45–65.

Fundación Foessa. (2022). Informe sobre exclusión y desarrollo social en la Comunidad de Madrid.

García Pérez, E., & Sequera Fernández, J. (2013). Gentrificación en centros urbanos: Aproximación comparada a las dinámicas de Madrid y Buenos Aires. *Quid 16. Revista Del Área de Estudios Urbanos*, 0(3), 49–66.

<https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/1130>

- Gil, J., & Sequera, J. (2018). Expansión de la ciudad turística y nuevas resistencias. El caso de Airbnb en Madrid. *Empiria. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 41. <https://doi.org/10.5944/empiria.41.2018.22602>
- Güell, J. (2022). Complejidad e incertidumbre en la ciudad actual: Hacia un nuevo modelo conceptual. <https://doi.org/10.25009/e-rua.v16i05.245>
- Held, David., & McGrew, A. G. (2003). *The global transformations reader : an introduction to the globalization debate*. Polity Press.
- Hernández-Ramírez, J., Comendador-Sánchez, A., Hernández-Ramírez, J., & Comendador-Sánchez, A. (2022). Eventización: los acontecimientos mediáticos como estrategia pública de legitimación y posicionamiento en la red global de ciudades turísticas. *EURE (Santiago)*, 48(144), 1–22. <https://doi.org/10.7764/EURE.48.144.04>
- Janoschka, M., & Hidalgo, R. (2014). La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica. *La Ciudad Neoliberal. Gentrificación y Exclusión En Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*, 7–32. https://books.google.com/books/about/La_Ciudad_Neoliberal.html?hl=es&id=pTRRBAAAQBAJ
- Leal, J., & Sorando, D. (2015). Economic crisis, social change and segregation processes in Madrid. In T. Tammaru, M. van Ham, & S. Marcinczak (Eds.), *Socio-Economic Segregation in European Capital Cities – East Meets West* (Issue 683680, pp. 214–237). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315758879-17>
- Lipietz, A. (1993). The local and the global: regional individuality or interregionalism? . *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18, 8–18.
- Maldonado, J. L., & Pérez, M. D. (2008). Transformaciones económicas y segregación social en Madrid. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 703–725. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75895>
- Martínez, P., Sequera, J., & Gil, J. (2023). Livin' on the edge: The peripheral host and the production of a digital tourism space beyond the city center. *Journal of Urban Affairs*. <https://doi.org/10.1080/07352166.2023.2276769>
- Mazorra Rodríguez, Á. (2024a). Social inequality and residential segregation trends in Spanish global cities. A comparative analysis of Madrid, Barcelona, and Valencia (2001-2021). *Cities*, 149, 104935. <https://doi.org/10.1016/J.CITIES.2024.104935>
- Mazorra Rodríguez, Á. (2024b). Social inequality and residential segregation trends in Spanish global cities. A comparative analysis of Madrid, Barcelona, and Valencia (2001-2021). *Cities*, 149. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104935>
- Méndez, R. (n.d.). LA TELARAÑA FINANCIERA UNA GEOGRAFÍA DE LA FINANCIARIZACIÓN Y SU CRISIS.
- Méndez, R. (2017). Crisis, desposesión y mercado de trabajo en España: impactos en la Región Metropolitana de Madrid. *Cadernos Metrópole*, 19(38), 17–44. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2017-3801>
- Méndez, R. (2019). *Ciudades en venta. Estrategias financieras y nuevo ciclo inmobiliario en España* (Edición Digital). Publicacions de la Universitat de València. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.7203/PUV-OA-995-2>

- Mittelman, J. H. (2000). *Transformation and Resistance*. Princeton University Press.
<https://doi.org/doi:10.1515/9781400823697>
- Muxí, Z. (2004). *La arquitectura de la ciudad global*. https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31753033_La_arquitectura_de_la_ciudad_global_Z_Muxi_prol_de_J_Borja/links/543fbf360cf21227a11b5fb0/La-arquitectura-de-la-ciudad-global-Z-Muxi-prol-de-J-Borja.pdf
- Nijman, J., & Wei, Y. D. (2020). Urban inequalities in the 21st century economy. In *Applied Geography* (Vol. 117). Elsevier Ltd. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2020.102188>
- R.K Yin. (2003). Identifying Your Case(s) and Establishing the Logic of Your Case Study. *Qualitative Research Method*, 4(14), 359–386.
https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=KdneDQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA359&dq=case+study+y+in+2003+qualitative+study&ots=gPOoGtw6fV&sig=DdY8KEmxexK12Tshj-Zlev34RCl&redir_esc=y#v=onepage&q=case%20study%20yin%202003%20qualitative%20study&f=false
- Sanahuja, J. A. (2019). Crisis de la globalización, el regionalismo y el orden liberal: el ascenso mundial del nacionalismo y la extrema derecha. *Revista Uruguaya de Ciencia Política*.
<https://doi.org/10.26851/rucp.28.1.3>
- Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo* (2nd ed.). Princeton.
- Sassen, S. (1996). Whose City is it? Globalization and the formation of new claims. *Public Culture*.
<https://doi.org/10.1215/08992363-8-2-205>
- Sequera, J., & Gil, J. (2023). Ciudad App: Transformación urbana y capitalismo de plataforma. *EMPIRIA*, 59, 15–21.
- Shapiro, A. (2022). Platform urbanism in a pandemic: Dark stores, ghost kitchens, and the logistical-urban frontier. <https://doi.org/10.1177/14695405211069983>, 23(1), 168–187.
<https://doi.org/10.1177/14695405211069983>
- Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: Gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34(3), 427–450. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00249>
- Stiglitz, J. E. (2003). *El malestar de la globalización*. Debolsillo.
<https://archive.org/details/malestarenlaglob00000jose>
- Strüver, A., & Bauriedl, S. (2022). Platformization of Urban Life. *Platformization of Urban Life*, 304.
<https://doi.org/10.1515/9783839459645>
- Zukin, S. (2021). Planetary Silicon Valley: Deconstructing New York's innovation complex. *Urban Studies*, 58(1), 3–35. <https://doi.org/10.1177/0042098020951421>

Más lejos por menos: movilidad subvencionada y declive urbano en la periferia madrileña. El caso de Aranjuez

Farther for less: Subsidized mobility and urban decline in the Madrid periphery. The case of Aranjuez

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5624

Juan Notivoli Zamora [♣]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 18.06.2025

Tutor: Inmaculada Mohino Sanz

Resumen

Este artículo analiza el impacto de las subvenciones al transporte en la ciudad de Aranjuez, evaluando su influencia en los patrones de movilidad, consumo y sentido de pertenencia. A través de una metodología mixta que combina encuestas, trabajo de campo y un focus group, se identifican las dinámicas que caracterizan a este municipio como una posible ciudad dormitorio en la periferia metropolitana de Madrid. Los resultados muestran un uso intensivo del abono entre la población joven, que permite el acceso a oportunidades externas, pero también refuerza la desvinculación con el entorno local. Sin embargo, la investigación revela que no es solo la movilidad en sí misma la que debilita la pertenencia, sino también la mejorable oferta de ocio, comercio y oportunidades de empleo que Aranjuez proporciona a sus residentes. A pesar de una alta valoración como municipio, especialmente entre los adultos, el deseo de marcharse es generalizado entre los jóvenes. Se concluye que el abono actúa como una herramienta ambivalente: facilita la conectividad, pero en ausencia de una estrategia urbana eficaz, perpetúa la subordinación funcional del municipio.

Palabras clave

Movilidad, abono transportes, subvenciones al transporte, Aranjuez, ciudad dormitorio, periferia urbana.

Abstract

This paper analyses the impact of transport subsidies in the city of Aranjuez, evaluating their influence on mobility patterns, consumption habits, and sense of belonging. Through a mixed-method approach combining surveys, fieldwork, and a focus group, the study identifies dynamics that characterize this municipality as a potential commuter town on the metropolitan outskirts of Madrid. The results show an intensive use of the transport pass among young people, which facilitates access to external opportunities but also reinforces disconnection from the local environment. However, the study reveals that it is not only mobility itself what weakens belonging, but also the limited offer of leisure, commerce, and employment opportunities available in Aranjuez. Despite a generally positive perception of the municipality, especially among adults, a strong desire to leave is widespread among the youth. The research concludes that the

[♣] **Juan Notivoli Zamora** es alumno de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.
j.notivoliz@alumnos.upm.es
ORCID: <http://orcid.org/0009-0000-4380-3784> (Juan Notivoli Zamora)

transport pass functions as an ambivalent tool: while it enhances connectivity, in the absence of an effective urban strategy, it perpetuates the municipality's functional subordination.

Keywords

Mobility, travel pass, travel subsidies, Aranjuez, commuter town, urban periphery.

1. Introducción

En los últimos años, las políticas públicas han priorizado la accesibilidad y la movilidad eficiente. (Comisión Europea, 2025). La expansión del transporte público y las subvenciones, especialmente para jóvenes y la tercera edad, han mejorado notablemente la conexión entre los márgenes del área metropolitana y su centro. Estas medidas, que han supuesto un logro en términos de inclusión y sostenibilidad (Cadena et al., 2016), han transformado profundamente las dinámicas urbanas de los municipios periféricos. Sin embargo, esa misma mejora en la conectividad puede tener efectos menos visibles sobre el día a día de quienes habitan esos lugares. En contextos donde el desplazamiento al exterior es fácil, frecuente y económico, las actividades tienden a desarrollarse fuera del propio municipio, dejando en segundo plano los espacios locales (Wickramaarachchi, 2020). Este fenómeno afecta especialmente a la población joven, que encuentra en la metrópolis y sus inmediaciones una oferta más amplia de ocio, consumo y oportunidades, lo que termina deteriorando su vínculo con el entorno más cercano. Este artículo propone detenerse en esa escala intermedia, donde los límites del área metropolitana se difuminan. El caso de Aranjuez, municipio de la Comunidad de Madrid, permite observar con claridad cómo las políticas de movilidad subvencionada no solo facilitan el movimiento, sino que también reconfiguran la forma en la que se habita y valora la ciudad propia.

2. Objetivos, hipótesis iniciales y estructura del artículo

Esta investigación tiene como finalidad el análisis del impacto actual de la movilidad subvencionada sobre la periferia de las metrópolis, creando nuevas dependencias respecto a ellas más allá de las cotidianas (trabajo y estudios) y llevando al surgimiento de nuevos patrones de movilidad que conllevan cambios urbanos, sociales, y económicos en los propios municipios de la periferia, incluso más allá de las áreas metropolitanas.

Para responder a esta cuestión, se definen los siguientes objetivos específicos: Identificar los principales patrones de desplazamiento, según motivo, frecuencia y destino (O.E.1), evaluar la distribución a nivel urbano de las actividades de ocio y consumo (O.E.2), explorar la percepción de los residentes respecto a la identidad urbana, la oferta de ocio y el comercio en la periferia (O.E.3), constatar si el uso de las subvenciones de transporte condiciona la elección de destinos de ocio y comercio (O.E.4) e integrar un enfoque mixto mediante datos cuantitativos y cualitativos para ofrecer una lectura transversal del impacto de las subvenciones de transporte en las ciudades de la periferia (O.E.5). Por su parte, la hipótesis que orienta esta investigación sostiene que la existencia del abono de transporte joven, al ofrecer una tarifa extremadamente baja y una cobertura territorial amplia, ha promovido un modelo de hipermovilidad funcional entre la población joven de Aranjuez que debilita su vínculo con el espacio local.

La estructura del artículo será la siguiente: tras la introducción se realiza un estudio bibliográfico sobre los estudios de interés para redactar un estado del arte robusto. Posteriormente, se describe el enfoque metodológico, primero de manera esquemática y después detallada según la técnica

usada. A continuación, se presenta una caracterización socioespacial de Aranjuez, sus conexiones con Madrid e indicadores socioeconómicos, añadiendo un subapartado dedicado al Abono Transporte para contextualizar su impacto. Tras la presentación y discusión de los resultados obtenido se redactan las conclusiones y se proponen líneas futuras de investigación.

3. Estado del arte

Diversas investigaciones han discutido sobre la cuestión de la pertenencia en ciudades de la periferia. Morcillo (2023) relata en su artículo sobre Parla la dificultad de mantener una conexión con el entorno inmediato cuando la vida cotidiana se lleva a cabo en otros lugares. Esto sucede cuando la oferta comercial, cultural y de ocio se convierte en prácticamente inexistente, cualidades intrínsecas de las ciudades dormitorio. Por su parte Domínguez (2004) elige otra localidad madrileña, en este caso Alcobendas, para recoger estrategias que emplean los ayuntamientos para combatir esa falta de identidad, posicionándose con una marca urbana “a la contra” de la metrópoli y proyectando una imagen de ciudad completa (residencial, laboral y cultural).

La administración de la demanda de transporte, por sus siglas en inglés TDM, ha sido objeto de investigación en numerosos estudios junto a otras intervenciones de las administraciones públicas y privadas que participan en la decisión modal. Trabajos, como el de Boyd et al. (2003) o Zhou (2014) reflejan la importancia de la implantación de sistemas de descuento, parcial o completo, de los trayectos como atractores de nuevos usuarios, especialmente entre estudiantes universitarios,

Ortúzar y Willumsen (2011) introducen la noción de mobility as a disutility, planteando que la movilidad representa un sacrificio que las personas asumen por necesidad, y que intentan minimizar en términos de tiempo y coste. Por lo que cuando son presentados con un descuento o una mejora del servicio, son mucho más susceptibles al uso del transporte. Como contrapunto a ese concepto investigadores como Holden et al. (2020) o Te Brömmelstroet et al. (2022) defienden las low-mobility societies y la mobility as unnecessary como futuros en los que la hipermovilidad queda desfasada debido a redistribuir inversiones y esfuerzos hacia actividades locales basadas en la proximidad.

Wickramaarachchi (2020) explora el impacto de la hipermovilidad en el sentido de pertenencia. En su estudio de cómo una comunidad migrante de Sudán del Sur se adapta a la vida en un pueblo cercano a Melbourne destaca que dicha proximidad desemboca en visitas frecuentes que impiden formar relaciones con la comunidad local. Esto contrasta con la visión, ampliamente aceptada, de que la accesibilidad es el mejor “producto” dentro del sistema de transporte, en las que las regiones compiten por obtener infraestructura para su desarrollo (Wegener y Bökemann, 1998). Otros investigadores críticos con dicho fenómeno son Cohen y Gössling que advierten en su artículo titulado El lado oscuro de la hipermovilidad (2015) de cómo el moverse se ha convertido en un símbolo de estatus social. Se relaciona “volar del nido” y viajar a todas horas con el éxito personal y el progreso.

El transporte como bandera del progreso es un concepto que fue desarrollado también por Marchetti (1994) de una manera más optimista (pináculo de la conexión humana) que la relatada anteriormente. En el mismo artículo recoge las observaciones de Zahavi y Ryan (1980) sobre los invariables antropológicos del transporte: El ser humano dedica una hora diaria y un 13% de sus ingresos a moverse, independientemente de la distancia que se recorra en dicho tiempo, fenómeno que ha permitido el desarrollo de las periferias a la par de los avances en transporte. Para Zahavi, esa hora es el presupuesto que cada persona está dispuesta a usar para moverse.

Sin embargo, estas invariables sí que han sufrido cambios desde la entrada del nuevo siglo según Gutiérrez-Puebla y García-Palomares (2007) en el contexto del área metropolitana de Madrid. Pese a la creación de subcentros para descongestionar la capital, que parecían indicar la reducción de la distancia recorrida, la constante suburbanización ha mantenido creciendo dichas distancias. Esto coincide con la noción de que, en los países suficientemente desarrollados, las sucesivas mejoras en la red de transporte ya solo producen beneficios marginales, permitiendo a los problemas derivados de la forma urbana aumentar los tiempos de viaje. (Vickerman et al., 1999). En un artículo posterior (2010), García-Palomares vuelve a retomar la suburbanización del área metropolitana madrileña y la disociación evidente entre residencia (cada vez más dispersa) y el lugar de trabajo (centralizado) ya que tanto la población como los empleadores ponen otros criterios por delante de la proximidad entre ambas. De ahí surge el denominado *wasteful commuting*. Dicho término guarda relación con el *excess commuting* (C_{ex}) definido por Hamilton en 1982 como “la diferencia entre el mínimo teórico y el desplazamiento (en tiempo o distancia) observado en un momento determinado, expresado como un porcentaje del desplazamiento observado”. Este fenómeno fue posteriormente analizado por Kanaroglou et al. (2015) para crear nuevas mediciones que respondieran a las demandas del urbanismo moderno como el *minimum commute, commuting potential utilized o commuting economy*.

La delimitación del área metropolitana de Madrid ha sido recurrentemente cuestionada por investigadores como Solís (2008, 2011), quién la define como una “cuenca de vida” en la que la globalización hunde sus raíces, nutriéndose de lo local, transformándolo. En un estudio posterior (Mohino et al., 2015) centrado en su relación con Castilla-La Mancha, se delimita el área de influencia entre los 130 y 150 kilómetros, distancia en la que los desplazamientos radiales hacia la capital siguen siendo más intensos que los de las capitales provinciales.

Otros estudios reflexionan sobre el papel del turismo a escala. Un claro ejemplo es la investigación de Palacios-García et al. (2024) relacionando a la presión turística con la transformación de centros históricos y la gentrificación comercial en Malasaña o la de Ruiz-Apilánez et al. (2015) que relata el declive del centro histórico de la ciudad de Toledo, mediante la observación de la vida pública en las calles y los bajos comerciales de la calle principal del centro histórico

Como ejemplo de intento fallido de creación de un nodo urbano con funciones complementarias a las de Madrid en sus inmediaciones podemos destacar a Aranjuez, que ha acabado consolidando, un perfil subordinado dentro de la estructura metropolitana. Este fenómeno ha sido evaluado por varios investigadores en los últimos años. Según Solís (2008) este resultado es producto del impulso de un modelo de expansión que se apoya en la mejora de las infraestructuras de transporte. El municipio de Aranjuez, situado a unos 45 minutos y 47 kilómetros de la capital ha absorbido flujos poblacionales impulsados por la búsqueda de vivienda asequible, pero sin que se haya producido una descentralización funcional efectiva.

Desde el punto de vista económico, Aranjuez se ha apoyado históricamente en la actividad agraria y en cierta pujanza industrial de inicios del siglo XX, vestigios de ser su red de ferrocarril que conecta con Madrid la segunda más antigua de la península tras Barcelona-Mataró, permitiendo el desarrollo económico durante la industrialización, también debido al acceso sencillo a mano de obra y agua por su presencia entre los ríos Tajo y Jarama (Solís et al., 2015). Sin embargo, en la actualidad Aranjuez ha experimentado una pérdida progresiva de centralidad económica, manteniéndose relevante en materias político-administrativas e históricas respecto al entorno madrileño (Solís et al. 2018) debido en gran parte por su condición de Real Sitio y Paisaje Cultural, siendo reconocido como Patrimonio

de la Humanidad por la UNESCO en 2001 y en cuyo conjunto se incluyen el Palacio Real o los Jardines del Príncipe y de la Isla. Troitiño et al. (2011) señalan que la tendencia a convertir el centro histórico en un producto turístico ha generado desequilibrios en la multifuncionalidad urbana. El peso de las actividades turísticas ha sido insuficiente para compensar la falta de empleo estable y diversificado, y aunque la ciudad cuenta con una notable infraestructura cultural y recreativa, el turismo sigue siendo predominantemente de tipo excursionista, con un 90% sobre el total de los visitantes. Según Pozo (2022), la diferenciación funcional actual entre el casco histórico (ámbito del Paisaje Cultural) y los nuevos desarrollos urbanos como AGFA y el PAU de la Montaña (orientados al *commuting*) es especialmente pronunciada, lo que traduce una dualidad territorial que limita la cohesión urbana y dificulta la consolidación de un centro económico autónomo.

Frente a la literatura existente, que relaciona el declive urbano de la periferia y los centros históricos con la globalización y la turistificación, esta investigación aporta una mirada novedosa a través de la influencia de hipermovilidad, específicamente provocada por los subsidios de transporte. Dichas ayudas, apoyadas masivamente por la ciudadanía y que ayudan indudablemente a fomentar una movilidad más sostenible, han sido mayoritariamente vistas como medidas exitosas sin llegar a observar los efectos potencialmente negativos en la experiencia urbana que conllevan. Por su parte, la elección de una ciudad como Aranjuez, siempre condicionada por su estatus de Real Sitio y Paisaje Cultural, y testigo de numerosos intentos de crear nuevos patrones de relación con su entorno, resulta idílica para llevar a cabo el estudio y comprobar como la influencia de la hipermovilidad ha podido contribuir hacia una dependencia de Madrid para cubrir sus necesidades económicas y un impedimento para las posibilidades de creación de una identidad propia.

4. Metodología

La investigación fue concebida como oportunidad para explorar las posibilidades otorgadas por un enfoque metodológico mixto, combinando percepciones subjetivas con datos extraídos de fuentes estadísticas para comprender dinámicas urbanas. A continuación, se presenta el método desarrollado para este trabajo de investigación, primero en formato de esquema (Figura 1) y después de manera desarrollada.

Revisión de datos estadísticos existentes

La recopilación y análisis de datos estadísticos procedentes de diversas fuentes oficiales se realizó con el fin de contextualizar la situación socioeconómica, demográfica y de movilidad del municipio de Aranjuez. Las fuentes consultadas fueron: el Censo de Población y Vivienda 2021 del Instituto Nacional de Estadística (INE), la encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas 2021 del INE, la ficha estadística 2025 del municipio de Aranjuez del Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid y la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018 (EDM18) del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM).

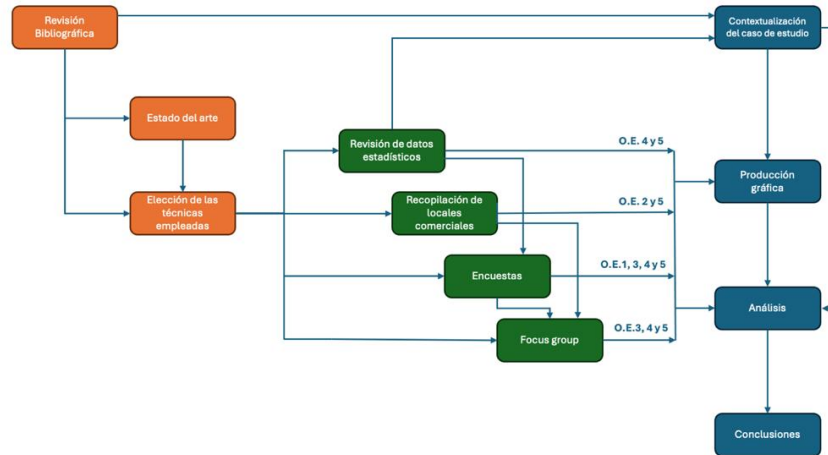


Figura 1. Esquema metodológico de la investigación, enlazando cada técnica con los objetivos específicos (O.E.) correspondientes planteados en la introducción.

Fuente: Preparado por el autor.

Recopilación de locales comerciales de Aranjuez

Con el fin de entender la situación actual del comercio en Aranjuez y debido a la ausencia de un Censo de locales comerciales disponible, se realizó una recopilación del tipo de comercio mediante trabajo de campo. Para esta tarea se siguió el método ya constatado por otros investigadores como el utilizado por Palacios et al. (2024) para el barrio de Malasaña (Madrid) o Ruiz-Apilánez et al. (2015) en el casco histórico de Toledo. El trabajo se realizó durante dos días en tres zonas identificadas de interés, la primera de ellas debido a la densidad de locales comerciales observable y las dos siguientes como espacios concebidos para ello como son el Mercado de Abastos y el Centro Comercial El Deleite. Se realizó con un mapa impreso en el que se señalaba la posición del local y un cuaderno en el que se recopilaban datos de interés del local como la pertenencia a una franquicia. Tras la revisión de todos los tipos de comercio se realizó una categorización agrupando en los trece siguientes tipos: alimentación, bazares, compras de entretenimiento, cuidado personal, cultural/social, financiero, hipermercados, hogar, moda, ocio, restauración, talleres y locales vacíos. En paralelo a la toma de datos, se realizaron entrevistas no estructuradas con ocho dueños de locales comerciales, seis hombres y dos mujeres, todos entre los 40 y 60 años en las zonas señaladas anteriormente. En ellas se ahondó en la nueva realidad comercial postpandemia.

Encuesta de participación ciudadana

El uso de encuestas en esta investigación responde a la necesidad de obtener información sobre las prácticas de movilidad, ocio y percepción del entorno por parte de la población de Aranjuez, con especial atención a los usuarios del abono joven de transporte. El cuestionario se compone de los siguientes módulos: Información personal, pertenencia, uso del Abono Transporte, movilidad familiar cotidiana y ocio. Debido al gran interés que supone la percepción del entorno de los usuarios del abono joven se realizó la encuesta en dos centros educativos de la ciudad de Aranjuez el Colegio Apóstol Santiago y el Instituto Domenico Scarlatti. Las edades de los encuestados oscilaron entre los 12 y 18 años. Fue realizado con *Google Forms*, lo que garantizó la anonimidad del encuestado, su fácil realización y la recopilación de respuestas.

El número total de respuestas alcanzado fue 240, teniendo en cuenta que según el censo 2021 del INE, los habitantes de Aranjuez entre los 12 y 18 años alcanzan los 4954, el resultado de la encuesta con un nivel de confianza del 95% otorga un margen de error de aproximadamente un 6%, lo que permite interpretar los resultados con un grado razonable de fiabilidad. Como complemento a las realizadas en institutos se realizó una segunda encuesta, esta vez a la población adulta para poder realizar una comparación entre resultados y para recopilar impresiones desde otra perspectiva en las preguntas de carácter abierto, pudiendo tener un alcance superior al de las entrevistas. el número de respuestas alcanzó las 68. Esta muestra permite representar los patrones de uso del abono, movilidad y elección de ocio con un nivel de confianza del 90% y un margen de error del 10%.

Focus Group

Para complementar a la información recogida en las encuestas, especialmente los testimonios del rango de edad superior a los 18 años, se decidió llevar a cabo la técnica del focus group, lo que permite captar no solo las opiniones individuales como en las respuestas abiertas del cuestionario o las entrevistas, sino también las dinámicas sociales, las coincidencias y las divergencias que emergen del intercambio entre los participantes. Se desarrolló con una duración aproximada de 120 minutos y contó con la participación de seis personas seleccionadas de forma que existiera diversidad en cuanto a edad, género y situación ocupacional. La sesión fue dirigida por el investigador, quien adoptó un rol de moderador, guiando la conversación mediante una guía semiestructurada tomando como referencia los apartados de la encuesta de participación ciudadana y los datos recogidos de locales comerciales durante el trabajo de campo. Se organizó en torno a cinco bloques temáticos: Vivir en Aranjuez, movilidad y uso del abono, hábitos de ocio, comercio en Aranjuez y relación entre transporte y elección del ocio.

5. Caso de Estudio

Aranjuez

Aranjuez es el municipio más meridional de la Comunidad de Madrid. Antiguamente era atravesada por la N-IV, pero tras la creación de la variante de la A-4, es necesario hacer uso de la M-305 para alcanzar la autovía.

Pese a estar en el extremo sur de la comunidad, queda conectada también con la red regional de Cercanías, concretamente con la línea C-3. Dicha conexión permite a los ribereños (gentilicio local), desplazarse hacia la capital pasando por Ciempozuelos, Valdemoro, Pinto y Getafe. Aunque en el pasado trenes de media distancia hacían parada en la estación, en la actualidad sólo se da servicio de Cercanías. Con respecto a la red de autobuses, el municipio queda nutrido por cinco líneas intermunicipales dentro de la Comunidad de Madrid, una de ellas nocturna. La localidad cuenta también con una red municipal de cinco líneas de autobuses, todas con cabecera en la estación de Cercanías. Aranjuez cuenta con once barrios: Centro-Casco Histórico, Foso-Moreras, Deleite-Plaza de Toros, Estación-Las Aves, Nuevo Aranjuez, El Mirador, Olivas-Vergel-Penicilina, Ciudad de las Artes y AGFA, que forman el núcleo del municipio además del PAU de la Montaña y el Cortijo de San Isidro (Figura 2).

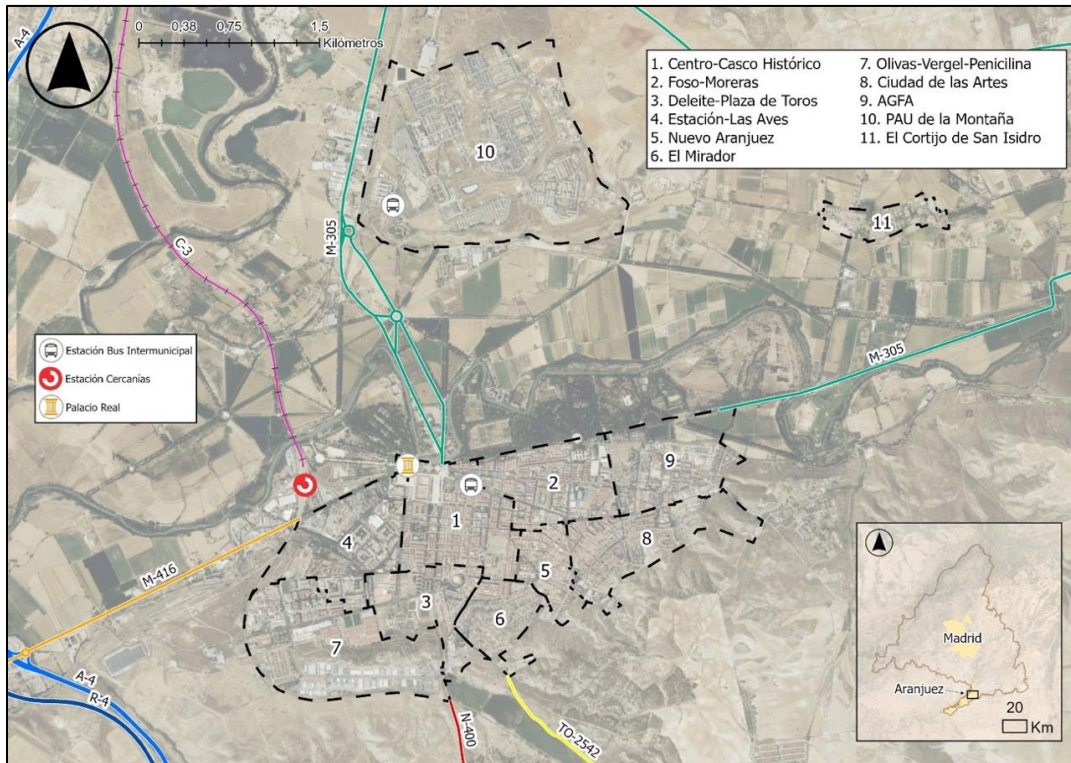


Figura 2. Mapa de situación del caso de estudio. Incluye los principales accesos, barrios y puntos de interés de Aranjuez.

Fuente: Preparado por el autor a partir de datos del INE (Secciones Censales) y del IGN.

Respecto a indicadores socioeconómicos, Aranjuez cuenta con un pico histórico de 62.508 habitantes censados en el año 2024 con un crecimiento relativo del 2,48%. La densidad es de 330 habitantes por km². Cuenta con 161,26 habitantes extranjeros por cada 1000 y cerró el año anterior con 3.104 desempleados. La última renta per cápita registrada (2022) es de 24.923 euros. El 69,17% de las unidades urbanas están destinadas al uso residencial y el 61,63 de las viviendas tienen régimen de tenencia en propiedad (Instituto de Estadística de la CAM, 2025).

Abono Transporte del CRTM

El CRTM introdujo en 1987 el Abono Transporte, un título personal que permitía al portador hacer uso de todos los operadores de la región (Consortio Regional de Transportes de Madrid, 2021). Los últimos datos del CRTM reflejan que 1.722.000 madrileños ejercitan su uso, superando el récord fijado en 2007.

Cómo se indica anteriormente, el abono joven existe como tarifa desde 1988. Inicialmente dando servicio hasta la edad de 18 años, en 1990 la presión social provocó su aumento hasta los 21. Tras sucesivas ampliaciones, en 2016 se consolida la tarifa de 20 euros mensuales para los jóvenes entre 7 y 26 años. Dicho precio se vio reducido al 50% a finales de 2022 y posteriormente al 60% en 2023, debido a las ayudas al transporte otorgadas por el gobierno central e igualadas por el regional por lo que en la actualidad la juventud madrileña dispone de un acceso total al transporte por 8 euros mensuales, que a partir de julio del 2025 pasarán a ser 10. Los datos de la EDM18 reflejan un descenso considerable en el porcentaje de usuarios tras salir del rango de edad del bono joven que no se recupera hasta alcanzar el siguiente rango de edad subvencionado (+65).

6. Resultados

Identificación de los patrones juveniles de movilidad de ocio

La herramienta principal para este apartado fue la encuesta de participación ciudadana realizada a la población juvenil, específicamente el apartado sobre ocio, en el que se preguntaban sobre destinos, preferencias y costumbres en ese respecto.

De los resultados podemos realizar una categorización de los destinos en base al número de encuestados que viajaron en el último año a ellos. El destino más destacado por volumen de desplazamientos es la ciudad de Madrid, corroborando los datos discutidos anteriormente. Es indudable que, al ser el centro neurálgico de la región metropolitana, dispone de la oferta más amplia y diversa de ocio, cultura, restauración y compras (Figura 3).

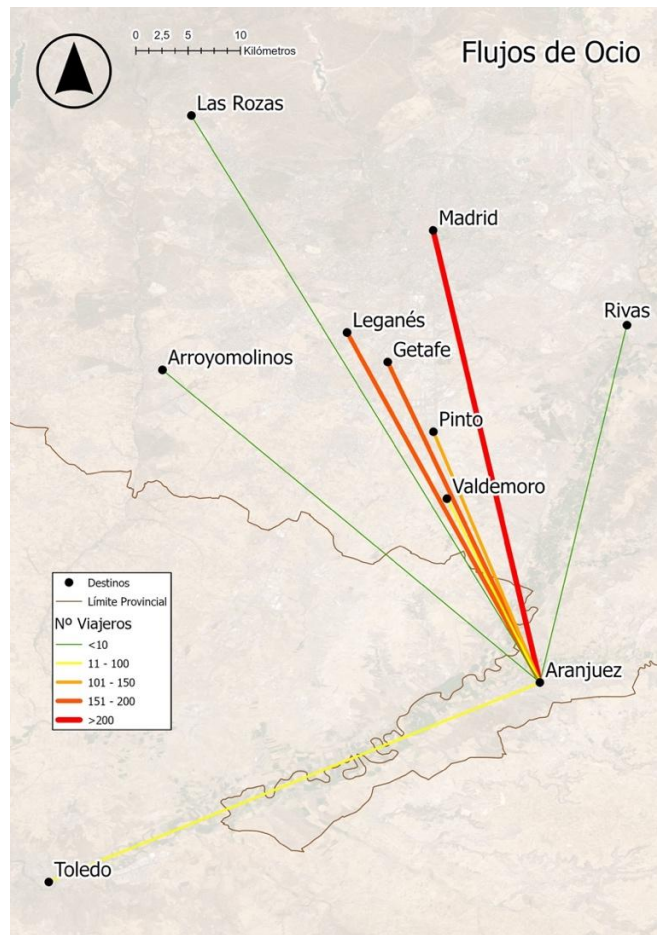


Figura 3. Mapa de los flujos de ocio con origen Aranjuez hacia los destinos con más atracción.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de participación ciudadana.

En un segundo escalón encontramos a Getafe y Leganés. Ofrecen una experiencia de consumo más contemporánea y atractiva para los jóvenes, basada en grandes superficies, tiendas de marca, cadenas de restauración y cines, que no tiene equivalente en Aranjuez. Estos destinos ejemplifican la creación de nuevos centros de atracción en el entorno madrileño, formando rutas de consumo y ocio consolidadas, sobre todo la correspondiente a Getafe con intención de ir al cine, superando en número incluso a Madrid. Pinto y Valdemoro fueron elegidos debido a su buena conexión mediante

la A-4 con Aranjuez además de contar con parada en la C-3 pero su oferta de ocio es claramente inferior a la de los ejemplos anteriores y queda reflejado en las respuestas. Arroyomolinos, Las Rozas Rivas-Vaciamadrid con peor conexión, pero una oferta de experiencias muy especializadas, ocupan el cuarto escalón. Toledo, pese a estar fuera de la comunidad y del área de influencia del abono, recogió viajeros al nivel de Valdemoro. Además de los destinos físicos, la encuesta revela un dato especialmente relevante: la frecuencia con la que el comercio online aparece como opción sustitutiva.

En lo relativo a la diferencia de los flujos en base a la intención del viaje podemos destacar como Madrid ejerce la mayor atracción general. Getafe destaca en solitario en los viajes para ir al cine mientras que, en compras de entretenimiento, la mayoría de usuarios prefieren no desplazarse fuera, ya sea comprando en Aranjuez o realizando pedidos online. Pese a que estos últimos también son una opción interesante para moda, a la altura de Leganés o Getafe y por delante de Aranjuez, no alcanzan a la tracción de Madrid. En conclusión, los patrones de movilidad identificados dibujan una imagen clara: Aranjuez actúa como un territorio que permite la salida de su población activa y consumidora hacia otros nodos metropolitanos, tanto reales como virtuales.

Distribución a nivel urbano de las actividades de ocio y consumo

El trabajo de campo, herramienta escogida para este objetivo, refleja una estructura comercial desequilibrada, caracterizada por la concentración de ciertos sectores, la ausencia de otros y una notable proporción de locales vacíos, que alcanzan el 23,6 % del total del parque comercial censado (Figura 4). De los 571 locales contabilizados, el 79 % corresponde a comercio local, lo que indica un tejido económico dominado por pequeños negocios de proximidad. Estas cifras reflejan la continuidad de un modelo de pequeño comercio tradicional, que, si bien mantiene cierta vitalidad, parece carecer de capacidad para competir con grandes superficies o centros especializados del entorno metropolitano. Las categorías con mayor número de establecimientos son restauración (86 locales, 15,1 % del total), moda (79 locales, 13,8 %) y cuidado personal (70 locales, 12,3 %). Estas actividades representan casi la mitad del tejido comercial y concentran buena parte de la dinámica urbana en términos de oferta para el consumo cotidiano. Sin embargo, se puede apreciar un déficit claro en actividades de ocio (10 locales, 1,8%), más aún si se tiene en cuenta que la mayoría de estos son destinados a mayores de edad (organización de eventos, lotería y casas de apuestas).

En cuanto a la distribución espacial (Figura 5), la mayor parte de los locales (443, es decir, el 78 %) se sitúa en la zona comercial tradicional, situada en los ejes principales del centro histórico. Esta área también concentra la mayor cantidad de locales vacíos (90), lo que supone una tasa de vacancia del 20,3 %. Le sigue el mercado municipal, con 72 locales (13 % del total) y un preocupante 58,3 % de locales sin actividad, lo que evidencia un declive funcional de este espacio como eje dinamizador. Por otro lado, el centro comercial El Deleite y sus alrededores acogen solo 56 locales (10 %), pero con una tasa de vacancia muy reducida (5,4 %), lo que sugiere una mayor estabilidad comercial pese a su menor volumen. En resumen, la distribución urbana del ocio y el consumo en Aranjuez está marcada por el predominio del comercio local, un claro déficit de espacios de ocio y un elevado porcentaje de locales vacíos, especialmente en el centro histórico y el Mercado de Abastos. Este panorama contribuye a explicar la salida recurrente de los residentes hacia otros municipios para acceder a una oferta más competitiva, como se ha analizado en el apartado anterior

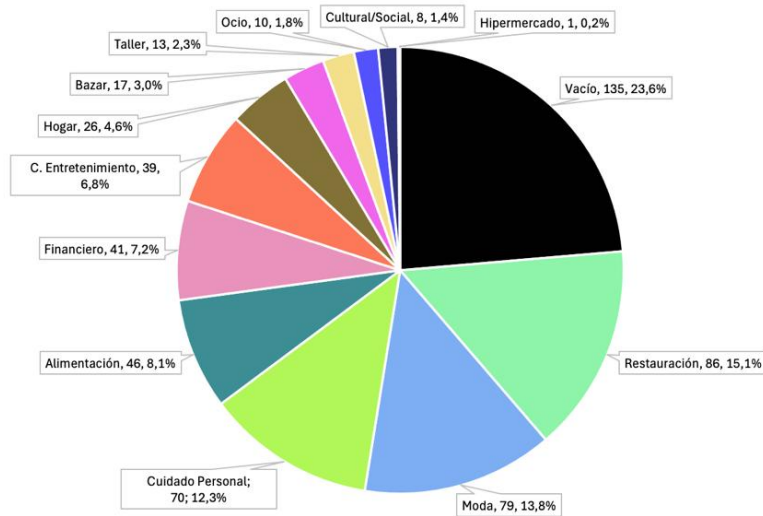


Figura 4. Porcentaje del total que supone cada categoría en el censo de locales.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la recopilación de locales comerciales.



Figura 5. Mapas de las tres zonas comerciales de interés, Zona Tradicional (izq.), El Deleite (arriba der.) y Mercado de Abastos (abajo der.), cada punto representa un local comercial recopilado. Fuente: Preparado por el autor a partir de la recopilación de locales comerciales.

Percepción de los residentes respecto a la identidad urbana, oferta de ocio y comercio en Aranjuez

Este apartado recoge las principales impresiones de los habitantes de Aranjuez a través de sus respuestas en los cuestionarios planteados por el investigador, con especial hincapié en las preguntas abiertas y las opiniones de los entrevistados en el focus group.

La mayoría de encuestados respondieron positivamente a la pregunta sobre felicidad de residir en Aranjuez. Los estudiantes puntuaron su felicidad con un 3,98 sobre 5. Marca que superaron ligeramente los adultos con un 4,08, reflejando una satisfacción general de la ciudadanía por vivir en el municipio. Para profundizar sobre esta condición, también se realizó a los estudiantes una pregunta relativa a la intención futura de mudarse. Pese al contento de residir en Aranjuez, más de la mitad declaran una preferencia por vivir fuera en el futuro, siendo la ciudad de Madrid la opción preferida de los estudiantes, mostrando que no solo es un polo atractor con respecto a la oferta de ocio, sino que también en intención de residencia. Por su parte, los adultos, mayoritariamente asentados en Aranjuez, reflejaron unos números inferiores de intención de mudarse, siendo otra comunidad autónoma el destino más escogido (41,3%), presumiblemente en busca de un clima costero más agradable de cara al futuro.

Cuando se preguntó por aspectos positivos de Aranjuez, la mayoría de entrevistados coincidió en que la distancia a Madrid permite que esté cerca cuando conviene y lejos para vivir lejos del bullicio. A la pregunta contraria, sobre los aspectos a mejorar de la localidad, casi la totalidad de las respuestas señalan la nula oferta de ocio, pero algunos estudiantes reclaman un refuerzo de las frecuencias de las líneas 429 y C3, demostrando la tracción que provoca Madrid. *En el focus group*, también se señaló al diseño urbano de Aranjuez, muy condicionado por las limitaciones físicas (el palacio, los jardines reales y el río Tajo) por el que se trazó un sistema ortogonal únicamente hacia el sur partiendo del tridente de calles iniciales, que ha limitado el crecimiento de la ciudad hasta el día de hoy.

Dentro de las respuestas del cuestionario a los adultos, se señaló que una posible solución frente a problemas de pertenencia de los ciudadanos fuera la existencia de un equipo deportivo en categorías altas a nivel nacional. En la actualidad, el equipo profesional en una categoría más alta es el Real Aranjuez, club de fútbol que disputa la liga Preferente Madrileña, categoría de sexto nivel nacional. Su mejor momento histórico fue en los noventa, etapa en la que llegó a disputar la Segunda División B, tercera categoría a nivel nacional. La creación de vínculos con el territorio a través del deporte ha sido estudiada previamente por investigadores como Branscombe y Wann (1991) que argumentan que la identificación con un equipo puede compensar la pérdida de vínculos tradicionales, proporcionando autoestima y un sentido de pertenencia. Por su parte, Hiroto (2020) demostró mediante encuestas que los fans de un equipo deportivo en Japón mostraban más cariño por su lugar de residencia que los no seguidores, generando el deporte un impacto positivo en la región.

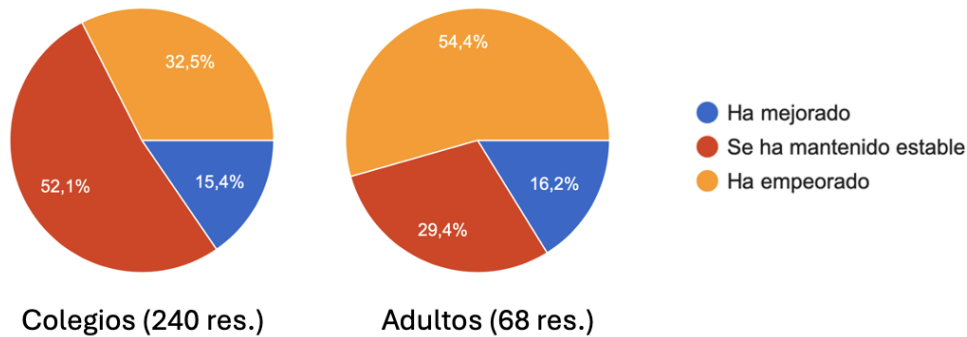


Figura 6. Respuestas de los encuestados a la pregunta sobre evolución de la oferta de ocio.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de participación ciudadana.

Respecto a la oferta local de ocio, los estudiantes la puntuaron con un 2,62 sobre 5, mientras que los adultos fueron aún más críticos, otorgando una puntuación de 2,26. Preguntados por la evolución de la oferta (Figura 6), los adultos volvieron a dar una peor puntuación, con un 54,4% que consideran que ha empeorado en los últimos años. Hay que resaltar que, en esta pregunta, las experiencias vitales de los adultos permiten añadir un mayor número de años a la muestra.

En la respuesta abierta del cuestionario, dos peticiones se repiten con asiduidad, un nuevo centro comercial y un cine. Cierto es que cuando el PAU de la Montaña fue planificado, un gran centro comercial coronaba el proyecto, prometiendo servicios y comercio a sus residentes. Pese a que su construcción se llevó a cabo y sigue en pie hoy en día, nunca llegó a abrir al no poder cerrar un acuerdo con un hipermercado que se instalara en su interior. Por su parte, Aranjuez lleva desde 2011 sin un cine (Figura 7), siendo desde entonces una eterna promesa electoral de las distintas corporaciones municipales, que no han conseguido cerrar contrato alguno con un proveedor. También lleva posponiéndose la construcción de un canal de remo desde que Aranjuez formara parte de la fallida candidatura de Madrid por los Juegos Olímpicos de 2012. Domínguez (2004) recalca la importancia de la política local en la creación de una identidad en la periferia, pero los constantes promesas fallidas de los gobiernos locales en Aranjuez hacen muy difícil ese desarrollo de pertenencia. Además, la ínfima inversión social, 31 euros por habitante cuando la media nacional es de 88, convierte al municipio en el peor de España en dicho aspecto (Bécares, 2022).

Una de las mayores discrepancias entre las peticiones de jóvenes y adultos es la de las franquicias. Los estudiantes piden que haya más variedad, mientras que representan una amenaza para el comercio local según los entrevistados de mayor edad. También queda reflejado que el centro comercial existente en Aranjuez, El Deleite no parece responder a las necesidades de los encuestados ni de los entrevistados que piden uno nuevo más parecido a los que ofrecen Getafe o Leganés. Por su parte, el Mercado de Abastos es destacado por la población adulta como un lugar de referencia debido a la calidad y cercanía que ofrece, pero no tardan en admitir sus carencias (poca accesibilidad en coche y complejo futuro. Este sentimiento es compartido por varios dueños de locales que, tras el intento fallido de revitalizar el anillo interior con una variada oferta de restauración, vieron como una gran parte de los negocios fueron arrastrados al cierre tras la pandemia. Uno de ellos relata que solo perdurarán los negocios que consigan pasarse a nuevas generaciones de la misma familia y ni aun así es positivo con el futuro del mercado, debido a que la mayoría de los usuarios del mercado son de avanzada edad y no se aprecia un cambio generacional.



Figura 7. Antiguo cine de Aranjuez, situado en la zona comercial tradicional y clausurado en 2011.

Fuente: Tomada por el autor en abril de 2025.

Un tema que no fue incorporado en los cuestionarios ni en la guía del focus group, que posteriormente fue tratado por los entrevistados es el de cómo afecta el turismo a la ciudad de Aranjuez. Lejos de temer repercusiones negativas como las que se pueden observar en casos como Malasaña y Toledo, se aboga por una intensificación de la oferta turística. El turista no hace uso del comercio local al quedarse en el entorno del paisaje cultural. También se cuestiona si la denominación de la UNESCO como Paisaje Cultural de la Humanidad ha supuesto alguna ventaja para el municipio.

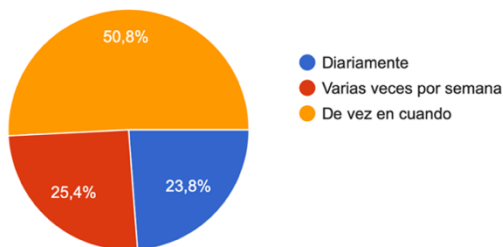
En definitiva, aunque una parte importante de la población valora positivamente la experiencia de residir en la ciudad, esta satisfacción convive con expectativas de abandono a medio o largo plazo, especialmente entre los más jóvenes. Las opiniones recogidas muestran un sentimiento generalizado de carencia en términos de ocio y comercio, con Madrid ejerciendo de polo de atracción. A esto se suma la presencia de una oferta mayor de empleo en la capital que ofrece más oportunidades a los ribereños. Las demandas reiteradas de equipamientos como un cine o un nuevo centro comercial, las promesas incumplidas desde el consorcio local, el declive del Mercado de Abastos, la insuficiencia de la oferta del centro comercial existente o el turismo de paso que no permea el tejido urbano, son manifestaciones de un modelo urbano con mucho más potencial del que hace uso y que pone trabas a la formación de un sentimiento fuerte de pertenencia.

Impacto del uso del Abono Transportes en Aranjuez

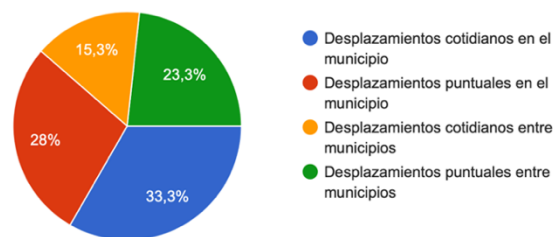
En este apartado se relatan las consecuencias del uso del Abono Transportes en la realidad del municipio de Aranjuez, recogiendo datos estadísticos de fuentes oficiales, respuestas de los cuestionarios e impresiones de los entrevistados a través del focus group.

En primer lugar, se recoge la cantidad de usuarios del abono entre los encuestados, existiendo una notable diferencia entre los estudiantes y los adultos. Mientras que los primeros alcanzan un 78,8% de usuarios, el dato desciende hasta el 41,2% para los segundos. Esto refleja la clara tendencia de dejar de renovar el abono una vez la tarifa joven deja de ser aplicable, más teniendo en cuenta que dentro de ese 41,2% formado por 28 personas, 18 de ellas estaban en edad de recibir descuento, ya sea joven o +65. En cuanto a la principal razón de uso entre los encuestados en edad escolar (Figura 8), el uso esporádico es ligeramente superior al cotidiano, demostrando que, aunque un gran porcentaje de los usuarios del abono lo utilizan para desplazarse al colegio o instituto (la razón más repetida en las encuestas fue la de desplazamientos cotidianos en el propio municipio), la mayoría de desplazamientos son con una intención diferente, presumiblemente de ocio. Del grupo de adultos que afirman hacer uso del abono, se puede observar la tendencia a usarse principalmente como medio para poder ir diariamente a la universidad o al trabajo, siendo para el 60,7% los desplazamientos cotidianos entre municipios la razón fundamental de uso.

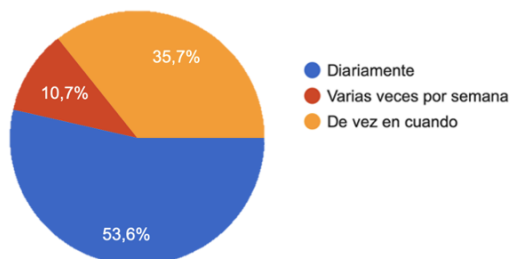
¿Cada cuánto utilizas el abono?
189 respuestas



¿Cuál es la principal razón por la que usas el abono?
189 respuestas



¿Cada cuánto utilizas el abono?
28 respuestas



¿Cuál es la principal razón por la que usas el abono?
28 respuestas

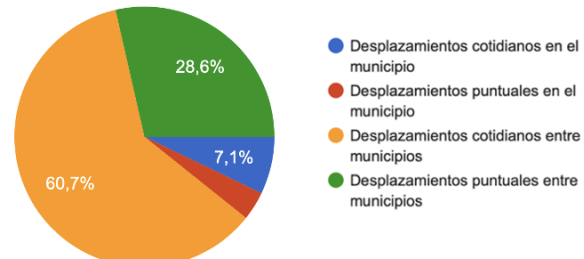


Figura 8. Respuestas de los encuestados (edad escolar, arriba; adultos, abajo) a la pregunta sobre uso y razón de uso del abono.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de participación ciudadana.

Los no usuarios del abono fueron preguntados por la decisión de no tenerlo. La mayoría de jóvenes que dieron dicha respuesta expresaron que no tenían necesidad de hacer uso de la tarifa, coincidiendo con los perfiles encuestados de menor edad (12 a 15 años), que generalmente precisan de atención familiar para poder desplazarse fuera del municipio. Enfrentados a la misma pregunta, los adultos reflejaron que, al disponer de un vehículo privado, no precisaban del abono. A este grupo se realizó una pregunta específica adicional sobre el uso histórico del abono, es decir, conocer si

habían sido usuarios en el pasado de este. El 72,5% afirmó haberlo sido, confirmando el fracaso del abono de mantener sus usuarios más allá de las franjas de edad subvencionadas.

Otro de los puntos a analizar es la satisfacción de los usuarios. Tomando la Encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas de 2021 del INE, se puede observar cómo Aranjuez destaca en los apartados de movilidad. De los 151 municipios de los que se tomaron datos (los de mayor tamaño y capitales de provincia, solo a mayores de 16 años), Aranjuez registra el peor dato absoluto en satisfacción del tiempo dedicado al transporte entre los menores de 30 años, con un 28% de encuestados indicando estar descontentos. A su vez, los resultados reflejan que el 37% de los habitantes de Aranjuez en ese mismo rango de edad dedican más de una hora y media a los desplazamientos diarios, situándose en primera posición del Ránking, por delante de Valdemoro y Pinto, dos municipios del eje formado por la A-4 y con parada de la C-3, pero más cercanos a la ciudad de Madrid. Este descontento con la línea C-3 se ha visto reflejado a lo largo de la investigación, especialmente por su escasa frecuencia, tanto en las respuestas de los cuestionarios como en el focus group.

Ampliando la muestra a toda la población, no solo los menores de 30 años, el porcentaje de insatisfechos baja al 18% (15ª posición, lidera Valdemoro) pero se mantiene en la segunda posición en tiempo dedicado con un 27%, solo por detrás de Collado Villalba. Este aumento de la satisfacción se puede atribuir a que al hacerse menor uso del abono y, consecuentemente, del transporte público, la población recurre al vehículo privado que otorga mayor comodidad al usuario. Según la misma encuesta, el uso del coche de los menores de 30 es de un 29%, que, aunque no esté recogido a menor escala de edad, se puede intuir que los mayores de 26 acaparan la mayoría de ese porcentaje, mientras que los mayores de 30 alcanzan un 72,5% de usuarios de vehículo privado.

Volviendo al “presupuesto de movilidad” propuesto por Zahavi (Marchetti, 1994), que marcaba la hora como media temporal que una persona pretende otorgar diariamente para moverse, se observa que un gran porcentaje de la población de Aranjuez supera dicho umbral. Si ampliamos los datos de más de 90 minutos a más de 60, un 38% de los ribereños superan el presupuesto y, si particularizamos con los menores de 30, el porcentaje asciende al 49% (Tabla 1). Esto puede ayudar a explicar mejor los datos de insatisfacción recogidos anteriormente, que incluso parecen mejores de lo que podrían ser según Zahavi.

%Personas (+16) por tiempo diario desplazándose	Total	Menos de 20 minutos	Entre 20 y 39 minutos	Entre 40 y 59 minutos	Entre 60 y 89 minutos	90 minutos o más
Total Aranjuez	23.643	19%	26%	17%	11%	27%
Menos de 30 años	5.895	14%	25%	12%	12%	37%
De 30 a 49 años	11.192	20%	24%	19%	13%	24%
De 50 y más años	6.556	23%	30%	17%	8%	22%

Tabla 1. Porcentaje de personas mayores de 16 años en Aranjuez en base al tiempo que dedican diariamente a desplazarse. En gris, los datos superiores a la hora.

Fuente: Preparado por el autor a partir de la encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas, INE, 2021.

En un ejercicio de imaginación se propuso, tanto en los cuestionarios como en el focus group, imaginar como cambiaría la dinámica de movilidad individual y general en un Aranjuez sin acceso al abono. En primer lugar, se preguntó sobre los desplazamientos al exterior del municipio, los encuestados en edad escolar otorgaron respuestas con un resultado muy parejo, un 51,3% asegura

que realizaría menos viajes con destino fuera de Aranjuez frente a un 47,5% que no creen que cambiaría su dinámica actual. Por su parte, los adultos reflejaron con una convicción mayor que su dinámica permanecería inalterada, un 64,3%. Con respecto al impacto general en Aranjuez, los resultados reflejaron resultados contrarios a los esperados por el investigador. Un elevado número, tanto de jóvenes (76,7%), como de adultos (67,6%) aseguraron que no creen que se aprovecharía más la oferta de ocio y comercio de Aranjuez si no se pudiera usar el abono transporte. En el focus group surgieron algunas ideas que pueden llegar a explicar este sentimiento, como el transporte por la propia Aranjuez o el impacto económico que supondría dificultar la entrada y salida de personas.

Es importante recalcar que el Abono Transporte es un arma de doble filo, porque a la vez que te otorga facilidades para salir del municipio, también promueve la movilidad intramunicipal, es por ello por lo que para muchos jóvenes que no vivan cerca de los núcleos comerciales y sociales de Aranjuez, como lo pueden ser los residentes en el PAU de la Montaña, el no poder usar el abono supone depender de sus familiares y sus vehículos para poder hacer uso de la oferta municipal. Pese a esta realidad, a la pregunta planteada sobre si el abono condiciona su elección de ocio, el 60,8% de los jóvenes respondió negativamente frente al 70% de los adultos que tampoco estaban de acuerdo con esa relación entre abono y elección de ocio.

En definitiva, los resultados obtenidos por los diversos métodos de la investigación reflejan una población ribereña que dedica un gran porcentaje de su tiempo a desplazarse al trabajo o a su lugar de estudio, hecho que provoca una cierta insatisfacción que se intensifica en los menores de 30 años. También se observa que el abono se utiliza durante los periodos de subvención tanto para ocio como para movimiento cotidiano, pero entre los 26 y 64 años pasa a tener un papel muy secundario frente al vehículo privado. Las respuestas de los cuestionarios y el focus group reflejan también que la desaparición del abono no generaría una reactivación del consumo local ni que el uso del abono y la elección de ocio estén relacionadas.

7. Conclusiones

A lo largo del trabajo se ha analizado el papel del Abono Transporte en la configuración de los patrones de movilidad, ocio y consumo en la ciudad de Aranjuez. El objetivo no era únicamente realizar una medición de su uso o descifrar cómo afecta a la elección modal sino comprender como dicha política de movilidad puede tener impactos inesperados en la vida urbana de un municipio intermedio como Aranjuez, en los márgenes funcionales de Madrid, incluso fuera de su zona metropolitana pero fuertemente integrado en su dinámica. Los resultados han reflejado que el abono, especialmente mediante la tarifa joven, es una herramienta muy efectiva a la hora de propiciar los desplazamientos con motivos de ocio. Más de tres cuartos de los encuestados en edad escolar ejercen su uso y existe una predominancia de desplazamientos puntuales por encima de los cotidianos. En contraste, los adultos muestran una tasa de uso mucho menor y orientada a razones laborales o académicas, debido a las oportunidades que otorga Madrid y sus inmediateces en dichos parámetros. También se aprecia una pérdida de relevancia del abono fuera de los rangos de edad subvencionados, propiciada por la pérdida de dicho descuento o la preferencia del vehículo privado por comodidad.

Con respecto a las hipótesis iniciales, este estudio ha permitido matizar las ideas que vinculan, subvenciones, movilidad y pérdida de pertenencia. Los datos muestran que la presencia del abono no implica, necesariamente, una desvinculación afectiva con el territorio. De hecho, la mayoría de encuestados manifiesta estar feliz de poder vivir en Aranjuez. La contradicción aparece cuando se

plantea la intención de mudanza: muchos jóvenes que se sienten felices de vivir en el municipio declaran querer marcharse en un futuro, mayoritariamente a la propia Madrid. Esta dualidad refleja que la decisión de salir no se debe a una insatisfacción inmediata, sino a la ausencia de horizontes vitales dentro del propio municipio, especialmente en lo que respecta a empleo, instituciones académicas y ocio diversificado. En este sentido, el abono actúa como un medio facilitador que permite mantener una relación dual con Aranjuez: vivir en él, pero consumir, estudiar y proyectarse fuera, lo que acerca al municipio a la etiqueta de ciudad dormitorio, como se reflejó durante el focus group. Además, la percepción mayoritaria de que la retirada del abono no generaría una mayor utilización de la oferta local, compartida por el 76,7 % de los jóvenes y el 67,6 % de los adultos, revela que quizás el problema no es la fácil accesibilidad al exterior, sustituible mediante vehículo privado, sino la debilidad estructural de la propia oferta de ocio y consumo en Aranjuez. No es la facilidad para irse lo que invita a irse a los habitantes, sino la falta de razones para quedarse.

Además, los datos objetivos refuerzan esta lectura. Aranjuez lidera los rankings nacionales de insatisfacción con el tiempo dedicado al transporte entre menores de 30 años, y casi la mitad de los jóvenes supera los 60 minutos diarios en desplazamientos. Lejos de generar desconexión por comodidad, el transporte público se convierte en una carga cotidiana para quienes deben recorrer largas distancias para acceder a lo que su municipio no les ofrece. Sin embargo, para muchos de los encuestados y entrevistados, la cercanía física a Madrid es uno de sus puntos fuertes, por lo que reclaman mejoras del servicio existente, particularmente en frecuencias.

El análisis cualitativo aporta aún más profundidad a este diagnóstico. A través del focus group, se ha podido observar cómo diferentes generaciones interpretan de forma distinta el papel del abono. Para los más jóvenes, representa libertad y autonomía, pero también dependencia. Para los adultos, su pérdida de atractivo revela la preferencia por el vehículo privado como solución más cómoda ante las, ya nombradas, escasas frecuencias. Además, tanto jóvenes como adultos coinciden en una visión crítica de la oferta de ocio y comercio local, demandando más variedad. La imagen del Aranjuez turístico, monumental pero también estático frente a las oportunidades que ofrece dicho turismo emerge como un obstáculo para construir una ciudad con más oportunidades. El turismo excursionista asociado al Paisaje Cultural no permea en el tejido comercial local, generando una economía desconectada de las necesidades de la población estable.

Por su parte, los repetidos fracasos y posteriores promesas de las corporaciones locales, como el centro comercial sin inaugurar, el canal de remo no construido, la ausencia de cine desde 2011, o el paupérrimo gasto social per cápita han erosionado la confianza ciudadana y dificultado la construcción de una identidad urbana fuerte. Todo ello lleva a una conclusión fundamental: el abono no es el problema, pero visibiliza los límites del modelo urbano actual de Aranjuez. Si bien es una herramienta clave para la movilidad y la equidad territorial, su existencia solo tiene sentido en el marco de una ciudad que sea capaz de competir, complementar y retener. Sin una estrategia integral que fortalezca la oferta de servicios, cultura, empleo y ocio, el abono seguirá funcionando como puerta de salida más que como red de conexión.

Como futuras líneas de investigación, se recomienda comparar este caso con otros municipios del entorno madrileño que presenten dinámicas similares. En primer lugar, municipios del eje formado por la autovía del Sur (A-4) como son Pinto y Valdemoro, que presentan números de satisfacción con la movilidad similar. Otros como Collado Villalba y Arganda del Rey, por ser municipios con un tamaño y distancia a la metrópoli similar a Aranjuez. Por último, localidades peor conectadas a Madrid, pero con centro histórico o cultural como Chinchón o Manzanares el Real. Por otro lado, sería pertinente

aplicar indicadores como el *excess commuting* y sus derivados ideados por Kanaroglou et al. (2015) en Aranjuez para medir de forma más precisa el desajuste entre forma urbana y patrones de movilidad. Estas herramientas aportarían valor tanto a la investigación académica como a las políticas públicas orientadas a reforzar la autonomía funcional de las ciudades intermedias en la región madrileña. También sería interesante probar experimentalmente diferentes modelos de abono como el ejemplo neerlandés, en el que se subvenciona según la intención del viaje, no simplemente por edad y observar cómo cambian los patrones de movilidad y los flujos de ocio en consecuencia.

En conclusión, este TFM ha acabado planteando una pregunta sencilla: ¿puede una ciudad ser realmente habitable si no ofrece motivos para quedarse? La respuesta, en el caso de Aranjuez, sigue siendo ambigua. El reto no está solo en vigilar las conexiones con el exterior, sino en reconstruir desde dentro un proyecto urbano que ilusione, retenga y represente a quienes lo habitan.

Referencias

Bécares, R. (3 de diciembre de 2022). ¿Qué ocurre en Aranjuez, la ciudad con el menor gasto social de toda España? *El Periódico de España*. <https://www.epe.es/es/madrid/20221203/aranjuez-ciudad-menor-gasto-social-espana-79458323>

Boyd, B., Chow, M., Johnson, R., Smith, A. (2003). Analysis of effects of fare-free transit program on student commuting mode shares BruinGo at University of California at Los Angeles. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 1835(1), :101-110. <https://doi.org/10.3141/1835-13>

Branscombe, N. R. y Wann, D. L. (1991). The Positive Social and Self Concept Consequences of Sports Team Identification. *Journal of Sport and Social Issues*, 15(2), 115-127. <https://doi.org/10.1177/019372359101500202>

Cadena, P. C. B., Vassallo, J. M., Herraiz, I., & Loro, M. (2016). Social and Distributional Effects of Public Transport Fares and Subsidy Policies: Case of Madrid, Spain. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2544(1), 47-54. <https://doi.org/10.3141/2544-06>

Cohen, S. A. y Gössling, S. (2015). A darker side of hypermobility. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 47(8), 166-1679. <https://doi.org/10.1177/0308518X15597124>

Comisión Europea. (2025). *Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe*. https://transport.ec.europa.eu/document/download/7cd9a05e-1789-4383-9ea9-6ebb08128797_en?filename=EGUM_WG6-DEL6-2_Inclusive_and_sustainable_future_of_urban_mobility_in_Europe.pdf

Consorcio Regional de Transportes de Madrid. (2021). *Cronología del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, 1985-2021*. https://crtm.es/media/4yknjbOz/historia_crtm.pdf

Domínguez, M. (2004). *Identidad local y política municipal en la periferia metropolitana de Madrid*. (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid.

García-Palomares, J.C. (2010). Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid. *Journal of Transport Geography*, N° 18, 197-213. <https://doi.org/10.1016/j.itrangeo.2009.05.012>

Gutiérrez-Puebla, J. y García-Palomares, J.C. (2007). New spatial patterns of mobility within the metropolitan area of Madrid: towards more complex and dispersed flow networks. *Journal of Transport Geography*, N° 15, Vol. 1, 18-30. <https://doi.org/10.1016/j.itrangeo.2006.01.002>

Hamilton, B.W. (1982). Wasteful Commuting. *Journal of Political Economy*, 90(5), 1035-1051. <https://doi.org/10.1086/261107>

Hiroto K. (2020). Residents' Support for Local Professional Sports Teams and Community Consciousness: A Focus on Place Attachment and Expanded Ego, *The Annual Review of Sociology*, 2020(33), 109-120, <https://doi.org/10.5690/kantoh.2020.109>

Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G. y Linnerud, K. (2020). Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, 65, 101454. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>

Kanaroglou, P. S., Higgins, C. D. y Chowdhury, T. A. (2015). Excess commuting: a critical review and comparative analysis of concepts, indices, and policy implications. *Journal of Transport Geography*, Elsevier, vol. 44(C), pages 13-23. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.02.009>

Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*. 47 (1): 75-88. [https://doi.org/10.1016/0040-1625\(94\)90041-8](https://doi.org/10.1016/0040-1625(94)90041-8)

Mohino Sanz, M. I., Ureña Francés, J. M. de y Solís Trapero, E. (2015). Patrones de movilidad en áreas distantes de regiones metropolitanas multicéntricas: radialidad vs. tangencialidad. El caso de Castilla-La Mancha respecto a la región metropolitana madrileña. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (69). <https://doi.org/10.21138/bage.1898>

Morcillo López, M. (2023). Evocación de la memoria y la cotidianeidad en Parla (Madrid): una aproximación al sentido de lugar en la ciudad dormitorio. *TERRA: Revista De Desarrollo Local*, (13), 46-67. [10.7203/terra.13.27339](https://doi.org/10.7203/terra.13.27339)

Ortúzar, J. y Willumsen, L.G. (2011). *Modelling Transport*. Hoboken: John Wiley & Sons.

Palacios-García, D., Hidalgo-Giralt, C., Roca-Medina, A. y Herrada-Hidalgo, A. (2024). Gentrificación comercial en Malasaña (Madrid). Nuevas dinámicas comerciales para nuevas realidades socio-demográficas y económicas. En *La ciudad" veinte-treinta": miradas a los espacios urbanos del siglo XXI: Actas del XVII Coloquio de Geografía Urbana*, I Coloquio Internacional de Geografía Urbana (pp 261-272), Valladolid-Burgos, 17-21 de junio.

Pozo Rivera, E. (2022). Aranjuez : crecimiento y transformación urbana reciente en una ciudad histórica en *Ciudades medias en España : urbanización y políticas urbanísticas (1979-2019): 40 años de ayuntamientos democráticos*. Lleida. Edicions de la Universitat de Lleida, Casalini.

Ruiz-Apilánez, B., Arnaiz, M y Ureña, J. M. de (2015). Beyond Lively Streets. En Vaughan, L. (Ed.), *Suburban Urbanities. Suburbs and the Life of the High Street* (130-150). UCL Press.

Solís Trapero E. (2008). El horizonte urbano madrileño: más allá de la región político-administrativa. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 28(1), 133-162. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0808110133A>

Solís Trapero, E. (2011). Del área metropolitana hacia la región urbana policéntrica madrileña : cambio de escala, estructura y articulación territorial (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid

Solís Trapero, E., Ruiz-Apilánez Corrochano, B., Mohino Sanz, M. I. y De Ureña Francés, J. M. (2015). La transformación del sistema urbano y el papel de los municipios con conjunto histórico: el caso de la región urbana madrileña. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 47(184), 275-292. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76409>

Solís Trapero, E., Ureña Francés, J. M. de y Mohino Sanz, M. I. (2018). Centralidad territorial y especialización funcional como guía para la intervención en municipios con conjunto histórico. El caso de la Región Urbana Madrileña. *Architecture, City and Environment*, 12(37), 99-132. [10.5821/ace.13.37.4904](https://doi.org/10.5821/ace.13.37.4904)

Te Brömmelstroet, M., Mladenović, M.N., Nikolaeva, A., Gaziulusoy, İ., Ferreira, A., Schmidt-Thom., K., Ritvos, R., Sousa, S. y Bergsma, B. (2022). Identifying, nurturing and empowering alternative mobility narratives. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100031. [10.1016/j.urbmob.2022.100031](https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100031)

Troitiño Vinuesa, M. A., García Hernández, M. y de la Calle Vaquero, M. (2011). Las actividades turístico-recreativas en los Planes de Gestión de los Sitios Patrimonio Mundial. El caso de Aranjuez, Paisaje Cultural de la Humanidad. *Cuadernos de Turismo*, (27), 907–929. Recuperado a partir de <https://revistas.um.es/turismo/article/view/140281>

Vickerman, R.W., Spiekermann, K. y Wegener, M. (1999). Accessibility and economic development in Europe. *Regional Studies*, 33 (1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/00343409950118878>

Wegener, M. y Böckemann, D. (1998). The SASI Model: Model Structure. Institut für Raumplanung, Universität Dortmund. [10.17877/DE290R-151](https://doi.org/10.17877/DE290R-151)

Wickramaarachchi, N. (2020). Expansion of commuter facilities and a diminishing sense of place among migrants in a rural Australian town, *Rural Society*. [10.1080/10371656.2020.1753329](https://doi.org/10.1080/10371656.2020.1753329)

Zahavi, Y. y Ryan, J.M. (1980). Stability of Travel Components Over Time. *Transportation Research Record*, 750, 13-19. Recuperado de <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/trr/1980/750/750-004.pdf>

Zhou, J. (2014). From better understandings to proactive actions: Housing location and commuting mode choices among university students. *Transport Policy*, 33, 166-175. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.03.004>

Turismo y Territorio. La transformación del sur de Tenerife (1960 – 2018).

Tourism and Territory. The transformation of the south of Tenerife (1960 – 2018)

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5625

Cristina García-Blanco Chávez

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 23.01.2025

Tutor: Isabel González García

Resumen

A partir de los años 60 del s.XX, llega al sur de la isla de Tenerife, el boom turístico gracias a la aprobación de planes urbanísticos a favor de la expansión urbano-turística. La costa del litoral sur sufre una gran transformación estructural que supone la reclasificación de suelo rústico en suelo urbanizable para uso turístico-residencial y la sustitución de ciertas actividades económicas, como la agricultura, para crear un gran centro turístico internacional. Este proceso de producción de espacios de ocio implica una revalorización de los terrenos y una génesis en los cambios de uso del suelo.

Es por ello que el presente trabajo pretende analizar cómo ha sido la evolución del modelo turístico en el sur de Tenerife, a través del análisis de sus cuatro etapas evolutivas, observando la clasificación y la calificación del suelo, y los planes urbanos desarrollados en el territorio para examinar como esta actividad económica ha provocado en la actualidad una polarización territorial que afecta al conjunto insular.

Palabras clave

Expansión urbano-turística, Polarización territorial, Reclasificación del suelo

Abstract

From the 1960s onwards, the tourist boom arrived in the south of the island of Tenerife, thanks to the approval of urban development plans in favour of urban-tourist expansion. The southern coastline underwent a major structural transformation that involved the reclassification of rural land into land for development for tourist-residential use and the substitution of certain economic activities, such as agriculture, in order to create a large international tourist centre. This process of production of leisure spaces implies a revaluation of the land and a genesis in the changes in land use.

For this reason, this paper aims to analyse the evolution of the tourist model in the south of Tenerife, through the analysis of its four evolutionary stages, observing the classification and qualification of the land, and the urban plans developed in the territory in order to examine how this economic activity has currently caused a territorial polarisation that affects the island as a whole.

Keywords

Urban-tourist expansion, Territorial polarisation, Land re-classification

♣ **Cristina García-Blanco Chávez** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

cristina.garcia-blanco.chavez@alumnos.upm.es

1. Introducción.

El 20 de abril de 2024, la población canaria exigió a las autoridades un nuevo modelo económico y de desarrollo, que protegiera a la población residente y evitara el crecimiento descontrolado de la actividad turística. En 2023, 13.950.687 turistas extranjeros visitaron las islas convirtiéndose en un nuevo récord turístico (INE, 2023). Sin embargo, durante ese mismo año, Canarias fue la segunda comunidad con mayor tasa AROPE (At Risk of Poverty or Exclusion) con un 33,8% de la población en riesgo de pobreza y un 13% en pobreza extrema (AROPE, 2024). Si a esto, sumamos los problemas territoriales, ambientales y socioeconómicos a los que se enfrentan las islas, se observa que su situación está llegando a límites insostenibles.

Con esta investigación se pretende reflexionar acerca de cómo la actividad turística con la ayuda de los instrumentos de planificación urbana ha generado desde sus inicios una profunda transformación espacial de las localidades costeras, centrando el análisis en el caso de la isla de Tenerife. Se ha observado que al igual que ha pasado en otras islas, su base económica ha pasado de depender de las actividades agrarias a girar en torno al sector terciario, con el turismo como actividad principal de generación de ingresos (Jerez Darias y Martín Martín, 2021).

Sin embargo, sabiendo que cuenta con un gran porcentaje de población en riesgo de pobreza, aparecen la siguiente pregunta, ¿realmente la población local se encuentra favorecida en su día a día por la actividad turística?

El modelo turístico observado en Tenerife se ha centrado principalmente en un turismo tradicional de sol y playa, situándose en las costas del litoral sur de la isla e ignorando otras zonas. Por lo que surge la siguiente cuestión: ¿Ha originado el turismo desigualdades territoriales?

Se trata entonces de analizar y evaluar las repercusiones urbanas que han tenido las políticas públicas y su relación con el territorio. Demostrando como el planeamiento urbano en Tenerife, en contra de los principios que lo caracterizan y cegado por ver en el turismo la principal fuente de riquezas, ha contribuido a impulsar el modelo desarrollista turístico en el sur de la isla, favoreciendo una polarización territorial que afecta al conjunto insular.

2. Metodología de análisis.

Para poder evaluar el impacto del turismo en Tenerife, la metodología empleada se ha basado en el análisis del territorio del sur de la isla, a través de sus fases evolutivas, con inicio en 1960, coincidiendo con la llegada del turismo moderno a las islas y con final en 2018, ya que, es el último año del que se obtienen datos de ocupación del suelo en el territorio del Instituto Geográfico Nacional.

Por un lado, se apreciará como ha sido el desarrollo global del conjunto del sur de Tenerife para analizar, a continuación, a escala municipal tres de los nueve municipios que constituyen el sur de la isla (Arona, Adeje y San Miguel de Abona). En esta parte, se pretende observar cómo ha cambiado el suelo del municipio durante las fases evolutivas, a través de la clasificación y calificación del suelo del Instituto Geográfico Nacional.

3. Marco teórico.

La aprobación del Plan de Estabilización de 1959 marcó el inicio de una recuperación económica en España, después de una etapa de crisis. Es en este contexto que se observa el turismo como una importante partida estabilizadora para el país y se promociona su crecimiento (Vallejo Pausada, R., 2014).

Entre las políticas territoriales más destacadas estuvo el Plan Nacional de Turismo de 1955 que introdujo el concepto de “zona de interés turístico”, es decir, lugares con buenas condiciones naturales para atraer visitantes (Galiana Martín, L. y Barrado Timón, D., 2006). Por otro lado, en 1963 se aprueba la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, cuyo objetivo era llenar el hueco que había dejado la Ley del Suelo de 1956 en cuanto al fenómeno turístico (Collado Lara, M., 2017) y crear un sistema de planificación territorial propio y diferenciado, con sus propios presupuestos conceptuales y técnicos (Galiana Martín, L. y Barrado Timón, D., 2006).

Con la Constitución de 1978, las Comunidades Autónomas asumieron las competencias sobre urbanismo y turismo en sus territorios (art.148.1.3ª CE y art.148.1.18ª CE) (Llagas Gelo, F., 2017). Sin embargo, esta política fraccionada, donde intervenían una multitud de agentes, produjo en la práctica que no existieran mecanismos de coordinación. Esto provocó el desconcierto entre los agentes públicos y el descontento entre los privados que reclaman un plan que diera un gran impulso al sector (Collado Lara, M., 2017). A esta situación, se suman otras nuevas políticas en las décadas posteriores como: los Planes Futuros (1992-1999), el Plan Integral de Calidad del Turismo Español (1999), el Plan del Turismo Español Horizonte 2020 (2007), el Plan Turismo Litoral Siglo XXI (2011), el Plan Nacional e Integral de Turismo (2012-2015) y las Directrices Generales de la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030 (2019).

En Canarias, se observa como el turismo de masas empezó a coger fuerzas a partir de los años 60, con la apertura de España al exterior (Seco Gómez, E., 1985). En el caso de la isla de Tenerife, este nuevo modelo turístico pasa a ubicarse mayoritariamente en el litoral sur debido a factores como: una temperatura uniforme, la ausencia de lluvias y la presencia de sol permanente. El territorio comienza a experimentar una profunda transformación estructural que supone la remodelación o la sustitución de las actividades económicas y de las características sociales preexistentes (Martín Martín, V.O., 2005). Pues, a través de la reclasificación del suelo, se fomentó la creación de hoteles y la formación de un territorio dedicado a la actividad turística de un carácter más familiar, en busca de sol y playa (Ojeda, A.R., González Morales, A., y Hernández Torres, S., 2016).

Para conseguir que el turismo se afianzara como la principal actividad económica, en la década de 1960, se empiezan a redactar Planes Parciales o Especiales con fines turísticos a través de tres caminos posibles. En primer lugar, tenemos la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956, que permitía la clasificación del suelo, a través del Plan General que se pormenorizaba en Planes Parciales. Como ejemplo tendríamos el Plan General de Ordenación Urbana El Médano (Seco Gómez, E., 1985). Otra posibilidad era a través de la Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (CITN). Sin embargo, los CITN tuvieron una significación reducida tanto en el conjunto de la urbanización turística como en el total de plazas y superficie ocupada. Son ejemplos el CITN Acantilado de los Gigantes (1964), el CITN El Guincho (1967) y el CITN Callao Salvaje (1969) (Galiana Martín, L. y Barrado Timón, D., 2006). Por último, el cauce que mayor fama tuvo fue la Circular sobre Planes Especiales con finalidad turística, aprobada en 1968 por la Comisión Provincial de Urbanismo de Santa Cruz de Tenerife. Esta era aplicable a poblaciones de menos de 50.000 habitantes que no tuviesen un Plan General o donde este no abarcara la totalidad del término municipal (Seco Gómez, E., 1985). Adeje fue uno de los municipios que hizo uso de dicha circular, donde entre 1968 y 1973, doce de los

4. El turismo en el sur de Tenerife.

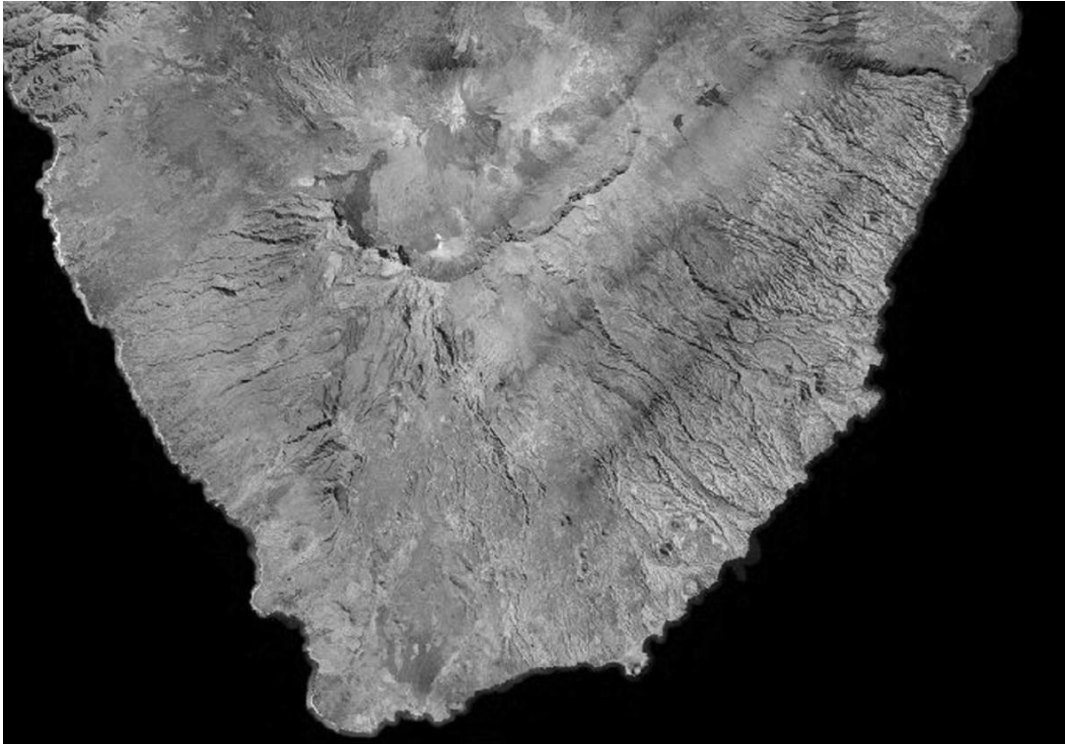


Figura 2. Ortofoto del sur de Tenerife durante la fase de iniciación (año 1964).
Fuente: Visor del Sistema de Información Territorial de Canarias (2024).



Figura 3. Ortofoto del sur de Tenerife durante la fase de renovación (año 2000).
Fuente: Visor del Sistema de Información Territorial de Canarias (2024).

El sur de Tenerife ha pasado por un proceso de transformación profunda impulsado por el desarrollo turístico. Durante la fase de iniciación (1960 – 1975) (Fig. 2), la actividad económica predominante fue la agricultura, concentrada principalmente en las zonas medias-altas y desarrollada en terrazas de cultivos tradicionales. Encontramos pequeños asentamientos rurales y un litoral prácticamente virgen. En cambio, en la fase de conformación (1975 – 1990), con la inauguración del Aeropuerto del Sur de Tenerife, se observa como el turismo avanza y se crean núcleos turísticos ex-novo. Las zonas agrarias van desapareciendo o son transformadas en terrenos para urbanizaciones turísticas. La costa empieza a sufrir transformaciones, apareciendo el Puerto Deportivo Acanalado de Los Gigantes (Santiago del Teide) y el Puerto de Los Cristianos, convirtiéndose este último en un importante nodo de transporte y favoreciendo el turismo marítimo (Cáceres Morales, E., 2001).

En la última década del siglo XX, correspondiente con la fase de consolidación (1990 – 2000) esta tendencia se intensifica. El turismo se afianza en municipios como Arona, Adeje, San Miguel de Abona y Granadilla de Abona. El uso dominante en el litoral es el turístico y se observa cómo se amplía la cantidad de puertos deportivos. También se produce una mejora en las infraestructuras, con la ampliación de la autopista del sur de Tenerife y empiezan a consolidarse territorios como Los Cristianos o Las Américas en Arona y surgen nuevas zonas como Fañabé o La Caleta en Adeje. Por otro lado, se diversifica el uso del suelo con categorías destinadas a equipamientos deportivos o zonas industriales y comerciales.

Finalmente, con la fase de renovación (2000 – 2018) (Fig.3), se observa cómo las zonas urbanas del interior se empiezan a expandir como consecuencia del modelo turístico desarrollado. En este período, Arona alcanza su límite de saturación y la expansión turística continua en los municipios vecinos, Adeje y San Miguel de Abona. Con respecto a 1960 donde las zonas urbanas ocupaban muy poca superficie, ahora observamos como el turismo ha desplazado casi por completo la actividad agrícola.

El municipio de Arona y su evolución de la ordenación territorial.

Fase de conformación: 1975-1990			Fase de consolidación: 1990-2000			Fase de renovación: 2000-2018		
Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)	Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)	Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)
Suelo urbano	1092,64	13,39	Suelo urbano consolidado	1092,64	13,39	Suelo urbano consolidado	1007,2	12,34
			Suelo urbano no consolidado	-	-	Suelo urbano no consolidado	160,46	1,97
Suelo urbanizable	623,43	7,64	Suelo urbanizable sectorizado	298,54	3,66	Suelo urbanizable sectorizado	110,27	1,35
			Suelo urbanizable no sectorizado	324,89	3,98	Suelo urbanizable no sectorizado	371,24	4,55
Suelo no urbanizable	6206,51	76,06	Suelo no urbanizable de interés natural y paisajístico	1989,53	24,38	Suelo no urbanizable espacio natural ordenado	1659,1	20,33
						Suelo no urbanizable protección territorial	1203,61	14,75
						Suelo no urbanizable protección ambiental	678,75	8,32
			Suelo no urbanizable de interés agrícola	3699,16	45,33	Suelo no urbanizable protección económica	2128,53	26,09
			Suelo no urbanizable	517,82	6,35	Suelo no urbanizable	517,82	6,35
Suelo no urbanizable asentamiento rural	-	-						

Figura 4. Superficies de suelo según fase evolutiva en el municipio de Arona.

Fuente: Elaboración Propia gracias a los datos extraídos del Instituto Geográfico Nacional.

En relación al análisis a escala municipal, podemos destacar el municipio de Arona por ser el primero en promover la actividad turística en el sur de Tenerife. Durante la fase de iniciación (1960 - 1975), se desarrolló en 1966 su Plan General de Ordenación que declaraba como urbanizable todo el municipio. Gracias a ello, se aprobaron 17 Planes Parciales que sumaban más de 1000 hectáreas y tenían una capacidad para más de 145.000 plazas turísticas. Sin embargo, dicho plan debía ser revisado,

apareciendo durante la fase de conformación (1975 - 1990), la Revisión del Plan General de Ordenación de Arona en 1987, cuya función era ubicar las áreas donde los capitales extranjeros pudieran tener renta urbana (Martín Martín, 1997). Con este plan, el suelo urbano se localiza principalmente en áreas costeras para destinarse a uso turístico, ocupando los territorios de Playa de Las Américas, Los Cristianos, Palm-Mar y Costa del Silencio, mientras que en áreas interiores el uso principal será el residencial. En cuanto al suelo urbanizable, este se encuentra en zonas próximas a los núcleos urbanos ya consolidados y en él, se localizarán los posibles desarrollos previstos tras la aprobación de planes parciales y especiales en esta etapa. El territorio restante se corresponde con el suelo no urbanizable, en el cual predominan las actividades agrícolas.

Durante la fase de consolidación (1990 - 2000), aparece el Plan General de Ordenación de 1994, el cual expone más detalladamente la clasificación del suelo. Se observa que, con respecto a la fase anterior, el suelo urbano se mantiene igual. En cuanto al urbanizable, tenemos el sectorizado (324,89 Ha) que se sitúa alrededor de los principales núcleos urbanos turísticos, concretamente en la zona de Las Américas y Los Cristianos. Por otro lado, el urbanizable no sectorizado (298,54 Ha), se ubica principalmente en áreas del interior del municipio, aunque también en los alrededores de la zona de Costa del Silencio y Las Galletas. Observando el suelo no urbanizable, encontramos varias categorías: el agrícola que se ve como el predominante en todo el municipio, el suelo no urbanizable de interés natural y paisajístico y, por último, el no urbanizable común que representa el territorio restante.

Finalmente, en la fase de renovación (2000 - 2018), se desarrolla el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Arona aprobado en 2011 que fue anulado en 2015. A pesar de no estar en vigor, su análisis revela una apuesta por la consolidación del crecimiento anterior, manteniendo la presión urbanizadora. En cuanto al suelo no urbanizable, se introducen nuevas figuras de protección derivadas de la Ley de Espacios Naturales de Canarias, como el de protección territorial, ambiental, económica o de infraestructuras (Fig. 4).

El municipio de Adeje y su evolución de la ordenación territorial.

Fase de conformación: 1975-1990			Fase de consolidación: 1990-2000			Fase de renovación: 2000-2018		
Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)	Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)	Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)
Suelo urbano	325,73	3,07	Suelo urbano consolidado	320,31	3,02	Suelo urbano consolidado	916,26	8,65
			Suelo urbano no consolidado	24,977	0,24	Suelo urbano no consolidado	12,01	0,11
Suelo urbanizable	563,44	5,32	Suelo urbanizable sectorizado	273,909	2,59	Suelo urbanizable sectorizado	783,27	7,39
			Suelo urbanizable no sectorizado	589,5	5,56	Suelo urbanizable no sectorizado	64,99	0,61
Suelo no urbanizable	9706,05	91,61	Suelo no urbanizable común	9386,52	88,59	Suelo no urbanizable espacio natural ordenado	5935,51	56,02
						Suelo no urbanizable protección territorial	1663,49	15,70
						Suelo no urbanizable protección ambiental	31,77	0,30
						Suelo no urbanizable protección económica	972,29	9,18
						Suelo no urbanizable protección infraestructuras	230,75	2,18
						Suelo no urbanizable asentamiento rural	-	-

Figura 5. Superficies de suelo según fase evolutiva en el municipio de Adeje.

Fuente: Elaboración Propia Elaboración Propia gracias a los datos extraídos del Instituto Geográfico Nacional.

En el caso del municipio de Adeje destaca como este a través de la Circular de la Comisión Provincial de Urbanismo, aprobó entre 1968 y 1973 doce planes de ordenación turística en fincas rústicas (Martín Martín, 1997). Más tarde, durante la fase de conformación (1975 - 1990), se aprueban en

1982 las Normas Subsidiarias de Adeje, las cuales proponían la compatibilidad entre la agricultura de exportación y la urbanización turística. Sin embargo, esta protección desaparece con la Modificación de las Normas Subsidiarias en 1986, cuando se reclasificaron unas 751 Ha con una capacidad de alojamiento turístico de 85.200 plazas (Martín Martín, V.O., 1997). Al igual que ocurría en Arona, el suelo urbano de uso turístico se localiza en zonas costeras, situándose en Costa Adeje, La Caleta, Playa Paraíso y Callao Salvaje. Mientras que, el urbano residencial se encontraba en las áreas interiores. El suelo urbanizable se encuentra en la costa del municipio como áreas de expansión de los núcleos turísticos urbanos ya formados. En cuanto al suelo no urbanizable, este representa alrededor del 90% del territorio y en él se encuentran las zonas agrícolas que las Normas Subsidiarias preveían proteger.

Dentro de la fase de consolidación (1990 - 2000) el suelo urbanizable aumenta, lo que demuestra la relación entre el ayuntamiento de Adeje y los intereses de los grandes propietarios del suelo y de los promotores turísticos (Martín Martín, V.O., 1997). El suelo urbano se mantiene estable y el suelo no urbanizable continua en decrecimiento, aunque todavía ocupa gran parte (alrededor de un 88% del territorio). Por último, en la fase de renovación (2000 - 2018), Adeje consigue por primera vez desarrollar un Plan General (Plan General de Adeje de 2008). En este se observa como la totalidad del suelo urbano y la del suelo urbanizable alcanzan porcentajes de ocupación del territorio, más o menos similares (ambos entre un 8 - 9%), continuando en crecimiento para atraer una mayor oferta turística-residencial. En cuanto al suelo no urbanizable, tenemos el espacio natural no ordenado que ocupa una superficie total de 5.935,51 Ha (lo que equivale al 56% del territorio). Le sigue el suelo no urbanizable de protección territorial situado en las proximidades de los núcleos urbanos. Y, por último, tenemos el suelo no urbanizable de protección de infraestructuras y el suelo no urbanizable de protección económica (972,29 Ha). Se observa como Adeje, que en las fases iniciales defendía la protección de los suelos agrícolas, ha pasado a anteponer otros intereses como la expansión turística, reduciendo la superficie agrícola a 972,29 Ha (Fig. 4).

El municipio de San Miguel de Abona y su evolución de la ordenación territorial.

Fase de conformación: 1975-1990			Fase de consolidación: 1990-2000			Fase de renovación: 2000-2018		
Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)	Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)	Clasificación del suelo	Superficie de suelo (Ha)	Porcentaje de suelo respecto al total (%)
Suelo urbano	162,65	3,87	Suelo urbano consolidado	337,48	8,03	Suelo urbano consolidado	275,32	6,55
			Suelo urbano no consolidado	8,22	0,20	Suelo urbano no consolidado	303,78	7,23
Suelo urbanizable	233,23	5,55	Suelo urbanizable sectorizado	174,58	4,15	Suelo urbanizable sectorizado	583,83	13,89
			Suelo urbanizable no sectorizado	311,24	7,40	Suelo urbanizable no sectorizado	141,61	3,37
Suelo no urbanizable	3807,78	90,58	Suelo no urbanizable de interés natural paisajístico	1234,86	29,38	Suelo no urbanizable espacio natural ordenado	27,54	0,66
						Suelo no urbanizable protección territorial	-	-
						Suelo no urbanizable protección ambiental	1207,31	28,72
			Suelo no urbanizable de interés agrícola	203,12	4,83	Suelo no urbanizable protección económica	197,48	4,70
			Suelo no urbanizable	1934,16	46,01	Suelo no urbanizable protección infraestructuras	23,83	0,57
Suelo no urbanizable asentamiento rural	5,64	0,13						
						Suelo no urbanizable común	1437,32	34,19

Figura 6. Superficies de suelo según fase evolutiva en el municipio de San Miguel de Abona.

Fuente: Elaboración Propia Elaboración Propia gracias a los datos extraídos del Instituto Geográfico Nacional.

Por último, tenemos el municipio de San Miguel de Abona, que presenta un desarrollo más contenido y peculiar. A pesar de ser el municipio donde se aprobó en 1967 el CITN El Guincho – uno de los primeros grandes proyectos turísticos, con campo de golf y complejos hoteleros – el proyecto fue

abandonado temporalmente debido a la crisis mundial de 1973 (Martín Martín, V.O., 1997). En 1983 se aprueban las Normas Subsidiarias, modificadas en 1986 para permitir la reclasificación de fincas litorales (Martín Martín, 1997). En esta fase, el suelo urbano se centraba en zonas interiores, mientras que el urbanizable se distribuía en la costa (uso turístico) y cerca de la autopista como uso industrial.

En la fase de consolidación (1990 - 2000), se observa cómo la evolución del territorio de San Miguel de Abona se va a concentrar en el área entre la autopista TF-1 y la costa. El suelo urbanizable, se amplía y aparecen como urbanizable sectorizado un área de suelo próxima al CITN El Guincho y otras zonas situadas en la parte superior a la autopista (174,58 Ha). En cuanto al suelo no urbanizable, observamos tres categorías: el común que se encuentra en la mitad superior del municipio, abarcando un 46% del total; el de interés agrícola que se corresponde con las zonas agrícolas del municipio y tiene una superficie de 203,12 Ha (alrededor del 5% del total); y finalmente, el de interés natural y paisajístico, el cual incluye los paisajes naturales de mayor valor ambiental.

Por último, para la fase de renovación (2000 - 2018), se ha decidido incorporar a la Revisión de las Normas Subsidiarias de 1999, los planes que se han ido desarrollando en esta fase. Con ello, obtenemos que el suelo urbano ha aumentado, llegando a una superficie de 579,1 Ha en total. En relación al suelo urbanizable, podemos ver como el categorizado como sectorizado disminuye su superficie con respecto a la etapa anterior. Lo mismo ocurre con el urbanizable no sectorizado que pasa a ocupar unas 141,61 Ha (alrededor del 3,37% del municipio). Dentro del suelo no urbanizable encontramos nuevas categorías como la de protección de infraestructuras referida al área del municipio ocupada por la autopista TF-1; la de asentamiento rural correspondiente al ámbito de El Gorón y cercana a las zonas de protección económica (áreas agrícolas); y la de espacio natural donde se encuentra el Monumento Natural de Montaña Amarilla (Fig. 6).

5. Conclusiones.

A modo de conclusión, este análisis evidencia cómo el sur de Tenerife ha sido moldeado, durante más de medio siglo, por un modelo turístico expansivo que ha alterado radicalmente la configuración del territorio. Se demuestra la desaparición progresiva del paisaje agrícola tradicional, sustituido por un entramado urbano que responde a intereses turísticos y, especialmente, a la inversión extranjera.

A pesar de que desde las administraciones se ha defendido históricamente el turismo como fuente de riqueza y empleo, los indicadores sociales actuales dibujan un panorama muy diferente. Con una tasa de paro media del 21,4% en Tenerife entre 2000 y 2018 (alcanzando picos del 32,24%), y una tasa AROPE del 39,2% en 2018, se evidencia una desconexión entre la prosperidad del sector turístico y las condiciones reales de la población local. Lejos de favorecer a sus habitantes, la literatura consultada y el análisis realizado concluyen que el modelo ha beneficiado principalmente al capital foráneo, dejando tras de sí un territorio fuertemente urbanizado, ambientalmente degradado y económicamente dependiente de un único motor.

Si observamos el análisis hecho a escala municipal en Arona, Adeje y San Miguel de Abona, vemos que Arona fue el primer municipio en desarrollar su expansión turística y el primero en contar con un Plan General (1966), experimentando una gran transformación marcada por la priorización del desarrollo turístico en la costa (Playa de Las Américas, Los Cristianos, Palm-Mar y Costa del Silencio). Se puede decir que el municipio ha alcanzado su límite de saturación turística, pues en base a los últimos planes aprobados no se prevén nuevas creaciones de uso turístico.

En cuanto a Adeje, se observa cómo pasó de ser un municipio donde existía una fuerte tradición agrícola a convertirse, junto con Arona, en un destino turístico consolidado. Los diversos documentos

de planeamiento pasaron de proteger las áreas agrícolas y fomentar una compatibilidad entre la agricultura y el turismo, a reducir notablemente su superficie y cederla por completo a la expansión turística. San Miguel de Abona, por su parte, a pesar de contar con la aprobación del CITN El Guincho (1967), no ha contado con un desarrollo turístico tan avanzado, en cuanto a complejos hoteleros y apartamentos turísticos se refiere, como sí lo han tenido Arona y Adeje. Su desarrollo se ha concentrado en el área que va desde la autopista TF-1 a la costa, especializándose, en la creación de campos de golf para fomentar el turismo deportivo. Por otra parte, a diferencia de lo que ocurre en Arona y Adeje donde el uso turístico es el predominante, se puede ver como en San Miguel de Abona existe una compatibilidad entre el uso turístico y el uso industrial.

En consecuencia, el turismo, lejos de ser una herramienta de empoderamiento local, se ha convertido en un factor de dependencia estructural. El territorio ha sido profundamente alterado y la población local relegada a un papel secundario. Esta se enfrenta hoy a las consecuencias de una economía monodependiente, fuertemente condicionada por los flujos globales sobre los que apenas tiene control.

Referencias.

Alguacil Denche, A., et al. (2024). *El Estado de la Pobreza 2024. Primer avance de resultados*.

Cáceres Morales, E. (2001). *Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias* [Tesis doctoral]. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Collado Lara, M. (2017). *El planeamiento de destinos turísticos de sol y playa* [Tesis doctoral]. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid.

Galiana Martín, L., & Barrado Timón, D. (2006). Los Centros de Interés Turístico Nacional y el despliegue del turismo de masas en España. *Investigaciones Geográficas*, (39), 73–93.

INE. (2023). *Porcentaje de población en riesgo de pobreza*. Instituto Nacional de Estadística. <https://www.ine.es>

Jerez Darias, A., & Martín Martín, V. O. (2021). El turismo como factor de explicación de los desequilibrios territoriales: el ejemplo de la isla de La Gomera. *Cuadernos de Turismo*, (48), 401–427.

Llagas Gelo, F. (2017). *Intervención administrativa por razón de la actividad turística. De los Centros y Zonas de Interés Turístico al modelo del municipio turístico*. Universidad de Córdoba.

Martín Martín, V. O. (1997). *Transformaciones espaciales recientes en el sur de Tenerife* [Tesis doctoral]. Universidad de La Laguna.

Martín Martín, V. O. (2005). De la agricultura al turismo: la génesis del espacio turístico en el sur de Tenerife. *Revista Basa*, (28), 44–49.

Ojeda, J., González Morales, A., & Hernández Torres, P. (2016). Estrategias y políticas públicas de ordenación turística en Canarias. *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, (187), 43–56.

Seco Gómez, E. (1985). Turismo y ordenación del territorio. En *El turismo en Canarias. IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios*. Gobierno de Canarias; Instituto Español de Turismo; Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones; Instituto de Desarrollo Regional; Universidad de La Laguna.

Vallejo Pousada, R. (2015). ¿Bendición del cielo o plaga? El turismo en la España franquista (1939–1975). *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 37, 89–113.

Los espacios y prácticas de la hospitalidad urbana en los distritos de Latina y Carabanchel de Madrid.

Spaces and practices of urban hospitality in the Latina and Carabanchel districts of Madrid.

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5626

Mar de Miguel Giglio [♣]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 16.07.2025

Tutor: Álvaro Sevilla-Buitrago

Resumen

La hospitalidad urbana es presentada como fenómeno que trasciende el ámbito doméstico, adoptando así un carácter relacional, espacial y colectivo. El objeto de estudio se centra en la configuración de prácticas y espacios de hospitalidad urbana en los distritos de Carabanchel y Latina, debido a su tradición histórica de organización barrial y redes de cuidados colectivos. Mediante una metodología etnográfica que combina observación participante, entrevistas en profundidad, análisis categórico y cartografía conceptual, se examinan los modos de producción espacial y relacional de una hospitalidad urbana que se construye y transforma constantemente, condicionada y tensionada por el propio entramado social, los agentes colectivos, las instituciones y las políticas urbanas.

Palabras clave

Colectividades, espacialización relacional, hospitalidad urbana, redes de cuidados.

Abstract

Urban hospitality is presented as a phenomenon that transcends the domestic sphere, thus adopting a relational, spatial, and collective character. This study focuses on the configuration of urban hospitality practices and spaces in the districts of Carabanchel and Latina, given their historical tradition of neighborhood organization and collective care networks. Through an ethnographic methodology that combines participant observation, in-depth interviews, categorical analysis, and conceptual cartography, this research examines the spatial and relational modes of production of an urban hospitality that is continuously constructed and transformed, while being conditioned and challenged by the social fabric itself, collective actors, institutions, and urban policies.

Key words

Care networks, collectivities, relational spatialization, urban hospitality.

[♣] **Mar de Miguel Giglio** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

mar.dgiglio@upm.es

ORCID: <http://orcid.org/0009-0005-6202-4440> (Mar de Miguel Giglio)

1. Introducción

El presente estudio ofrece una aproximación al fenómeno de la hospitalidad desde una perspectiva antropológica y urbanística por lo que implica su puesta en práctica: la acogida como construcción espacial y los cuidados como forma de relación e interacción. Lejos de ser un fenómeno de carácter individual, se trata de una cualidad social y territorial que puede requerir y, simultáneamente, dar forma a la organización de los espacios colectivos.

Los cuidados, implícitos en la práctica hospitalaria, al ser liberados del ámbito doméstico y feminizado donde solían ser clausurados, son proyectados hacia nuevos escenarios del espacio público. De este modo, la hospitalidad y sus prácticas de acogida y cuidado, son organizadas desde lo colectivo y común, así como desde las instituciones. Sin embargo, diversos procesos históricos y la propia evolución del Estado de bienestar han contribuido tanto a absorber estos espacios y prácticas colectivas como a diluirlos, otorgando nuevamente a los individuos –ahora descolectivizados– la responsabilidad de sostener en los márgenes aquello que las administraciones públicas no alcanzan a cubrir.

En un contexto marcado por políticas urbanas fuertemente institucionalizadas y jerarquizadas, donde prevalece el interés privado y se evidencia una creciente desconexión con la propia ciudadanía, resulta relevante el estudio de prácticas concretas y alternativas de hospitalidad urbana, más allá de las promovidas por las administraciones públicas. En este sentido, se plantea conocer cómo son construidos los espacios y prácticas de hospitalidad urbana, teniendo en cuenta los procesos de descomunicación a los que se ven sometidas continuamente las organizaciones y colectividades en la ciudad.

La investigación se plantea como un estudio situado en los distritos de Latina y Carabanchel de Madrid, seleccionados por su fuerte vinculación con prácticas barriales, redes de apoyo mutuo y formas de autogestión, así como por la generación de respuestas colectivas frente a carencias e insuficiencias de las políticas públicas. Por consiguiente, la pregunta de investigación busca indagar y conocer el modo en el que se articulan las lógicas y reglas de la hospitalidad urbana y en qué medida la hacen efectiva o, por el contrario, reproducen dinámicas de exclusión. Así, la estructura del texto parte de una conceptualización teórica de la hospitalidad, que se complementa con el análisis del contexto histórico, morfológico y demográfico de ambos distritos. Esta base contextual permitirá comprender los resultados empíricos, presentados tanto en forma de análisis textual de las entrevistas en profundidad y la observación participante, como a través de una cartografía conceptual elaborada para representar gráficamente los modos de producción espacial y relacional de la hospitalidad urbana.

2. Marco teórico.

La aproximación teórica al concepto de hospitalidad urbana tiene como objetivo revisar y establecer puentes disciplinares entre las diferentes teorías y aportaciones sobre dicho fenómeno, pues su estudio no pertenece a una única esfera de conocimiento. A pesar de no existir una definición unívoca del fenómeno debido a su carácter multifocal, la revisión filosófica que se presenta, conectada con aportaciones teóricas de diversas corrientes de los Estudios Urbanos, permitirá abordar la hospitalidad como una cualidad colectiva, relacional y espacial, inscrita en dinámicas sociales, políticas y urbanas.

Aproximaciones a las diversas concepciones de la hospitalidad.

Las primeras aportaciones teóricas que se exponen pertenecen a filósofos modernos y contemporáneos, los cuales conciben la hospitalidad como una institución. Este abordaje permitirá esbozar qué entendemos por espacios de hospitalidad y cómo son organizadas sus prácticas.

Para pensadores como Kant, la relación natural entre individuos que comparten un ámbito geográfico no es la paz y hospitalidad, sino la actitud de alerta y vigilancia para reaccionar ante posibles hostilidades (Kant, 1998: 15). Para que la hospitalidad sea posible y efectiva, debe institucionalizarse mediante un marco legal que ejerza de autoridad moral, regule las interacciones sociales y garantice su cumplimiento como derecho y deber, evitando así la hostilidad. Desde este marco, la hospitalidad es concebida como estructura material y cualidad social, por lo que, para su estudio, conviene no pasar por alto la instrumentalización y jerarquías, así como lucha de intereses y límites legales y territoriales.

En esta línea, Korstanje refuerza la visión de Kant, presentando la hospitalidad como una institución a través de la cual podemos domesticar al extraño (Korstanje, 2021: 280). Para el autor, las reglas que articulan el cumplimiento de la hospitalidad se encarnan en un ritual de intercambio de dones; es decir, la aceptación moral, social y legal de que las prácticas de hospitalidad serán correspondidas, con el fin de mantener el equilibrio entre los roles de la interacción hospitalaria. Tal y como es planteado el fenómeno desde estas perspectivas, puede resultar más bien un dispositivo de control donde el *otro* es acogido en la medida en que no corrompe el orden establecido.

Derrida toma cierta distancia de los enfoques anteriores y expone la hospitalidad como fenómeno incondicional, como la ley ética absoluta y universal, donde la apertura y el cuidado del *otro* –como prácticas de hospitalidad– se trata de un deber moral e ilimitado. Además, en ningún caso deberá pagarse su deuda. Esta ley incondicional, es presentada como históricamente anterior y jerárquicamente superior al resto de leyes que rigen los Estados soberanos. Sin embargo, es en su materialización y aplicación, al inscribirse en espacios y estructuras concretas, donde entra en tensión y se transforma necesariamente en una hospitalidad condicional y limitada (Derrida, 2006: 83).

La hospitalidad desde los Estudios Urbanos.

Aunque no se niega la posibilidad de existencia de espacios y prácticas de hospitalidad incondicional –con formas de apertura absoluta, acogida y cuidado del *otro*–, lo cierto es que habitamos un entramado social condicionado por estructuras soberanas, fronteras y marcos legales y culturales que planifican y limitan nuestras relaciones y espacios. No obstante, dentro de estas estructuras surgen iniciativas y prácticas alternativas que desafían las lógicas excluyentes y promueven modelos para una hospitalidad más amplia. En esta línea, diversas corrientes dentro de los Estudios Urbanos invitan a imaginar y crear formas alternativas de habitar la ciudad, donde puedan ser cuestionados los modelos, estructuras y políticas urbanísticas dominantes que restringen y obstaculizan los espacios y prácticas de hospitalidad urbana.

AbdouMaliq Simone propone la noción de “las personas como infraestructuras”, destacando cómo la combinación de personas, prácticas y espacios configura plataformas vivas que sostienen y dinamizan la ciudad. En esta perspectiva, las relaciones sociales y prácticas espacializadas se entienden como fuentes de aprovisionamiento y articulación urbana (Simone, 2004: 408). En esta línea, destaca el paradigma urbano de las ciudades cuidadoras, que plantea la necesidad de adaptar

los espacios a las múltiples necesidades de las personas, de forma que el propio espacio sea generador y estructura de cuidados y, a su vez, promueva el cuidado personal y comunitario (Valdivia, 2022: 165). De este modo, la hospitalidad urbana puede ser entendida como una forma de infraestructura social que, al igual que las arquitectónicas, sostiene la vida urbana.

De forma similar, Francesco Careri plantea el “urbanismo desobediente” como un concepto que apela a la urgencia de apropiarse y crear espacios de cuidado y acogida a diferentes escalas –desde lo doméstico a lo institucional y, especialmente en los intersticios urbanos–, cuestionando así la hospitalidad institucionalizada y sus marcos legales (Careri, 2023: 125).

Por otro lado, Gil-Fournier Esquerra, desde una perspectiva spinozista, introduce el concepto de “urbanismo afectivo”, entendido como una relación dinámica entre afectar y ser afectado. Nuestras interacciones influyen en el espacio del mismo modo que éste afecta a nuestras relaciones. Así, el urbanismo debería concebirse como una herramienta de coexistencia que fomente los cuidados y afectos como prácticas fundamentales de la hospitalidad urbana, incidiendo positivamente en el entorno habitado (Gil-Fournier Esquerra, 2024: 43).

Estas corrientes y enfoques urbanísticos no solo amplían la comprensión de la hospitalidad como práctica espacial y colectiva, sino que también servirán como marco de interpretación y análisis de los espacios y prácticas de hospitalidad identificados en el trabajo de campo. De este modo, la perspectiva teórica se relaciona directamente con la dimensión empírica, permitiendo elaborar un análisis y comprender cómo se materializan o reconfiguran estas ideas en contextos concretos y cotidianos.

Objeto de estudio y categorización analítica.

Tras la revisión y reflexión teórica, se concreta como objeto de estudio la hospitalidad urbana, entendida como red de prácticas colectivas y espacialmente situadas, orientadas a posibilitar la acogida y/o permanencia del *otro* en un territorio, así como a garantizar las formas básicas de cuidado. Estas prácticas trascienden el ámbito doméstico y feminizado tradicionalmente asociado a los cuidados, manifestándose así en los espacios comunes, públicos y barriales. Se propone, por tanto, identificar y analizar diversas formas de hospitalidad presentes en el espacio público -tanto institucionalizadas como surgidas desde la comunidad- en los distritos de Latina y Carabanchel de Madrid.

Con el objetivo de delimitar las prácticas de cuidados e implicaciones del fenómeno hospitalario, se propone evitar un enfoque expansionista que considere cualquier tipo de responsabilidad concreta hacia los demás como dinámica de hospitalidad (Bulley, 2015: 5). A partir de este criterio de selección, serán observadas toda acción de hospitalidad urbana que implique, además de territorio, el cuidado de los cuerpos, la asistencia jurídica y sanitaria (Careri, 2023: 91), la comensalidad, el acceso a la información y a los afectos (Guatelli, 2024: 49).

En este marco, como objetivo de estudio se busca conocer de qué modo se articulan las lógicas de inclusión o exclusión del *otro*, es decir, cómo y desde dónde se definen las reglas de acceso o regulación al espacio público y a las redes de cuidados. Además, se investigará si las estructuras que hacen posible la hospitalidad urbana –tanto institucionales como comunitarias– fomentan la co-gestión de los espacios, o si se tiende a la tensión entre estructuras.

Mediante la observación participante y entrevistas semiestructuradas se identificarán las esferas donde se despliega la hospitalidad urbana, evidenciando la territorialización de sus prácticas. Además, para facilitar el estudio de la producción empírica y dar respuesta a los objetivos planteados, se han elaborado las siguientes categorías analíticas:

CATEGORÍAS ANALÍTICAS	DESCRIPCIÓN	SUBCATEGORÍAS
Diversificación de esferas	Ámbitos de la hospitalidad (doméstico, religioso, cultural, político, sanitario)	<ul style="list-style-type: none"> • Esferas formales/informales • Público/privado • Secular/religioso
Estructura	Jerarquía, gestión, grado de especialización	<ul style="list-style-type: none"> • Formal/informal • Escala (barrial, distrital, municipal) • Roles y relaciones de poder
Condicionalidad/ Limitación	De qué modo se posibilita u obstaculizan las prácticas de hospitalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Lógicas de inclusión/exclusión, hospitalidad/hostilidad • Criterios de hospitalidad • Tensiones normativas
Territorialización/ Espacialización	Modo en el que las prácticas de hospitalidad se enraizan en espacios concretos y transforman los espacios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • Usos del espacio • Tipos de espacios • Geografía de la hospitalidad

Figura 1. Categorías analíticas.

Fuente: Elaboración propia.

3. Hacia una contextualización integral de los distritos de Latina y Carabanchel de Madrid.

Los diversos modos de habitar el espacio, de construir comunidad y hacer efectivos derechos básicos, se encuentran en constante cambio. Con motivo de acercarnos a los espacios y prácticas de la hospitalidad en los distritos de Latina y Carabanchel, se ofrece a continuación una contextualización desde dos ejes: uno sociohistórico y otro morfológico y demográfico desde una perspectiva actual. A través de este marco, será posible comprender cómo el desarrollo urbano de Latina y Carabanchel ha configurado y condicionado la formación de sus tejidos sociales, las redes de cuidados y la evolución de las prácticas de hospitalidad.

Contexto sociohistórico.

La decisión de estudiar Latina y Carabanchel de forma conjunta se debe a que, hasta mediados del siglo XX, ambos distritos formaban parte de los pueblos colindantes e independientes de la capital: Carabanchel Bajo y Carabanchel Alto. La historia de estos distritos periféricos ha estado marcada por sucesivas olas migratorias, con especial intensidad durante los años 60. Así, Latina y Carabanchel absorbieron gran parte de este crecimiento debido al bajo coste del suelo (Martínez Aranda, 2021: 133). En este contexto, la vivienda autoproducida tuvo gran presencia en el proceso de crecimiento urbano acelerado. Con el objetivo de controlar dichos movimientos, ampliar el perímetro de la capital y reorganizar el uso de los suelos, se aprueba el Plan General de Ordenación

de Madrid en 1946 y, en consecuencia, en 1948 se hace efectiva la anexión de los terrenos actuales de Latina y Carabanchel (Gea Ortigas, 2002: 27).

Si bien el Plan General preveía la ordenación de estos territorios, la actuación del Ayuntamiento de Madrid se basó en la cesión de solares para la construcción de viviendas de calidad medio-baja y en el realojo *in situ*, dentro de las propias zonas a ordenar (López Díaz, 2002: 319). Como resultado, la vivienda autoproducida siguió reproduciéndose y los distritos se desarrollaron espacialmente discontinuos y segregados, con una calidad de vida limitada debido a una distribución desigual de los servicios. Así, se promovió una fuerte dependencia de la periferia con el centro de Madrid (Ezquiaga, 2010: 192). El proceso de ordenación territorial desarrollado sin la implicación de políticas integrales que atendiesen las necesidades estructurales de Latina y Carabanchel promovió una gran implicación por parte de los vecinos para organizarse desde la autogestión e informalidad, así como tejer redes como estrategia de apoyo y protección (Martínez Aranda, 2021: 145).

“[L]a solidaridad vecinal y la ayuda mutua entre familiares, [...] la acogida a la llegada, la colaboración, [...] la información compartida y el apoyo en la búsqueda de empleo, compartir escasos recursos, cooperar en el cuidado de mayores y niños” fueron prácticas desarrolladas en el entramado común de los barrios de Latina y Carabanchel que facilitaron y mejoraron las condiciones de vida de los vecinos (Martínez Aranda, 2021: 145).

Cabe mencionar que, el desarrollo de redes de apoyo y cuidados colectivos no puede explicarse sin destacar la gran contribución de las mujeres. En un contexto aún marcado por la fuerte división del trabajo, donde las mujeres ocupaban un lugar central en el espacio doméstico, los barrios y la esfera pública se convirtieron en la prolongación del ámbito privado y en espacio de socialización femenino.

Durante los últimos años de la década de los 60, el Movimiento Democrático de Mujeres¹ influyó en la articulación de redes barriales bajo las lógicas de la autogestión y el aprendizaje compartido. Así, las vecinas de Carabanchel y Latina fueron pioneras en el desarrollo de espacios que respondían a necesidades desatendidas por las instituciones, desde atención jurídica y talleres formativos, hasta centros de control de natalidad y orientación sexual (Roldán y Roldán, 2023: 88). Estas redes² fueron imprescindibles para promover e implicar a nuevas *organizaciones políticas clandestinas* que, en colaboración con parroquias y asociaciones vecinales, configuraron nuevos servicios de cuidados autogestionados para los barrios, como centros de ocio y cultura juvenil, guarderías y dispensarios médicos (Asociación de vecinos de Carabanchel Alto, 2002: 156). Sin embargo, en la década de los 90 comienza a debilitarse el movimiento barrial coincidiendo con un proceso de absorción de los cuidados por parte de las instituciones. En este contexto, el Tercer Sector emerge como nuevo modelo de participación social.

¹ El Movimiento Democrático de Mujeres se configura clandestinamente en 1964 gracias a intelectuales y activistas pertenecientes al Partido Comunista de España que desafiaron la resistencia interna contra la participación de las mujeres en espacios politizados (Arriero Ranz, 2011: 38). Así, su influencia fue creciendo -sobre todo en la periferia madrileña- y promovieron el tejido barrial autogestionado.

² A partir de la expansión de redes y gracias a la colaboración de mujeres católicas y sacerdotes progresistas, comenzaron a reunirse en locales religiosos, pues este era el único modelo de reunión permitido bajo el régimen franquista -hasta la legalización de la libertad asociativa en 1976-. Es en estos espacios desde donde comienzan a territorializarse los cuidados y redes de apoyo en Carabanchel y más tarde en Latina.

Este proceso de transformación de la hospitalidad urbana –desde su configuración como espacios vecinales y comunes hasta su delegación al tercer sector e instituciones públicas– condiciona el modo en el que pueden identificarse las prácticas y espacios de hospitalidad en la actualidad. Por ello, se presenta a continuación una contextualización morfológica sobre los servicios públicos en los que se delega la hospitalidad urbana en sus modelos más formales, para después, dar a conocer los espacios alternativos a los institucionales en Latina y Carabanchel.

Contexto morfológico y demográfico.

En términos de caracterización demográfica, se observa que Latina y Carabanchel resultan ser los distritos más densificados de la ciudad de Madrid, con una población de 250.396 y 274.406 habitantes respectivamente, donde el 52% de la población total de cada territorio está configurado por mujeres (Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid, 2024).

Además, destaca la importante presencia de población extranjera, que supone entre un 18% y un 22% del total de habitantes en cada distrito. Esta concentración de población migrante, no se trata de un fenómeno casual ni neutral, sino que responde a factores estructurales. La población de nacionalidad extranjera tiende a asentarse en barrios donde los precios de los alquileres resultan más bajos, lo que, a su vez, suele coincidir con áreas que presentan mayores déficits en infraestructuras urbanas, servicios públicos e incluso oportunidades laborales. Este hecho tiende, de igual manera, a reproducir dinámicas de segregación socioespacial dentro de la ciudad.

Por otro lado, el tamaño medio de los hogares –2,5 en ambos distritos–, esconde situaciones específicas que pueden derivar en una mayor exposición a la vulnerabilidad social. Es el caso del elevado número de mujeres mayores de 65 años que viven solas –11.592 en Latina y 9.854 en Carabanchel–, así como la alta proporción de mujeres que encabezan familias monoparentales –1.702 en Latina y 2.079 en Carabanchel– (Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid, 2024).

En un sentido morfológico, ambos distritos se caracterizan por una estructura urbana heterogénea, resultado de diferentes procesos de crecimiento urbano a lo largo del siglo XX, tal y como se dio a conocer en el contexto histórico. Los bloques abiertos con espacios interbloque son la tipología edificativa predominante, aunque con diferentes grados de consolidación y mantenimiento. Mientras que Latina evidencia una mayor fragmentación y discontinuidad urbana, debido a la presencia de grandes infraestructuras y equipamientos militares, Carabanchel muestra una morfología más compacta.

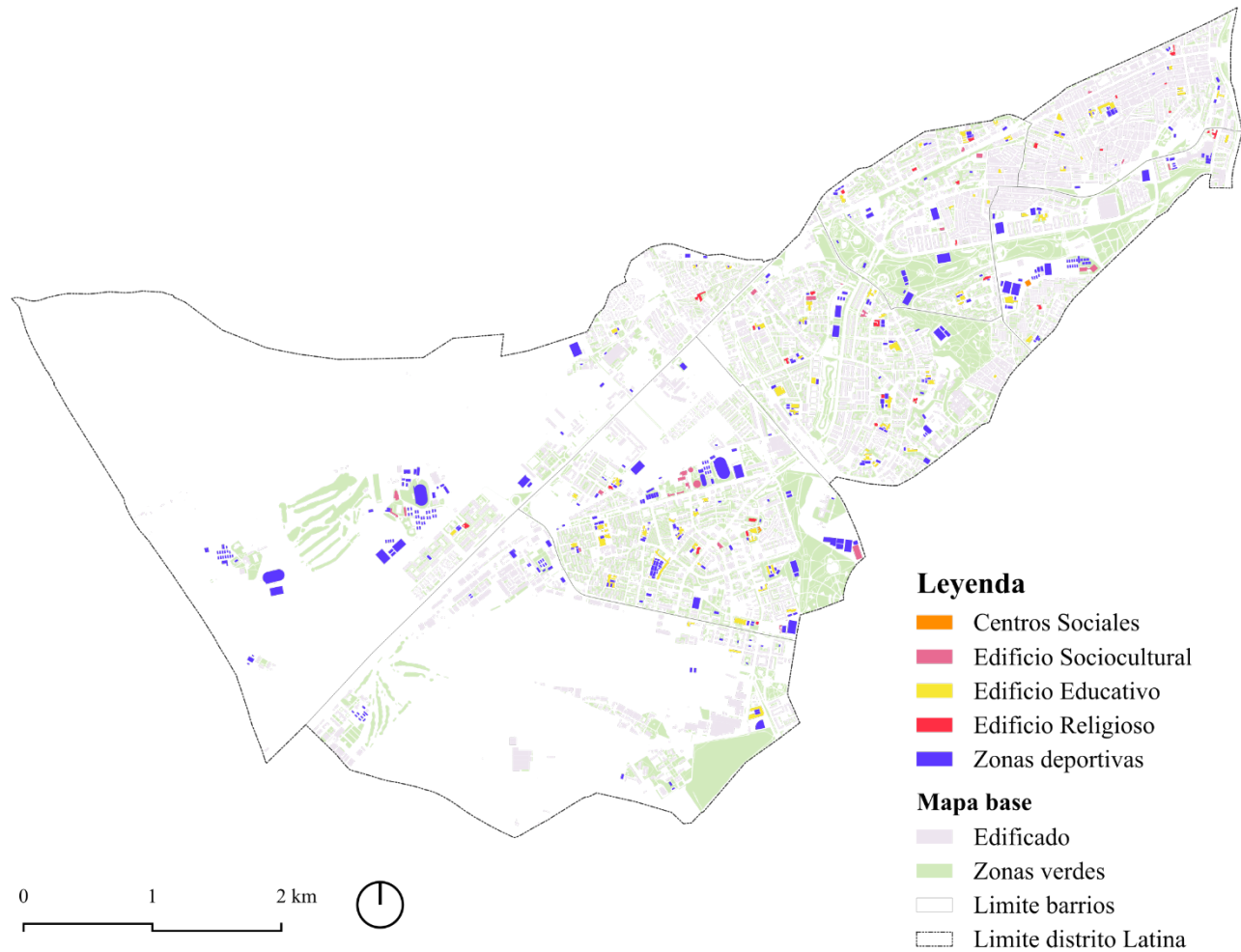


Figura 2. Trama urbana y equipamientos públicos del distrito Latina, Madrid.

Fuente: Geoportal del Ayuntamiento de Madrid. Elaboración propia.

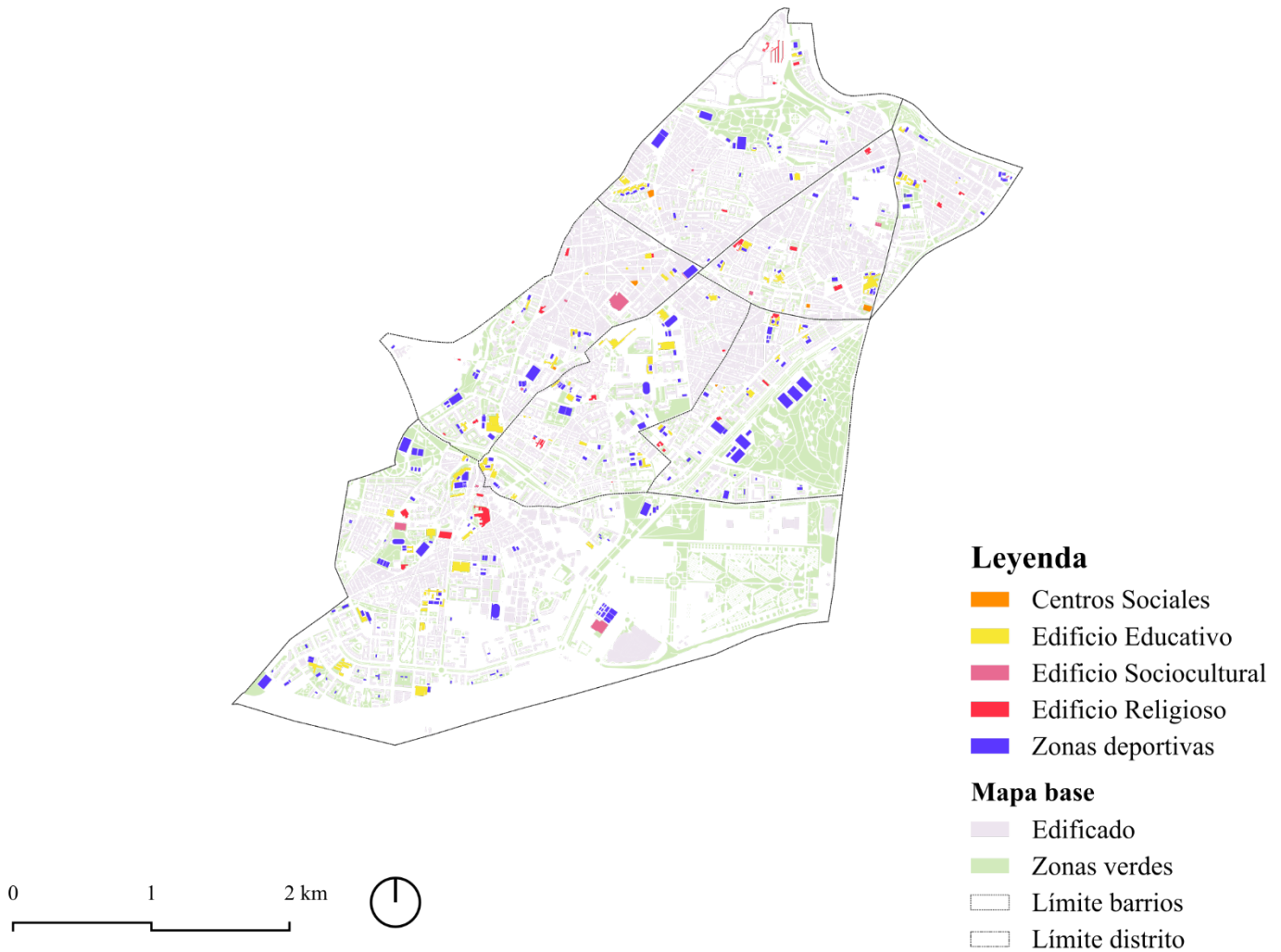


Figura 3. Trama urbana y equipamientos públicos del distrito Carabanchel, Madrid.

Fuente: Geoportal del Ayuntamiento de Madrid. Elaboración propia.

En cuanto a los espacios dotacionales, se muestra una amplia distribución de equipamientos deportivos, educativos y sociales. Sin embargo, se distribuyen de manera desigual e insuficiente en los territorios objeto de estudio, además de presentar un gran déficit de equipamientos públicos a gran escala. En relación con las zonas verdes, más allá de los diferentes parques que conforman los distritos, el resto de las áreas representadas se tratan del conjunto de jardines interbloque del tejido residencial. Aunque su representación pueda parecer elevada, muchas de estas zonas carecen de un mantenimiento y mobiliario urbano adecuado, resultandos inaccesibles y limitando así su uso y apropiación social.

Cabe destacar que, muchas de las formas en que las personas experimentan el cuidado y la hospitalidad urbana –sea a través del uso del espacio público, de redes informales o de la percepción de seguridad– no son captadas por los indicadores tradicionales. Por ello, el trabajo de campo y producción empírica se convierte en una herramienta indispensable para revelar lo que las cartografías y datos oficiales tienden a neutralizar.

4. Las prácticas de la hospitalidad urbana desde sus artífices.

Con el objetivo de establecer un diálogo entre la base teórica y los resultados empíricos, así como responder a los objetivos planteados, se presenta un análisis categórico sobre la información obtenida a partir de 10 entrevistas colectivas y en profundidad, realizadas durante los meses comprendidos entre enero y junio de 2025. Las entrevistas siguieron un formato semiestructurado y fueron mayoritariamente grupales, a excepción de dos –incluidas en la investigación por su relevancia en el ámbito de los cuidados y activismo–. Además, los nombres han sido modificados para preservar sus identidades.

Las asociaciones o colectivos entrevistados –Caravana Solidaria, Red de Solidaridad Popular Latina-Carabanchel, Plan Comunitario de Carabanchel Alto, El EKO, Aluche en Red, Fundación San Martín de Porres, ATD Cuarto Mundo y La CABA–, se encuentran involucrados en las prácticas de hospitalidad. Tal y como fue conceptualizado en el marco teórico, cabe mencionar nuevamente que, las prácticas de hospitalidad implican, además de espacio y territorio, el cuidado de los cuerpos desde los afectos y la asistencia jurídica y sanitaria, así como la acogida desde la comensalidad o la defensa de derechos fundamentales como el acceso a la información.

¿A qué responden los espacios de hospitalidad?

Una de las cuestiones que se ha tratado de resolver en cada entrevista, es el asunto de la hospitalidad como respuesta alternativa a políticas públicas y actuaciones institucionales insuficientes. En este sentido, la hospitalidad urbana, lejos de ser neutral, revela a su vez situaciones y urgencias sociales que justifican la organización y actuación de los colectivos entrevistados, tal y como evidencian los siguientes testimonios:

“Esta asociación nace en 1994 gracias a los propios vecinos para dar respuesta a necesidades que no se están viendo atendidas desde los gobiernos e instituciones... y a día de hoy siguen sin solventarse” (Marina, Plan Comunitario de Carabanchel Alto).

“En 2014 la Comunidad de Madrid decide liquidar las becas de comedor y nos encontramos con un montón de familias del barrio que no podían dar de comer a sus hijos” (Juan, RSP Latina-Carabanchel).

“Mi mujer Laura, que es la exdirectora de la Casa de Acogida de Cáritas en Madrid, empieza a ser consciente del desamparo de las personas que han estado habitando las viviendas ofrecidas por Cáritas... ya que solo pueden quedarse un máximo de dos años” (Óscar, Caravana Solidaria)

Si bien los testimonios se sitúan inscritos en temporalidades diversas, lo cierto es que ponen de manifiesto nuevas crisis de los cuidados y la insuficiencia por parte de las instituciones para satisfacer unas necesidades concretas, evidenciando así la importancia de una estructura de hospitalidad coordinada desde lo colectivo. De este modo, a continuación, se realiza una aproximación a la producción empírica desde su análisis categórico.

Diversificación de esferas.

En el “urbanismo afectivo” de Gil-Fournier Esquerra, se hace referencia a la importancia de producir observaciones sobre las diferentes formas de cuidados dentro de sus procesos urbanos, pues es ahí desde donde se quiere accionar y configurar un nuevo modo de urbanismo, alternativo a la práctica

contemporánea y adaptado a necesidades concretas (Gil-Fournier Esquerra, 2024: 44). Por ello, se presenta la categoría *Diversificación de esferas*, que visibiliza la pluralidad de ámbitos en los que se inscriben espacialmente los cuidados como prácticas de hospitalidad urbana, evidenciando así las múltiples manifestaciones de un urbanismo afectivo y co-producido. Para facilitar su análisis, se han organizado las esferas en: Vivienda, Alimentación, Educación/Información y Afectividad.

Entre las asociaciones entrevistadas, destacan Caravana Solidaria y Fundación San Martín de Porres –en adelante FSMP–, cuyas prácticas se inscriben principalmente en las esferas de Vivienda y Afectividad.

“Personas del barrio que simpatizan con los valores de la asociación, nos alquilan a bajo coste un piso que tengan libre, normalmente de tres habitaciones, y lo ponemos a disposición de individuos o familias que lo necesiten” (Óscar, Caravana Solidaria).

“Tenemos un programa de vivienda que incluye un albergue aquí en la propia sede y, dos mini residencias: una de 12 plazas para el colectivo joven, siempre mayores de 18 años, y otra para el colectivo LGBTQ+ en riesgo de sinhogarismo y exclusión social” (María, FSMP).

Tal y como revelan los testimonios, ambos colectivos espacializan sus prácticas tanto en pisos colectivos como en albergues y “mini” residencias distribuidas en los territorios de Latina y Carabanchel. Además, en el caso de Caravana Solidaria, el espacio de hospitalidad no se encuentra limitado a estos pisos, pues los voluntarios realizan también acogidas durante largas temporadas y promueven encuentros semanalmente, generando así redes de apoyo, protección y amparo.

En el ámbito de la *Alimentación*, destacan los colectivos RSP Latina-Carabanchel y El EKO. En sus entrevistas se da a conocer la organización dentro de los espacios.

“Iniciamos con una primera campaña de urgencia pidiendo compras en los supermercados para poner en marcha un banco de alimentos propio de la asociación. [...] Desde ahí, son las personas que lo necesitan las que organizan las recogidas y repartos, la limpieza del local... [...] No somos hermana de la beneficencia, [...] las personas se empoderan cuando trabajan en colaboración con sus iguales” (Juan, RSP Latina-Carabanchel).

“Se vulneran muchos derechos y entonces buscamos crear conjuntamente una red de derechos sociales” (Fran, El EKO).

Tanto RSP como El EKO, destacan por su capacidad de generar procesos de reciprocidad y compromiso comunitario en la adquisición y distribución de alimentos. La ayuda no es concebida como un acto asistencialista, sino como un punto de partida para el empoderamiento colectivo. De este modo, los individuos y familias que acuden en busca de soluciones concretas son implicados en la co-producción del espacio de hospitalidad, reproduciendo así sus prácticas y generando un abanico de respuestas colectivas más contundente.

“Todo lo que reciben lo devuelven al barrio o a la asociación trabajando desde la colectividad, es fundamental” (Juan, RSP Latina-Carabanchel).

Las personas que reciben apoyo se convierten, a su vez, en agentes activos de transformación de sus comunidades con capacidad de especializarse.

Otra práctica implícita en la hospitalidad urbana es el *Acceso a la información y a la educación*. Por ello, Plan Comunitario de Carabanchel Alto y ATD Cuarto Mundo desarrollan un conjunto de actividades y encuentros abiertos para la defensa de estos derechos fundamentales. Así lo evidencian sus testimonios:

“Nuestro eje fundamental y motor de las acciones de la asociación es el luchar por buscar alternativas, principalmente en los ámbitos de empleo, salud y educación” (Soraya, Plan Comunitario de Carabanchel Alto)

“Nuestra actividad más recurrente es la biblioteca de calle. [...] También organizamos la Universidad Popular Cuarto Mundo, que reúne a personas de diferentes condiciones, incluso en situación de calle, y promueve un espacio de diálogo y aprendizaje compartido. Esto te pone en un papel de igual, de pares” (Pablo, ATD Cuarto Mundo).

En este sentido, resulta relevante destacar el ejercicio de creación de espacios alternativos y con implantación en el barrio –al margen de los modelos hegemónicos– en materia de educación e información.

Estos ejemplos demuestran cómo la hospitalidad urbana no se basa únicamente en el acceso a recursos materiales o cobertura de necesidades básicas. Desde sus prácticas, se reivindica la disponibilidad de información y educación como un derecho fundamental que se construye colectivamente y no desde jerarquías de aprendizaje y relaciones de poder. Asimismo, la persona acogida no es únicamente sujeto vulnerable, sino individuo autodeterminante y portador de saberes que configura nuevas redes de aprendizaje compartido.

Como última práctica analizada, destaca la *Afectividad*. Más que un elemento secundario, se constituye como el eje central y transversal de la hospitalidad urbana, pues son los cuidados en sus diversas formas cotidianas los que sostienen las redes y tejidos barriales. Ejemplo de esto, es materializado a partir de las prácticas colectivas de Aluche en Red o La CABA –La Casa Autogestionada del Barrio de Aluche–.

“Dentro de La CABA tenemos un grupo de crianza que nació un poco por reivindicar, joe... “no estamos solas”” (Daniela, La CABA).

“Con la excusa de los hijos nos conocimos, empezamos a compartir inquietudes y nos pareció importante conectar a la comunidad barrial, en calidad de vecinos, colectivos... de forma que podamos crear una red” (David, Aluche en Red).

Estos colectivos, además de encontrarse conectados debido a colaboraciones y prácticas comunes, su implicación barrial pasa por una reapropiación del territorio a partir de la creación de infraestructuras emocionales y relacionales desde las cuales poder articular respuestas colectivas para enfrentar urgencias compartidas.

Estructura de la hospitalidad urbana.

La segunda categoría analítica propuesta, *Estructura*, pretende analizar las relaciones que se configuran en los espacios de hospitalidad, desde modelos autogestionados hasta asociaciones o fundaciones formalmente constituidas.

Según Cucó Giner, mientras que las estructuras formales se asocian con el objetivo de *organizar, discutir y planificar acciones* concretas, las informales representan el *placer de interaccionar, de cultivar las relaciones sociales y de actuar desde la alianza y ayuda mutua* (Cucó Giner, 2004: 130). Por ello, la diversidad estructural, lejos de ser un elemento neutral, condiciona los niveles de relación, autodeterminación y los márgenes de autonomía de quienes integran estos espacios. Resulta por lo tanto relevante conocer los beneficios o limitaciones estructurales, así como sus contradicciones y tensiones.

La mayoría de los colectivos entrevistados funcionan desde la autogestión –en mayor o menor medida– a pesar de haberse constituido como asociación. Esta autogestión queda reflejada, tal y como expone el testimonio, en los procesos de aprendizajes compartidos y autoformación que han atravesado.

“Siempre digo que nos desarrollamos como una “estructura de atenciones”. Y cuando hay vacíos o cosas que no sabemos pedimos ayuda a otras entidades, sobre todo a nivel jurídico” (Marta, Plan Comunitario de Carabanchel Alto).

Aunque surjan de la informalidad, la continuidad en el tiempo tiende a transformar el colectivo en asociación legítima, probablemente como estrategia para acceder a recursos y trabajar desde el marco legal establecido.

“A nivel estructural existe una jerarquía ya que para inscribirse como asociación debe hacerse de este modo. Además, esto ha permitido solicitar ayudas y que personas como yo, que empezamos como voluntarias en calidad de vecinas, hemos podido ser contratadas como profesionales para desarrollar nuestra propia asociación” (Soraya, Plan Comunitario de Carabanchel Alto).

El camino hacia la formalización asociativa, pese a incluir beneficios, introduce lógicas jerárquicas, pues los objetivos y modelos de organización varían. En el caso concreto de Plan Comunitario de Carabanchel Alto, a pesar de surgir de la informalidad y colectividad barrial, su tránsito hacia la formalidad y su capacidad de contratar personal especializado lleva a modificar la relación entre las personas que participan en el espacio. Aun así, mantienen cierto equilibrio entre verticalidad y horizontalidad debido a que las trabajadoras son, a su vez, vecinas y cofundadoras de la asociación.

Por otro lado, cabe destacar que, la horizontalidad de las relaciones y poderes no se encuentra garantizada por sí misma e intervienen otros factores externos.

“Algo importante dentro de la asociación es que se establece una frontera difusa entre el voluntariado y los usuarios. Cuando llegan a la asociación por cierta situación de riesgo, de forma natural se involucran en el grupo y en el bienestar del resto, por lo que el rol voluntario/usuario se encuentra difuso, aunque por supuesto existen voluntarios en situaciones sociales más privilegiadas” (Óscar, Caravana Solidaria).

Tal y como se expone, la propia asociación promueve cierta permeabilidad y alternancia de los roles, de modo que todos se encuentran implicados en las vidas de las personas que conforman el colectivo. No obstante, el factor socioeconómico y de clase personal, marca inevitablemente diferencias en la manera de participar y ocupar ciertos lugares dentro de la red. Al final, el modo en el que una persona se vincula con el espacio depende en gran medida del nivel de urgencia o necesidad que le lleva a acercarse a él.

Resulta, por lo tanto, pertinente revisar críticamente desde qué posiciones se articulan los espacios y prácticas de la hospitalidad. Solo de este modo podrá garantizarse que estos espacios cumplan con su propósito transformador: empoderar, dignificar y promover la autonomía de las personas, no desde una lógica asistencialista, sino desde la construcción colectiva y horizontalidad.

“Vemos que hay una falta de reconocimiento y autodeterminación de las propias personas vulnerables, es por eso por lo que desde nuestras prácticas tratamos de conocerlas y actuar desde ellas, dándoles espacio para poder ser y promover el bien común” (Pablo, ATD Cuarto Mundo).

Por otro lado, es reseñable cómo el ideal de autodeterminación y autogestión de los espacios no se encuentra exento de contradicciones. Ejemplo de ello es el siguiente testimonio:

“Esta red empezó siendo experimental, pero tuvimos que establecer normas de funcionamiento básicas porque muchas de las familias que venían y se encontraban en situación de vulnerabilidad, terminaban perjudicando a sus iguales. Por eso pusimos asambleas obligatorias semanalmente para tratar en conjunto todos los problemas” (Juan, RSP Latina-Carabanchel).

La estructura colectiva –sea formal o informal– puede requerir a su vez de cierta pedagogía interna que sostenga y haga viable la autodeterminación. En este sentido, la coordinación no debe asociarse a una imposición jerárquica vertical, sino a una herramienta de gestión y articulación de los cuidados propios de la hospitalidad urbana. De hecho, el establecimiento de reglas puede y debe servir como estructura para evitar que las relaciones sean instrumentalizadas y desiguales.

En ningún caso se cuestiona el valor de los diferentes modelos y estructuras, pues su coexistencia permite abarcar diferentes escalas en el ejercicio de la hospitalidad urbana, aunque esto implique una tensión inevitable entre una mayor especialización y burocratización, y una mayor capacidad de participación y adaptabilidad de las respuestas a necesidades concretas.

Condicionidad/limitación de la hospitalidad.

A través de la siguiente categoría analítica, será posible reconectar con el marco teórico de la investigación. Si bien en la reflexión conceptual se debatió sobre la idea de hospitalidad como estructura institucional, herramienta de control o incluso ley suprema e incondicional de apertura y cooperación sin límites, este estudio parte de la premisa en la que se acepta que el entramado social que habitamos articula y regula nuestros espacios y relaciones mediante estructuras soberanas, fronteras y condicionantes legales y culturales.

No obstante, tal y como demuestran los resultados empíricos, dentro de estos márgenes que organizan nuestro territorio e interacciones, emergen prácticas alternativas que se adaptan a necesidades concretas. En consecuencia, el análisis que se expone permitirá visibilizar de qué modo estas alternativas se ven condicionadas y tensionadas por las propias estructuras institucionales. Al mismo tiempo, se revela cómo son reproducidas lógicas burocráticas y excluyentes.

“La Fundación está pensada para trabajar con personas entre 18 y 65 años ya que, con la ley de dependencia, las personas mayores deberían tener derecho y acceso a servicios como residencias para mayores. Esto no es real y no se cumplen estas expectativas así que

muchas veces personas de más edad siguen viviendo aquí. Es que falla el propio sistema que no es capaz de cumplir el marco legal establecido” (Carmen, FSMP).

Desde este testimonio, se evidencia que la hospitalidad urbana como iniciativa alternativa, surge en un intento por mitigar las brechas estructurales reproducidas desde las instituciones. Así, la “remercantilización de la ciudad” y el desmantelamiento o privatización de los servicios sociales, se enfrenta continuamente a la reivindicación y creación de una alternativa colectiva, donde se defienden unos servicios que todos los ciudadanos tienen derecho a disfrutar (Castells, 1986: 425).

Por lo tanto, la hospitalidad urbana como alternativa, se activa allí donde los límites de los espacios institucionalizados resultan insuficientes, aunque a menudo esos márgenes se encuentren diluidos debido a dinámicas de co-gestión y dependencia de subvenciones. Este hecho, tal y como se ejemplifica a continuación, revela una tensión constante entre los diferentes modelos y escalas de la hospitalidad.

“Hacemos de todo. Nosotras la única limitación que tenemos es la que nos puedan poner las instituciones” (Soraya, Plan Comunitario de Carabanchel Alto).

En el siguiente caso, la autogestión es combinada con ciertas exigencias formales por parte de organizaciones no gubernamentales. A pesar de no recibir subvenciones, la colaboración con entidades del Tercer Sector condiciona igualmente el acceso al espacio:

“El único requisito fundamental que establecimos es tener a disposición el Certificado de exclusión social, porque así fomentamos el registro de personas que se encuentran en situación de vulnerabilidad y cuantificamos el número de personas que llegan porque las instituciones no están facilitando las ayudas que deberían” (Juan, RSP Latina – Carabanchel).

Elementos institucionales como el Certificado de exclusión social son reclamados por parte del Banco de Alimentos de Madrid, pues contribuyen como ONG en la autogestión y distribución de alimentos para que RSP Latina-Carabanchel pueda ampliar su alcance. Estos trámites burocráticos, son reapropiados por el propio colectivo para denunciar y cuantificar el número de personas que configuran el espacio por no poder acceder a ayudas básicas que debería garantizar el Estado.

La necesidad de mantener colaboraciones para acceder a ayudas externas –sean o no económicas–, pone en tensión la autogestión y conduce a la reproducción de lógicas burocráticas que los propios espacios alternativos buscan superar. Esta problemática surge con la propia evolución del Estado de bienestar. Si bien éste pasó a absorber la gestión de los cuidados y servicios básicos, así como presentarse como único garante del interés general, sus funciones quedaron diluidas, invitando al Tercer Sector y asociaciones formales a trabajar desde las brechas desatendidas (Cucó Griner, 2004: 143) Este hecho, impulsa un proceso de profesionalización y tecnificación que, aunque pueda fortalecer la sostenibilidad de los colectivos, pone en tensión sus valores originales de autonomía y horizontalidad, existiendo el riesgo de desplazar las relaciones hacia modelos propios de la intervención social tradicional.

En relación con la presente línea discursiva, cabe destacar el siguiente testimonio:

“¿Cuáles son esos espacios de acogida u hospitalidad realmente libres? Necesitamos establecer una relación de igualdad responsable con normas de convivencia inamovibles.

Hemos perdido la falta de responsabilidad colectiva. No se puede atender la hospitalidad desde las instituciones. La hospitalidad va más allá de un servicio, estos servicios la canalizan, pero la hospitalidad es colectiva” (Pablo, ATD Cuarto Mundo).

Los espacios de hospitalidad urbana parecen estar cada vez más restringidos a acciones concretas identificadas en esta investigación, tales como huertos urbanos, despensas solidarias y grupos de consumo sostenible, así como espacios de herramientas e información compartida para la búsqueda de empleo y de ayudas económicas. De este modo, se revela la dificultad de encontrar espacios completamente desarticulados de un entramado profesional y formal.

Lejos de negar la utilidad y valor de cada uno de los modelos de hospitalidad urbana en sus diferentes escalas, uno de los objetivos que este trabajo pretendía alcanzar era precisamente la observación de formas de acogida y cuidados radicalmente más desligadas de los procesos de institucionalización y profesionalización promovidos tanto por el Tercer Sector como por las propias instituciones. Incluso cuando estas prácticas surgen en respuesta a la descolectivización y despolitización a la que conduce el modelo urbano y sus marcos normativos, los espacios alternativos se ven continuamente empujados a clausurar y reconfigurar sus acciones desde estructuras más formales y estables, reproduciendo así lógicas institucionales que, paradójicamente, limitan su capacidad transformadora.

5. Los espacios de la hospitalidad urbana.

En un intento por reflejar la producción espacial que conlleva la puesta en práctica de la hospitalidad urbana, se construye un análisis categórico que permite visibilizar el proceso de territorialización de las prácticas abordadas en epígrafes anteriores. Como resultado complementario, se ha elaborado una cartografía conceptual que identifica los colectivos entrevistados, así como sus espacios de referencia y los antecedentes que dieron lugar a sus procesos de colectivización. De este modo, se pretende reflejar la potencialidad de producción espacial propia de las redes de hospitalidad urbana.

A pesar de que cada colectivo esté asociado a un espacio concreto, como locales, viviendas o infraestructuras específicas, las prácticas de la hospitalidad urbana no son estáticas y pueden trascender los espacios de referencia. Así ha sido evidenciado en el plano a partir de una serie de nodos clave como representación de la continua producción espacial que suponen las prácticas de hospitalidad. El criterio por el cual estos nodos han sido considerados como tales, se debe a la reiteración de ciertas prácticas vinculadas a lugares y actores concretos, evidenciando una condensación de los vínculos comunitarios y conformando así nuevos espacios de hospitalidad urbana.

No obstante, la geografía de la hospitalidad urbana adquiere diversas formas, temporalidades y escalas. Su espacialización se manifiesta de manera variable y flexible, incorporando tanto espacios consolidados como prácticas más difusas y cotidianas, que muchas veces no llegan a enraizarse completamente en el territorio. Esta dimensión más relacional de los cuidados ha sido representada con “nebulosas” cromáticas que evidencian áreas menos rígidas donde los límites de la hospitalidad urbana se expanden, menguan o se solapan, siendo siempre condicionados por jerarquías espaciales y procesos formales que tienden a recluir las prácticas en espacios concretos.

A continuación, se exponen los resultados empíricos obtenidos a partir de las entrevistas, los cuales proporcionarán información clave para entender los procesos de producción espacial de la hospitalidad urbana que quedan reflejados conceptualmente en la cartografía final.

Territorialización/espacialización de la hospitalidad urbana.

A través de la presente categoría analítica, se pretenden recoger los antecedentes u orígenes a los actuales espacios de hospitalidad entrevistados con el objetivo de establecer una continuidad.

Entre las particularidades de los orígenes de estos espacios, destaca el caso de Fundación San Martín de Porres. Tal y como se pudo conocer a partir de la entrevista en profundidad, en la década de los años 60 un profesor universitario dominico acudía frecuentemente con sus alumnos a la Plaza Elíptica, donde notaron grandes concentraciones de migrantes en busca de trabajo, pues este solía ser lugar donde los empresarios buscaban trabajadores por días. Así, empezó a movilizar a sus alumnos y red de contactos para comprar, a partir de donaciones, los actuales terrenos de la fundación donde comienzan las prácticas de hospitalidad y acompañamiento a individuos y familias principalmente migrantes.

“Cuando salían de aquí porque tenían cierta autonomía, comenzaron a construir las barriadas de alrededor de estos terrenos” (Carmen, Fundación San Martín de Porres).

Este testimonio no solo otorga información sobre los orígenes de la creación de los actuales espacios de hospitalidad, sino que fue motor directo de la autoproducción de viviendas propia del contexto histórico, contribuyendo así a la configuración urbana y social del barrio.

Otros de los espacios que nacen de la influencia de las redes barriales y procesos colectivos propios de la década de los años 70 son Plan Comunitario de Carabanchel Alto y La Caba. En el caso de Plan Comunitario de Carabanchel Alto, tal y como se ha querido evidenciar en la cartografía final, sus antecedentes tienen lugar en asociaciones vecinales y redes informales del barrio que han permitido la producción del actual espacio –en Calle Piqueñas–, así como las intervenciones urbanas y prácticas de hospitalidad a escala local. Además, existe una colaboración dinámica entre este colectivo y la Fundación San Martín de Porres, con el objetivo de abordar problemáticas de mayor alcance ya que, por su escala barrial a menudo carecen de recursos.

Por otro lado, entre los antecedentes de La Caba, destaca una influencia directa de la Asociación Vecinal de Aluche (AVA), surgida en la década de los años 70 en un contexto de movilización colectiva a favor de las mejoras urbanas del barrio. Tras varios intentos de apropiación y okupación espacial de locales abandonados con el objetivo de establecer su núcleo, se asientan en 2011 y producen su espacio en un local de la Calle Quero de Aluche.

Un espacio en el que convergen y se solapan diversos espacios de hospitalidad es en la Plaza de Oporto, lugar que ha servido tanto para germinar como para asentar y espacializar las prácticas de hospitalidad observadas a lo largo de la investigación. De este modo, Caravana Solidaria –que surge como iniciativa de la exjefa de la Casa de Acogida de Cáritas ubicada en Opañel–, asienta la base y primeras muestras de producción espacial de la hospitalidad en la Plaza de Oporto. Con el paso del tiempo, su proceso de espacialización e influencia ha ido creciendo desde la colaboración vecinal, tal y como refleja la cartografía final.

A su vez, El EKO tuvo su origen en las asambleas populares celebradas en la Plaza de Oporto antes de producir nuevos espacios en el distrito a partir de la okupación del antiguo economato de Carabanchel. Cerca de ahí, se establece ATD Cuarto Mundo que, a pesar de no ser originario del distrito de Carabanchel, sus prácticas de hospitalidad urbana –como la Biblioteca de calle y la Universidad Popular– han permitido un proceso de implantación y expansión barrial.

Por último, cabe destacar el papel de las AMPAS³ como colectivos que han permitido la producción de nuevos espacios de hospitalidad urbana, como es el caso de Red de Solidaridad Popular Latina-Carabanchel y Aluche en Red. Si bien sus motivos de organización son diversos, han promovido la articulación y conexión de un tejido barrial que trabaja por la mejora de los espacios públicos y derechos fundamentales, así como la consolidación de los cuidados comunitarios como estructura de la hospitalidad urbana.

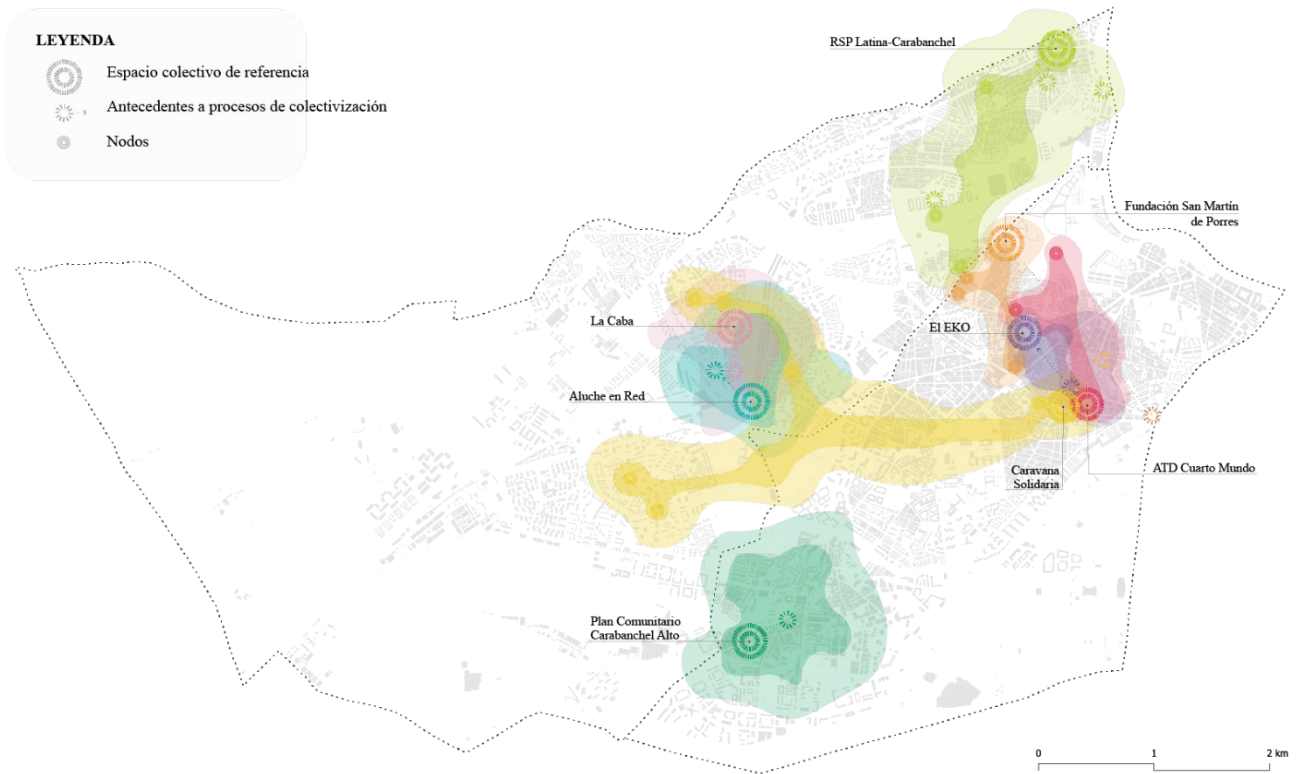


Figura 4. La geografía de la hospitalidad en Latina y Carabanchel, Madrid.

Fuente: Geoportal del Ayuntamiento de Madrid. Elaboración propia.

A modo de cierre del análisis categórico, se ha considerado pertinente aportar, además, una reflexión crítica en relación con los límites espaciales, así como las resistencias que enfrentan estos espacios colectivos. La geografía de la hospitalidad urbana, a pesar de ser diversa, se reproduce e inscribe en tipologías urbanas muy específicas. Prueba de ello, es que en su mayoría se concentran en bajos comerciales o locales a pie de calle. Este hecho, reproduce una sensación de límite e incluso la percepción de un espacio cerrado o ambiguo, que en muchas ocasiones no facilita la entrada ni la permanencia, pues su apariencia se asemeja más a la de una oficina convencional que a la de un espacio abierto, amable y de acogida.

Lejos de tratarse de un detalle menor, esta elección estética y arquitectónica responde, posiblemente, a la búsqueda y aspiración de legitimidad y visibilidad ante la administración y actores institucionales. Sin embargo, esta estrategia podría inevitablemente reproducir imaginarios formales

³ Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos.

y jerarquizados sobre el propio espacio, así como condicionar y restringir la apertura real que se espera de un espacio de hospitalidad.

Asimismo, resulta significativo observar que, a pesar de la potencialidad de estos espacios para desplegar prácticas colectivas, existe una clara fragmentación estructural y segregación social. Los ejemplos de colectivos que expresan formas de hospitalidad más informales y abiertas debido a su implicación e intervención directa en el espacio público resultan reproducir cierta homogeneidad en relación con los perfiles de los individuos que configuran estos espacios, siendo en su gran mayoría –por no decir en su totalidad– de origen español. Se trata de un hecho llamativo en un contexto urbano donde la pluralidad étnica es una realidad contundente. Por el contrario, los espacios de carácter más formalizado y con tendencia hacia la institucionalización, son los que promueven una red de hospitalidad principalmente entre población de nacionalidad extranjera, quizás por su configuración de objetivos hacia la obtención de subvenciones y ayudas institucionales.

6. Conclusiones.

La presente investigación, tras una revisión teórica sobre el concepto de hospitalidad y su conexión con diversas corrientes de los Estudios Urbanos, partía de la premisa y aceptaba que el entramado social en el cual nos encontramos inmersos se encuentra articulado por múltiples estructuras que, del mismo modo que limitan y regulan nuestros espacios y relaciones, hacen inevitable la construcción de una hospitalidad urbana limitada.

En este sentido, resultaba pertinente analizar de qué modo se confrontan y tensionan los diferentes agentes sociales –tanto institucionales como colectivos informales– que impulsan espacios y prácticas de hospitalidad urbana, asumiendo su carácter necesariamente limitado y condicionado. Así, la pregunta de investigación se orientó a indagar de qué modo son articuladas las lógicas y reglas de la hospitalidad urbana entre los diferentes espacios colectivos de Latina y Carabanchel, y en qué medida estos espacios colectivos generan procesos de inclusión efectiva o, por el contrario, reproducen dinámicas de exclusión propias de las estructuras más formalizadas e institucionalizadas.

A partir de las categorías analíticas planteadas, se constató que las prácticas de hospitalidad urbana se encuentran inscritas en esferas muy concretas, como la promoción de vivienda digna y asequible, la configuración de grupos de consumo y despensas solidarias, así como el cultivo de huertos urbanos como garantía de acceso a alimentos básicos y frescos. Además, destacaron ciertos espacios de atención y prestación de información o, colectivos cuya misión principal es fortalecer las redes de apoyo como organismo de alianza y cooperación barrial que tiende a la descolectivización y privatización de los cuidados.

A su vez, fueron visibilizadas las estructuras a través de las cuales se organizan estos espacios, reflejando a su vez su grado de apertura o condicionalidad de la hospitalidad urbana. De este modo, se pudo concretar que, salvo El EKO o La CABA, el resto de las agrupaciones han elaborado un proceso de regularización de sus estructuras, adquiriendo, no solo un modelo formal, sino visibilidad frente a las instituciones, permitiendo así la adquisición de ayudas y subvenciones.

Reconectando con las ideas desarrolladas a lo largo del análisis categórico, los resultados de esta investigación permiten comprender cómo se configuran y organizan los espacios colectivos en la ciudad de Madrid y, concretamente, en los distritos de Latina y Carabanchel. Al no resultar el Estado de bienestar como único garante de espacios de acogida y cuidados en la ciudad, las instituciones

se desvinculan parcialmente de estas prácticas, dando espacio de acción a colectivos, asociaciones u organizaciones del Tercer Sector. Sin embargo, este espacio de gestión “cedido” se encuentra igualmente inscrito en los propios márgenes institucionales, fomentando los procesos de formalización de redes de apoyo informales mientras que, paulatinamente, son desposeídos de su valor simbólico y político. En otras palabras, se promueven procesos de cooptación de las redes para garantizar su continuidad y trabajo en materia de hospitalidad urbana desde una neutralidad y desvinculación ideológica.

Tal y como se ha evidenciado, la co-gestión con entidades más formalizadas, pasa por el establecimiento de jerarquías, luchas de poderes e intereses, lo cual puede resultar contraproducente para la consolidación de una hospitalidad urbana que aspire a ser lo más amplia y accesible posible dentro de sus limitaciones estructurales. Lejos de menoscabar el valor de los colectivos que han formado parte de la investigación como agentes sociales clave en la producción espacial y social, así como la defensa de derechos fundamentales, esta reflexión pone de manifiesto la necesidad de repensar las formas de cooperación, co-gestión y co-producción entre actores institucionales y comunitarios. En este sentido, resulta imprescindible avanzar hacia modelos de colaboración más equitativos y horizontales con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los valores más fundamentales de la hospitalidad urbana. Solo así podría fomentarse una apertura real hacia la acogida y los cuidados colectivos, sin que estos se vean constantemente filtrados y restringidos por la lógica de control de agentes sociales jerárquicamente superiores.

Por otro lado, siguiendo la línea sobre la apertura o condicionalidad de la hospitalidad urbana, resulta pertinente mencionar una de las limitaciones a las que se ha enfrentado la presente investigación, la cual podría ser abordada y constituir una continuidad del estudio. De este modo, se considera clave profundizar en el modo en que es garantizada una inclusión o apertura integral sin reproducir indirectamente lógicas de segregación étnica. Tal y como ha sido evidenciado en la investigación, los espacios que emergen como herederos de los tejidos barriales y movimientos sociales originados entre las décadas de 1960 y 1990, han adoptado en su mayoría modelos cada vez más formalizados e institucionalizados, orientados a la acogida y cuidados de población mayoritariamente migrante. Sin embargo, los nuevos modelos de hospitalidad urbana con una evidente implantación barrial son fundamentalmente apropiados y co-producidos por perfiles de nacionalidad española. Ante esta realidad, hubiese resultado enriquecedor indagar en las razones por las cuales, a pesar de la vocación integralmente inclusiva y el compromiso con un corte ideológico concreto, persiste la dificultad de promover espacios de hospitalidad genuinamente abiertos y autodeterminantes capaces de acoger toda una diversidad étnica que conforma los distritos de Latina y Carabanchel.

Además, como parte de la reflexión crítica, resulta pertinente señalar algunas contradicciones que han sido detectadas a partir de la concepción de la hospitalidad como una cualidad colectiva más que individual. Si bien es cierto que todas las prácticas de acogida y cuidado observadas emergen de la organización colectiva, sería relevante profundizar en un análisis discursivo de carácter individual de las personas que posibilitan la producción espacial y relacional de la hospitalidad. En este sentido, la información obtenida se ha articulado en representación de una colectividad, pero un estudio más centrado en los relatos individuales permitiría atender de forma más precisa la tensión entre individuo y estructura colectiva como agentes y órganos productores de espacios y prácticas de hospitalidad.

En conclusión, el formato de la investigación ha posibilitado la aproximación a prácticas y espacios de una hospitalidad urbana muy variada pero clausurada en espacialidades y acciones concretas.

Así, del mismo modo que la hospitalidad se configura como un concepto lleno de ambigüedades y, que adopta diversas formas –entre lo institucional, formal, informal o autogestionado–, se abre la posibilidad de explorar nuevas formas de ampliar una hospitalidad justamente en los intersticios o liminalidad, donde lo legal y lo ilegal, lo formal y lo informal, se difuminan, reivindicando así un ambiguo espacio de alejidad que mantiene su capacidad crítica y que, a priori, se resiste a ser clausurado.

Referencias

- Arriero Ranz, F. (2011). El movimiento democrático de mujeres: del antifranquismo a la movilización vecinal y feminista. *Historia, Trabajo y Sociedad*, 2, 33-62.
<https://portalcientifico.uah.es/documentos/61567c38f4a2be562344c740>
- Asociación de Vecinos de Carabanchel Alto (2002). *Carabanchel Alto. Historia de un pueblo*, Omagraf.
- Careri, F. (2023). The space of hospitality. Activism, art, architecture and urbanism in Rome. *Quaderns De L'Institut Català d'Antropologia*, 39(1), 133-148.
<https://publicacions.antropologia.cat/quaderns/article/view/404>
- Castells, M. (1986). *La ciudad y las masas*, Alianza Editorial.
- Cucó Griner, J. (2004). *Antropología Urbana*, (1ª ed.), Ariel.
- Derrida, J. (2006). *La hospitalidad*, (2ª ed.), Ediciones de la Flor.
- Ezquiaga, J. M. (2010). La condición contemporánea del espacio urbano. En VV.AA., *Proyectos Integrados de Arquitectura, Paisaje y Urbanismo 2011* (pp. 188-201). Institución Fernando el Católico.
https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/31/76/_ebook.pdf
- Gea Ortigas, M. I. (2002). *Latina y Carabanchel: Historia de los distritos de Madrid*, La Librería.
- Geoportal del Ayuntamiento de Madrid (n.d.). *Cartografía municipal por distritos a escala 1:1000* (2016).
<https://datos.madrid.es/sites/v/index.jsp?vgnextoid=0be95b51f06f6710VgnVCM2000001f4a900aRCD&vgnnextchannel=374512b9ace9f310VgnVCM100000171f5a0aRCD>
- Gil-Fournier Esquerria, M. (2024). Urbanismo afectivo: una aproximación trans a la ciudad, *Dearq*, 38, 42-52. <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/dearq/article/view/8027>
- Guatelli, I., & Younès, C. G. (2024). Reflexões sobre um necessário reencantamento da hospitalidade, *PosFAUUSP*, 31(59). <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.posfauusp.2024.222185>
- Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid (2022). *Población extranjera. Padrón anual*.
<https://www.madrid.org/iestadis/fijas/estructu/demograficas/padron/pc22ext.htm>
- Kant, I. (1998). *Sobre la paz perpetua* (6ª ed.), Tecnos.
- Korstanje, M. E. (2021). Un estudio antropológico de la hospitalidad: Anfitrión y Huesped, *Rosa Dos Ventos*, 13(1), 278-281.
<https://sou.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/view/7276/pdf>
- López Díaz, J. (2002). La vivienda social en Madrid, 1939-1959. *Espacio, Tiempo y Forma*, (15), 297-338. <https://www.proquest.com/scholarly-journals/la-vivienda-social-en-madrid-1939-1959-1/docview/1131762610/se-2>

Martínez Aranda, M. A. (2021). El censo de infraviviendas de Madrid: Fichas, fotografías y control de la población chabolista madrileña durante la etapa franquista. *Kamchatka. Revista de Análisis Cultural*, 18, 129-150. <https://turia.uv.es/index.php/kamchatka/article/view/18521/19529>

Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid (2024). *Panel de indicadores de distritos y barrios. Estudio sociodemográfico*. <https://visualizadatos.madrid.es/pages/indicadores>

Roldán Calzado, A. J., Roldán Calzado, J. L. (2023). Aluche, La Librería.

Simone, A. M. (2004). People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg. *Public Culture*, 16(3), 407-429. <https://research.gold.ac.uk/id/eprint/1946/>

Valdivia Gutiérrez, B. (2022). La ciudad cuidadora: Por un espacio urbano que ponga la vida en el centro. En M. Gil Junquero, Y. Jubeto Ruiz (1ª ed.) *Economía feminista, políticas públicas y acción comunitaria. Brújula y herramientas para la transformación social* (pp. 153-168).

Estudio comparativo del uso del espacio público entre el día y la noche: Caso de estudio: Madrid, España.

Comparative study of the use of public space between day and night: Case study: Madrid, Spain.

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5627

Susana Espinoza Rojas [✉]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 23.01.2025

Tutor: José Carpio Pinedo

Resumen

El presente trabajo de investigación abordó la transformación del espacio diurno con el nocturno, a través de un análisis comparativo del uso de las calles seleccionadas de los distritos Centro y Carabanchel de Madrid. A partir de una metodología cualitativa, complementada con herramientas cuantitativas, se implementaron técnicas como la elaboración de mapas de caracterización de la zona de estudio mediante GIS, la observación participativa, el registro fotográfico, las entrevistas situadas y el posterior procesamiento de los datos en fichas, diagramas y matrices que permitieron construir una lectura integral del funcionamiento urbano durante cuatro franjas horarias clave: mañana, tarde, medianoche y madrugada.

Los resultados evidenciaron diferencias importantes en cuanto a vitalidad, accesibilidad, confort, percepción de seguridad y tipos de uso del espacio público, tanto entre las calles como entre las zonas de estudio seleccionadas. El Centro muestra una continuidad funcional y un alto dinamismo en todas las franjas horarias, asociado a su centralidad simbólica, su diversidad comercial y su activa vida nocturna, sin embargo, identificaron variaciones significativas entre las calles analizadas: aquellas que presentan mayores niveles de confort, accesibilidad y diversidad de usos tienden a mantener un uso continuo a lo largo del día y la noche. En contraste, otras calles evidencian transformaciones sustanciales según la franja horaria: algunas presentan escasa actividad durante el día, pero se activan intensamente por la noche, caracterizándose por una elevada socialización y dinámicas urbanas nocturnas; otras, en cambio, operan como ejes comerciales y de conexión en horario diurno, pero durante la noche se vacían y se reducen a meros corredores de desplazamiento, sin actividades asociadas al espacio público ni interacción en planta baja.

En contraste, Carabanchel presenta un patrón de mayor actividad durante el día y una retracción parcial en la noche, influenciado por su morfología predominantemente residencial y la limitada presencia de actividades nocturnas. No obstante, esta retracción no implica una ausencia total de vida nocturna: se registró una actividad en calles con bares y en aquellas con nodos de transporte público, especialmente vinculada a desplazamientos de retorno al hogar en la noche. Estos hallazgos subrayan la importancia de considerar no solo el ocio, sino también la movilidad cotidiana como factor estructurante del uso nocturno del espacio.

El análisis fue complementado mediante matrices y diagramas comparativos de síntesis, que permitieron identificar que algunas calles mantienen perfiles activos y diversos, mientras que otras presentan dinámicas más restringidas o segmentadas por franja horaria, género o funcionalidad. La investigación

[✉] **Susana Espinoza Rojas** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

susanaespinozaarq@gmail.com

mostró que la noche no se vive ni se habita de forma homogénea, revelando desigualdades en la distribución de recursos urbanos y en la apropiación del espacio público. Se evidenció, además, una marcada exclusión de grupos como personas mayores y con discapacidad durante la madrugada, así como la diferencia de percepción de las mujeres del espacio de noche con diferencia de la de hombres, lo que refleja una relegación estructural de estos perfiles en la configuración actual del espacio urbano nocturno.

Con el presente trabajo de investigación, se propone visibilizar la noche como una dimensión legítima del derecho a la ciudad, que requiere ser integrada en las políticas urbanas con criterios de inclusión, equidad y seguridad, promoviendo estrategias que favorezcan usos diversos, apropiaciones plurales y una habitabilidad extendida con mejor confort y estructura urbana más allá del horario diurno.

Palabras clave

Noche; Espacio público; Seguridad; Cronourbanismo; Diversidad; Género

Abstract

This research addressed the transformation of daytime and nighttime spaces through a comparative analysis of the use of selected streets in the Centro and Carabanchel districts of Madrid. Using a qualitative methodology complemented by quantitative tools, techniques such as the creation of GIS characterization maps of the study area, participatory observation, photographic recording, situated interviews, and subsequent data processing into sheets, diagrams, and matrices were implemented. This allowed for a comprehensive understanding of urban functioning during four key time zones: morning, afternoon, midnight, and early morning.

The results revealed significant differences in terms of vitality, accessibility, comfort, perception of safety, and types of public space use, both between the streets and between the selected study areas. The city center displays functional continuity and high dynamism across all time zones, associated with its symbolic centrality, its commercial diversity, and its active nightlife. However, significant variations were identified among the streets analyzed: those with higher levels of comfort, accessibility, and diversity of uses tend to maintain continuous use throughout the day and night. In contrast, other streets show substantial transformations depending on the time zone: some have little activity during the day but become intensely active at night, characterized by high levels of socialization and nighttime urban dynamics. Others, however, operate as commercial and connection hubs during the day, but empty out at night and are reduced to mere travel corridors, with no activities associated with public spaces or interaction on the ground floor.

In contrast, Carabanchel presents a pattern of greater activity during the day and a partial contraction at night, influenced by its predominantly residential morphology and the limited presence of nighttime activities. However, this decline does not imply a total absence of nightlife: activity was recorded on streets with bars and those with public transport hubs, especially linked to commuting home at night. These findings underscore the importance of considering not only leisure but also daily mobility as a structuring factor in the nighttime use of space.

The analysis was complemented by comparative matrices and summary diagrams, which allowed us to identify that some streets maintain active and diverse profiles, while others present more restricted dynamics or are segmented by time zone, gender, or functionality. The research showed that nighttime is not experienced or inhabited homogeneously, revealing inequalities in the distribution of urban resources and the appropriation of public space. Furthermore, a marked exclusion of groups such as the elderly and people with disabilities during the early morning hours was evident, as well as a difference in the

perception of nighttime space by women compared to men, reflecting a structural relegation of these profiles in the current configuration of urban nighttime space.

This research aims to make nighttime visible as a legitimate dimension of the right to the city, which requires integration into urban policies based on criteria of inclusion, equity, and security, promoting strategies that favor diverse uses, plural appropriations, and extended habitability with improved comfort and urban structure beyond daylight hours.

Keywords

Night; Public space; Security; Chronourbanism; Diversity; Gender

1. Introducción

La actividad urbana no se detiene al anochecer; muy al contrario, en numerosas ciudades alrededor del mundo se observa una intensidad creciente de actividades sociales, culturales y económicas que adquieren nuevos matices y demandas durante la noche. Bares, restaurantes, mercados nocturnos, eventos culturales y servicios de transporte extendidos dan forma a una ciudad que se transforma, lo cual refleja la diversificación de necesidades y usos que surgen fuera de los horarios convencionales. Esta creciente importancia de la “vida nocturna” como ámbito social y económico ha sido destacada por múltiples estudios, aunque la mayor parte de ellos se han enfocado en variables puntuales, tales como el consumo (Nofre et al., 2017), la seguridad ciudadana (Hadfield, 2015) o la regulación del ocio nocturno (Seijas & Gelders, 2021). Tal enfoque, si bien esclarecedor, ha dejado en un segundo plano otras dimensiones esenciales, como el confort, la percepción subjetiva de los usuarios y la composición de las personas que hacen uso del espacio público en distintas franjas horarias.

En las últimas décadas, la noche ha dejado de ser un vacío temporal en las ciudades para convertirse en una franja activa que transforma profundamente las dinámicas urbanas. Diversas investigaciones (Gwiazdzinski, 2005; Roberts y Eldridge, 2009; Seijas, 2020) han demostrado que el período nocturno no solo alberga actividades recreativas, sino que también configura nuevas formas de trabajo, movilidad, consumo y sociabilidad. Sin embargo, los instrumentos de planificación y diagnóstico urbano continúan operando bajo una lógica predominantemente diurna, invisibilizando así las transformaciones espaciales y sociales que ocurren después del atardecer.

En este sentido, existe un “agujero de conocimiento” (research gap) notorio en la literatura especializada sobre la forma en que las dinámicas diurnas difieren de las nocturnas en el espacio público, tanto en su configuración física como en sus implicaciones sociales. Aunque se asume que la noche entraña mayores retos de seguridad y que la iluminación artificial modifica la percepción del entorno, se carece de estudios integrales que describan con precisión cómo cambian las interacciones sociales, qué grupos demográficos se apropian (o se ven excluidos) de los espacios urbanos o hasta qué punto se alteran los patrones de movilidad y permanencia en la vía pública. Profundizar en estos aspectos resulta crucial no sólo para entender la experiencia urbana contemporánea, sino también para orientar acciones de planificación y diseño que tengan en cuenta los diversos requerimientos de la ciudadanía a lo largo de la jornada.

La falta de investigaciones centradas en la comparación sistemática del uso del espacio público entre el día y la noche repercute en la formulación de estrategias urbanas y políticas públicas. Por ejemplo, si no se identifican las circunstancias específicas que afectan la accesibilidad nocturna de adultos mayores o de mujeres que se desplazan solas, resulta complejo proponer medidas efectivas para mejorar su bienestar y seguridad. De igual manera, sin un conocimiento detallado de los factores que influyen en la sensación de confort (como la iluminación, la disponibilidad de mobiliario o la limpieza), resulta difícil determinar cuán diferente puede llegar a ser un espacio durante el día o la noche.

El objetivo principal de esta investigación es, por tanto, analizar las diferencias en las dinámicas sociales y espaciales que se producen entre el día y la noche en las calles de Madrid, poniendo énfasis en factores como el confort, la composición de usuarios, las actividades que se realizan y la percepción del entorno. Al focalizar la atención en estos elementos, se pretende ir más allá de los enfoques tradicionales —que a menudo circunscriben la noche a la problemática del ocio, la delincuencia o el orden público— para ofrecer una perspectiva integral de cómo se vive y se resignifica el espacio urbano cuando cae la oscuridad.

El estudio adopta una metodología mixta basada en mapeos urbanos, observación participativa y entrevistas en distintos tramos horarios, con el objetivo de analizar cómo se transforman las calles y espacios públicos entre el día y la noche. A través de registros directos e interacción con los usuarios, se evalúan variables como densidad, actividades, uso del mobiliario urbano y percepción de confort y seguridad. El análisis se complementa con matrices y diagramas comparativos que evidencian las diferencias físicas y sociales entre franjas horarias, destacando cómo la noche no solo acoge el ocio, sino también actividades cotidianas como el trabajo o el cuidado, proponiendo así una lectura más inclusiva y dinámica del espacio público nocturno.

2. Marco Teórico

El espacio público constituye una dimensión clave para el desarrollo urbano y la interacción social. Su configuración refleja tanto estructuras de poder como dinámicas ciudadanas de apropiación (Borja, 2003; Gwiazdzinski, 2015). Durante el día, estos espacios albergan funciones laborales, recreativas y comerciales, mientras que en la noche pueden adquirir nuevos significados, mostrando tanto potencial para la sociabilidad como para la exclusión (Mehta & Bosson, 2010; Oldenburg, 1989). Más allá del ocio y el consumo, el espacio público nocturno también cumple un papel en la cohesión social y la democratización del acceso a la ciudad. A diferencia de los espacios cerrados, que requieren de un consumo para acceder a ellos, el espacio público permanece como el único lugar verdaderamente accesible para todos, independientemente de su condición económica o social (Borja, 2003).

Lejos de ser un fenómeno secundario, la economía nocturna se ha consolidado como un motor clave en el desarrollo urbano contemporáneo. En el Reino Unido, representa alrededor del 6 % del PIB nacional (NTIA, 2021), mientras que en ciudades como Madrid y Barcelona genera miles de empleos y una importante actividad económica vinculada al ocio, la gastronomía y el turismo (Ayuntamiento de Madrid, 2022; Seijas, 2017). No obstante, este dinamismo también conlleva ciertos conflictos urbanos, como el aumento del ruido en zonas residenciales o la progresiva gentrificación de los

espacios de ocio nocturno, que pueden excluir a determinados sectores sociales (Hae, 2011; Bottà, 2019).

El trabajo nocturno es otro componente esencial de la vida urbana: sectores como la salud, el transporte, la logística y la seguridad operan durante la noche, sosteniendo la continuidad de la ciudad. En Francia, más del 15% de la población laboral trabaja en turnos nocturnos, equivalente a unos 3.5 millones de personas, cifra que ha crecido desde los años 90 (Bailly, 1989). La falta de transporte público suficiente en horarios nocturnos incrementa los costos de movilidad y afecta la calidad de vida de los trabajadores. En el Reino Unido, un informe de la Night Time Industries Association señala que uno de cada ocho trabajadores depende del empleo nocturno, pero enfrenta dificultades por la ausencia de infraestructura adecuada y la percepción de inseguridad (NTIA, 2019).

Desde una perspectiva de género y salud pública, la noche también visibiliza desigualdades estructurales. Estudios como el de Valentine (1989) y el Informe Noctámbul@s (2017) muestran cómo las mujeres restringen sus desplazamientos nocturnos por miedo al acoso. En Barcelona, más de la mitad ha sufrido acoso sexual en espacios públicos (Huffington Post, 2024). La seguridad percibida, altamente condicionada por iluminación y diseño urbano (Chalfin et al., 2019; Govil, 2024), limita la apropiación del espacio nocturno por parte de muchos grupos.

Frente a este panorama, diversas ciudades han adoptado figuras de gobernanza nocturna, como el “alcalde de la noche” en Ámsterdam o París (Foro Económico Mundial, 2016; Hypothèses, 2018), que promueven políticas integradas para una vida nocturna segura, inclusiva y sostenible. En Barcelona, la reciente creación de una comisionada de la noche refuerza esta tendencia (El País, 2024).

La noche no debe entenderse como una prolongación pasiva del día, sino como una temporalidad con dinámicas, actores y necesidades propias. Su planificación requiere enfoques interseccionales que consideren seguridad, accesibilidad, equidad y derecho a la ciudad (Lefebvre, 1991; Seijas & Milan, 2019).

3. Metodología

La metodología adoptada para el análisis comparativo día/noche se enmarca en un enfoque descriptivo-comparativo con carácter cualitativo, apoyado por técnicas cuantitativas complementarias. Este enfoque permitió identificar y contrastar cómo varían el uso, la percepción y la funcionalidad del espacio público entre el día y la noche, considerando variables como accesibilidad, iluminación, mobiliario, vegetación y tipos de actividades. La investigación se desarrolló desde una mirada relacional que integra la interpretación de las experiencias y percepciones de los usuarios con conteos observacionales de perfiles sociales, permitiendo así comprender las transformaciones temporales que inciden en la habitabilidad y vitalidad del espacio nocturno.

La toma de datos se llevó a cabo exclusivamente los días viernes, como decisión metodológica fundamentada en la combinación de condiciones laborales y sociales que caracterizan este día dentro del ciclo semanal. Al ser un día laborable, pero con una noche asociada al inicio del fin de semana, el viernes concentra de forma significativa dinámicas diurnas estructuradas como el trabajo o las compras junto con dinámicas nocturnas vinculadas al ocio, el descanso o la socialización. En

total, se realizaron tres jornadas de observación distribuidas entre abril y los primeros días de mayo del 2025, aprovechando un periodo climático intermedio, sin temperaturas extremas ni fenómenos meteorológicos atípicos.

Proceso metodológico realizado

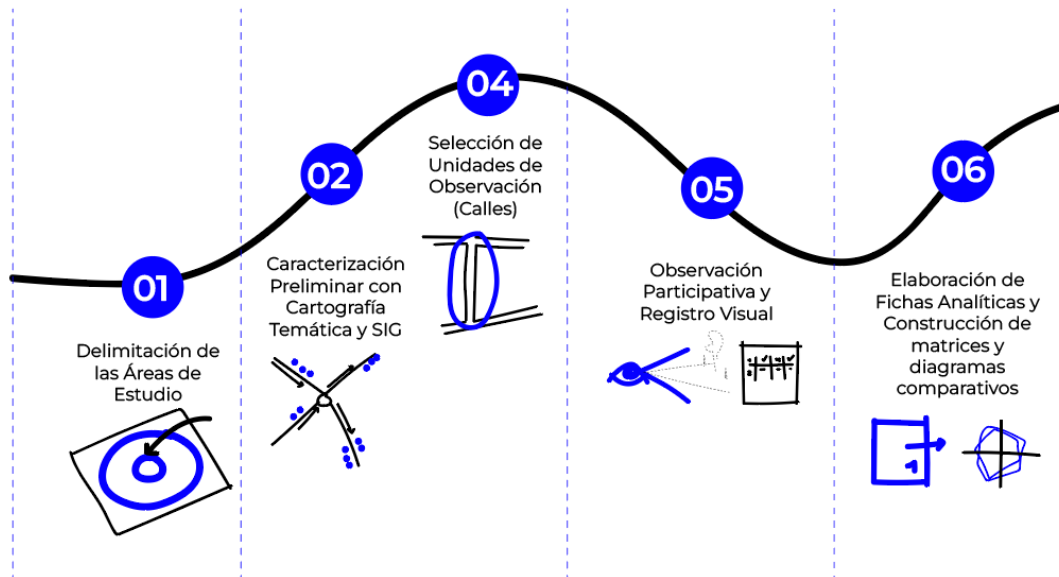


Figura 1. Fases metodológicas del levantamiento de información y procesamiento de datos
Fuente: Elaboración propia

FASE 1: Delimitación de las Áreas de Estudio

La delimitación y caracterización del área de estudio se centró en dos zonas de Madrid: el distrito Centro, por su densidad, centralidad (física y simbólica) y concentración de comercio y ocio (diurno y nocturno), y Carabanchel, como contrapunto mayoritariamente residencial estratégico para contrastar dinámicas nocturnas. En ambas zonas se definieron áreas operativas mediante áreas a distancias caminables entre sí permitiendo recorridos eficientes en múltiples franjas horarias. En el distrito Centro se trazaron buffers de 800 y 1.000 metros desde la Gran Vía, lo que equivale a desplazamientos peatonales de 10 a 15 minutos, garantizando una cobertura compacta y continua del área a observar. En Carabanchel, se optó por un buffer más reducido de 500 metros, equivalente a 6 a 8 minutos a pie, atendiendo tanto a la proximidad como a criterios de seguridad personal durante el trabajo nocturno en solitario.

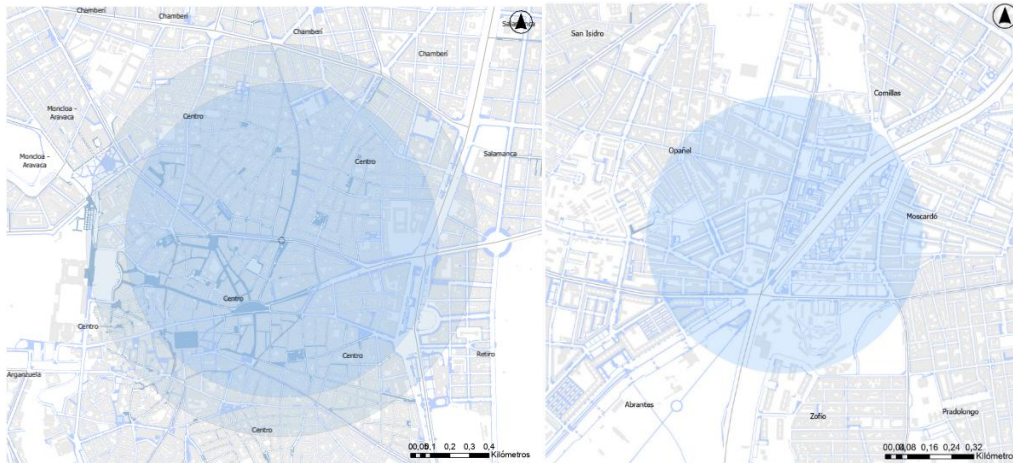
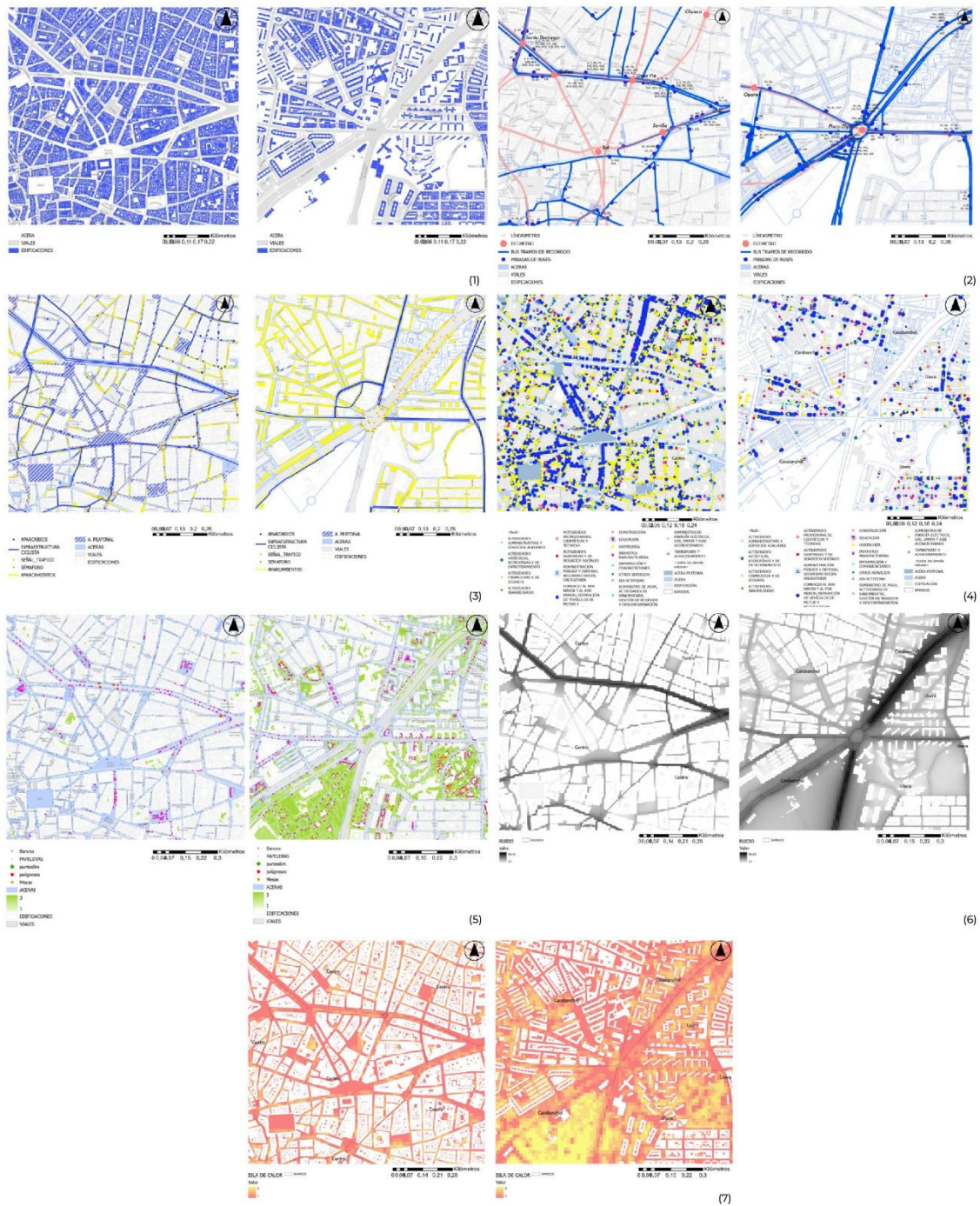


Figura 2. Delimitación del área operativa de estudio en Carabanchel mediante buffer de 500 metros desde el domicilio de referencia .

Fuente: https://gestiona.comunidad.madrid/nomecalles_web/#/init-view?returnUrl=%2FO.

FASE 2: Caracterización Preliminar con Cartografía Temática y SIG

La caracterización se desarrolló mediante mapas temáticos generados con SIG, abordando cuatro dimensiones: (1) tejido urbano, que muestra la morfología densa e histórica del Centro frente a la evolución mixta y más planificada de Carabanchel; (2) movilidad y accesibilidad, donde el Centro presenta alta conectividad de transporte público y zonas peatonales, mientras Carabanchel destaca por su nodo intermodal en Plaza Elíptica y presión vehicular; (3) actividades comerciales y equipamientos, con el Centro especializado en servicios, turismo y administración, y Carabanchel con usos mixtos, salud y educación más presentes; y (4) salud urbana y confort, evidenciando diferencias en cobertura vegetal, dotación de mobiliario urbano y presencia de islas de calor y ruido. Este diagnóstico espacial comparado permite comprender las dinámicas nocturnas diferenciadas de cada entorno y sirve de base técnica para la selección detallada de las calles a estudiar, así como para el diseño de futuras estrategias de intervención urbana.



(1) Tejido urbano y configuración especial, (2) Movilidad y Transporte público (3) Transporte vehicular, ciclista y accesibilidad peatonal. (4) Actividades comerciales y equipamientos. (5) Salud urbana y confort. Salud: infraestructura urbana y especies vegetales. (6) Confort: ruido e isla de calor.

Figura 3. Mapas de caracterización de las zonas de estudio.

Fuente: https://gestiona.comunidad.madrid/nomecalles_web/#/init-view?returnUrl=%2FO.

FASE 3: Selección de Unidades de Observación (Calles)

La selección de las calles que conforman las unidades de observación se realiza con base en criterios funcionales y morfológicos, tales como la diversidad de usos, la jerarquía viaria y la conectividad con la red de transporte público. Este proceso garantiza la representatividad de situaciones urbanas contrastantes y la riqueza analítica de los recorridos nocturnos. Para lo cual una vez tomado en cuenta la caracterización realizada en GIS, se realizó una matriz resumen con las calles elegidas:

ZONA DE ESTUDIO 1: Centro

Tabla 1: Zona de estudio 1: Centro de Madrid.

Calle	Proximidad entre calles (✓)	Función principal	Tipología urbana	Conectividad / Transporte	Contraste Día / Noche
Calle de Carretas	✓	Comercial – Turística	Peatonal	Metro Sol	Alto: comercio continuo, flujo constante
Calle de Barcelona	✓	Gastronómica – Ocio	Peatonal	Metro Sol	Alto: tapas y bares en la noche
Calle de San Alberto	✓	Residencial – Comercial institucional	Peatonal – sección ancha	Plaza del Carmen	Medio: presencia institucional, bajo uso nocturno
Calle de los Jardines	✓	Comercio local – Oficinas	Mixta	Metro Gran Vía	Medio: actividad en mañana/tarde, baja en la noche
Calle de Fuencarral	✓	Comercial – Ocio	Peatonal / semi-peatonal	Metro Tribunal / Bilbao	Alto: comercio diurno y ocio nocturno juvenil
Calle de Hortaleza	✓	Mixta: residencial, comercio y bares	Vehicular estrecha	Metro Chueca	Moderado: comercio activo hasta la noche
Calle de Pérez Galdós	✓	Residencial – Restauración nocturna	Peatonal intermedia	Conecta Fuencarral/Hortaleza	Alto: circulación peatonal, bares y descanso nocturno

. 01 Calle de Carretas | 02 Calle de Barcelona | 03 Calle de San Alberto | 04 Calle de los Jardines | 05 Calle de Fuencarral | 06 Calle de Hortaleza | 07 Calle de Pérez Galdós

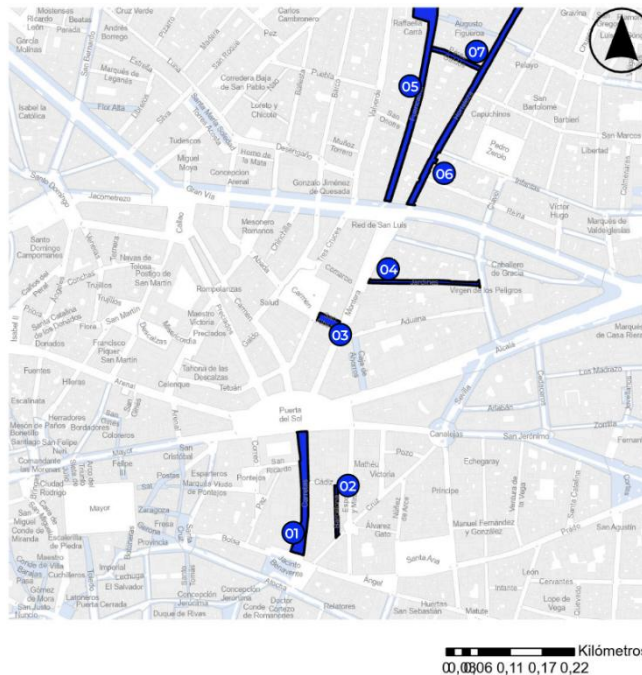


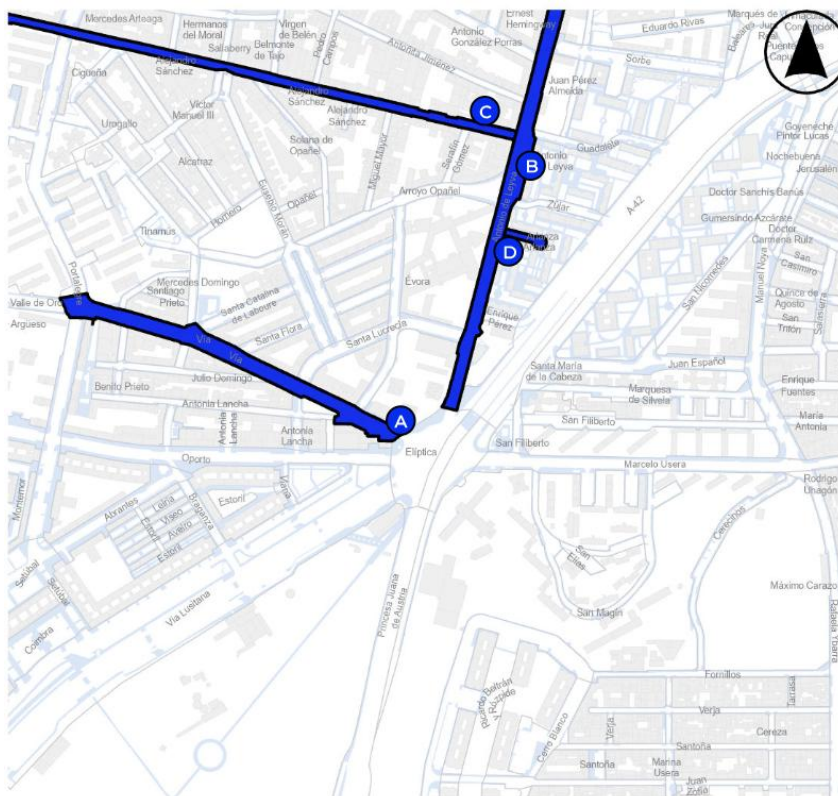
Figura 4. Mapa de las calles elegidas. Fuente:

https://gestion.comunidad.madrid/nomecalles_web/#/init-view?returnUrl=%2FO.

ZONA DE ESTUDIO 2: Carabanchel

Tabla 2: Zona de estudio 2: Carabanchel.

Calle	Proximidad entre calles (✓)	Función principal	Tipología urbana	Conectividad / Transporte	Contraste Día / Noche
Calle de la Vía	✓	Comercial – Mixta, flujo peatonal alto y presencia de población inmigrante	Peatonal con actividad comercial diversa	Metro: Plaza Elíptica Autobuses: Líneas 55, 81	Alto: flujo peatonal continuo, actividad diversa, presencia de inmigrantes vinculada a la plaza
Calle Antonio de Leiva	✓	Comercial de intensidad moderada, uso residencial, presencia de bares y clubes puntuales	Mixta: actividad comercial y residencial	Metro: Plaza Elíptica Autobuses: Líneas 55, 60, 116	Medio: actividad comercial moderada, algunos bares o clubes, presencia de colegios
Calle Alejandro Sánchez	✓	Residencial con escasa actividad comercial en planta baja	Peatonal – Calle angosta	Metro: Plaza Elíptica Autobuses: Sin líneas directas	Bajo: uso residencial y tránsito peatonal moderado, mínima actividad comercial
Calle Arlanza	✓	Residencial puro, sin comercio	Calle sin salida – Peatonal	Metro: Plaza Elíptica (cercana) Autobuses: Sin líneas directas	Bajo: área exclusivamente residencial, sin actividad comercial



A| Calle de la Vía | B Calle Antonio de Leiva | C Calle Alejandro Sánchez | D Calle Arlanza

Figura 5. Mapa de las calles elegidas. Fuente: https://gestiona.comunidad.madrid/nomecalles_web/#/init-view?returnUri=%2FO.

FASE 4: Observación Participativa y Registro Visual

Esta fase contempla la ejecución de recorridos de observación directa y registro sistemático de las dinámicas urbanas en las calles seleccionadas, a partir de un enfoque cronourbanístico que reconoce la dimensión temporal como clave para comprender la ciudad (Bonfiglioli, 1990; Gwiazdzinski, 2005).

Para capturar las transiciones funcionales y variaciones rítmicas del espacio público, se definieron cuatro franjas horarias clave: mañana (11:00–13:00 h), asociada a flujos laborales y comerciales estructurados; tarde (17:00–19:00 h), con alta interacción social y uso recreativo; medianoche (22:00–24:00 h), momento de auge del ocio nocturno o desactivación según la calle; y madrugada (02:00–04:00 h), periodo crítico con mínima ocupación y presencia de actividades residuales. Esta segmentación responde a criterios metodológicos que permiten identificar diferencias en densidad, funcionalidad, iluminación y seguridad, facilitando un análisis comparativo preciso a lo largo del ciclo diario.

Elementos y criterios evaluados

USUARIOS

En el marco del análisis comparativo de las dinámicas comerciales y del espacio público en horario nocturno, se estudian los siguientes perfiles de usuario: niños, jóvenes, adultos y adultos mayores. De manera transversal, también se analizarán las experiencias específicas de las mujeres y las personas con discapacidad, con el fin de evaluar cómo las transformaciones del ritmo urbano nocturno afectan de forma diferenciada a estos grupos y qué implicaciones tienen en términos de accesibilidad, seguridad y apropiación del espacio urbano.

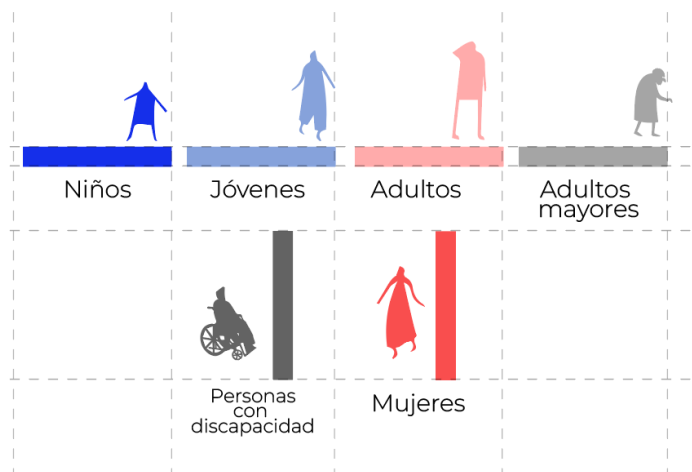


Figura 6. Tipos de usuarios. Fuente: Elaboración propia.

Para el registro de los perfiles de usuarios se aplicó una metodología basada en tres herramientas coordinadas: (1) captura de cinco fotografías secuenciales desde un mismo punto de observación; (2) conteo manual de usuarios según su perfil (edad, género, tipo de actividad), trasladado a una tabla estructurada; y (3) representación visual mediante tres elementos complementarios: la imagen

original, una versión editada con siluetas codificadas por tipo de usuario y un gráfico de barras que muestra el volumen registrado. Este proceso fue apoyado por el diario de campo, donde se registraron observaciones directas sobre las imágenes, permitiendo clasificar el tipo de uso del espacio en el momento documentado (desplazamiento, permanencia, interacción, observación pasiva, entre otros). Esta triangulación metodológica refuerza el análisis cualitativo de las dinámicas urbanas, articulando la actividad observada con los perfiles sociales y el contexto temporal.



Figura 7. Identificación de usuario y conclusiones. Fuente: Elaboración propia.

Usos y actividades en las calles

Durante los recorridos realizados en las distintas franjas horarias, se llevó a cabo un registro sistemático de las acciones, actividades y formas de uso del espacio observadas en cada calle. Este proceso no se limitó a la mera identificación de presencia de usuarios, sino que puso énfasis en cómo las personas interactúan con el espacio urbano según el momento del día, permitiendo captar mutaciones funcionales y niveles diferenciados de apropiación.

Para organizar esta información, se diseñó una herramienta de línea representativa temporal, construida a partir de registros fotográficos tomados desde un punto fijo en cada horario. Estas

imágenes fueron acompañadas por descripciones escritas directas sobre el uso del espacio, registradas in situ. La figura 8 correspondiente ilustra este procedimiento y permite visualizar la transformación progresiva de cada calle.

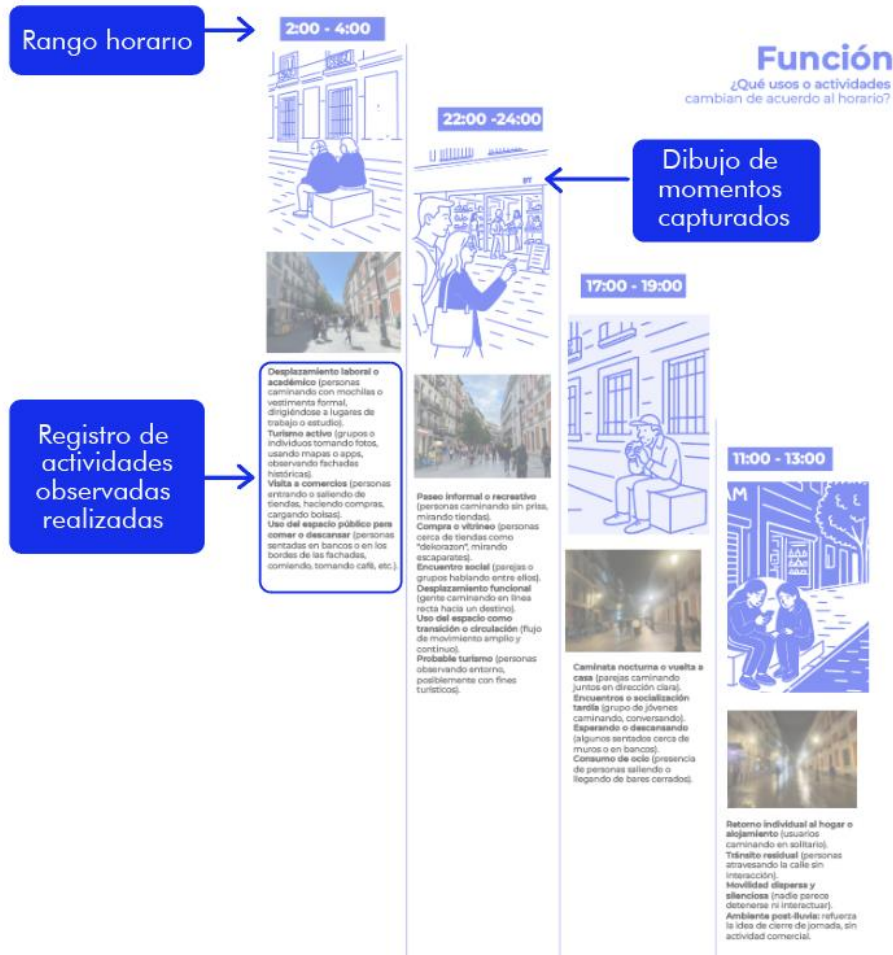


Figura 8. Línea representativa de usos y actividades. Fuente: Elaboración propia.

Como complemento a este registro, se realizó una documentación narrativa de momentos significativos mediante la elaboración de narrativas gráficas basadas en fotografías capturadas en campo. Estas narrativas visuales (figura 8) representan escenas específicas que condensan experiencias urbanas particulares observadas durante el recorrido, como por ejemplo una pareja de adultos mayores sentados descansando a media tarde o una persona durmiendo sola en un rincón de la calle durante la madrugada. Este recurso metodológico permitió traducir observaciones complejas en imágenes analíticas que revelan el carácter situado, sensible y relacional de los usos nocturnos del espacio callejero.

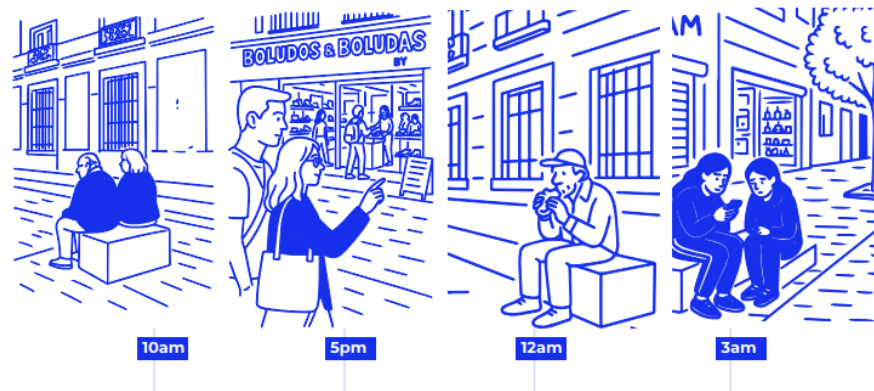


Figura 9. Narrativas de experiencias urbanas registradas en situ. Fuente: Elaboración propia.

Criterios Técnicos de Observación Comparativa

Para sistematizar la observación y facilitar una comparación transversal y coherente entre los distintos momentos del día y las áreas de estudio, se definieron **cinco bloques** de criterios urbanos: salud, confort, seguridad, usos y accesibilidad y conectividad, organizados en una matriz analítica. En ella se desarrolló una descripción detallada para cada criterio y subcriterio, considerando tanto las experiencias observadas durante el día como aquellas registradas en la noche, lo que permitió capturar las variaciones espaciales con mayor precisión. A continuación, se muestra la tabla:

Tabla 3. Criterios analizados por cada calle.

Bloque	Criterio	Día	Noche
1. SALUD	1.1 Condición de limpieza urbana y mantenimiento de papeleras.		
	1.2 Seguridad del pavimento y del mobiliario urbano.		
	1.3 Percepción de la vegetación y su influencia en la calidad ambiental de la calle.		
	1.4 Visibilidad de comunicación comunitaria o expresiones locales (murales, carteles, intervenciones efímeras).		
	1.5 Uso del espacio por diferentes perfiles sociales, integrando la diversidad de los usuarios.		
2. CONFORT	2.1 Sensaciones térmicas (viento, calor, frescor y microclimas generados).		
	2.2 Presencia de ruidos y percepción auditiva del entorno.		
	2.3 Identificación de olores percibidos en el espacio público.		
	2.4 Presencia y uso del mobiliario urbano (bancos, papeleras, elementos de descanso y socialización).		
3. SEGURIDAD	3.1 Presencia y calidad de la luz natural y artificial.		
	3.2 Visibilidad general del espacio y percepción de zonas inseguras o expuestas.		
	3.3 Exposición visual entre fachadas activas y la vía pública.		
	3.4 Seguridad del recorrido peatonal, incluyendo la presencia de barreras, obstáculos y condiciones que afecten la continuidad del recorrido.		
4. USOS	4.1 Actividades presentes en la calle, distinguiendo entre usos formales, informales y espontáneos.		

	4.2 Nivel de apertura, vitalidad o cambio en el tipo de comercio y su contribución a la vida urbana.		
	4.3 Espacios de descanso, juego o relax, así como su calidad y condiciones de uso.		
	4.4 Presencia de microespacios residuales sin función aparente, que puedan afectar la percepción de seguridad y el dinamismo de la calle.		
5. ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD	5.1 Condición de transitabilidad peatonal y seguridad durante los desplazamientos.		
	5.2 Claridad del diseño peatonal, que facilita la orientación de los usuarios y la legibilidad del espacio urbano.		
	5.3 Accesibilidad efectiva para personas con movilidad reducida, evaluando barreras físicas y calidad de los recorridos.		
	5.4 Continuidad y conectividad visual y funcional con otras áreas y calles adyacentes.		

Se incorporan entrevistas abiertas y situadas con actores clave —residentes, comerciantes y usuarios frecuentes—, realizadas en el lugar y horario específico de su actividad. Estas entrevistas permiten recabar percepciones cualitativas sobre seguridad, habitabilidad y vitalidad nocturna. El registro visual de estas entrevistas se ha complementado con ilustraciones características derivadas de fotografías capturadas en campo, como se muestra en la figura adjunta.



Figura 10. Ejemplo de registro visual y narrativo de entrevistas situadas. Fuente: Elaboración propia

FASE 5: Elaboración de Fichas Analíticas y Construcción de matrices y diagramas comparativos

En esta fase se consolida la información recabada mediante la elaboración de fichas analíticas estandarizadas para cada calle. Cada calle fue analizada de forma integral a través de una ficha sintética que converge distintos niveles de observación: conteo de usuarios por perfil, registro de usos y actividades predominantes, narrativas visuales derivadas de momentos clave observados in situ, y evaluación de criterios técnico-perceptivos como accesibilidad, iluminación, seguridad o

funcionamiento continuo, otras sufren procesos de desactivación o apropiación excluyente según la hora del día. También se confirma que la infraestructura urbana (iluminación, conectividad, mobiliario) tiene un rol central en la capacidad del espacio público para sostener la habitabilidad nocturna. Así, se refuerza la idea de que la noche no es una mera prolongación del día, sino una temporalidad con ritmos, conflictos y oportunidades propias.

Además, la investigación evidenció que la noche no se articula únicamente en torno a espacios de ocio, sino que también activa otras lógicas de uso urbano. Se identificaron calles que, lejos de ser escenarios festivos, funcionaban como nodos de circulación y conectividad, especialmente aquellas vinculadas a paradas de autobús o estaciones de transporte nocturno. Estos espacios cobran relevancia como infraestructuras clave para los desplazamientos cotidianos, convirtiéndose en zonas de tránsito intensivo incluso en la madrugada. Asimismo, se observaron formas de socialización nocturna espontánea en aquellas calles que contaban con mobiliario urbano suficiente (banacas, asientos, apoyos), lo cual facilitaba encuentros, descansos prolongados o simplemente la permanencia de personas en espera. En contraste, otras calles permanecieron completamente inactivas durante la noche, lo que se relaciona en gran medida con su función urbana: vías destinadas al aparcamiento o al tránsito vehicular, sin atractores de uso ni condiciones espaciales que incentiven la estancia.

Estos hallazgos ponen de relieve la necesidad de incorporar la dimensión nocturna en la planificación urbana, integrando criterios de infraestructura urbana, diversidad de usos y accesibilidad temporal. Los hallazgos permiten identificar indicadores clave para evaluar la calidad del espacio urbano nocturno y aportan insumos valiosos para el diseño de políticas públicas que favorezcan la equidad, la inclusión y el derecho a la ciudad más allá del horario diurno. La noche debe ser reconocida como un espacio legítimo de vida urbana y no como un vacío funcional.

Entre las limitaciones del estudio se encuentra la concentración de los recorridos de campo en un solo día de la semana (viernes), lo cual, aunque metodológicamente justificado por su carácter híbrido laboral-festivo, no permite capturar otras dinámicas nocturnas como las que se producen en domingos o días laborales intermedios. Futuras investigaciones podrían ampliar el rango temporal y geográfico del análisis, integrar herramientas de sensorización urbana o realizar estudios participativos con comunidades nocturnas específicas para fortalecer la comprensión de las necesidades del espacio callejero nocturno.

Referencias

Ayuntamiento de Madrid. (2022). La importancia del sector del ocio nocturno en Madrid. Recuperado de <https://www.madrid.es>

Bonfiglioli, S. (1990). La ville et ses rythmes: le chrono-urbanisme au service de l'aménagement du temps et de l'espace. Temps et Territoires, DATAR.

Bailly, A. (1989). L'imaginaire spatial, plaidoyer pour une géographie des représentations. Espaces Temps, 40-41, 55-58.

Borja, J. (2003). Espacio público y derecho a la ciudad. Barcelona, UOC.

Bottà, G. (2019). Deindustrialisation and Popular Music: Punk and 'Post-Punk' in Manchester, Düsseldorf and Turin. Rowman & Littlefield.

Chalfin, A., Hansen, B., Lerner, J., & Parker, L. (2019). Reducing Crime Through Environmental Design: Evidence from a Randomized Experiment of Street Lighting in New York City. National Bureau of Economic Research. <https://www.nber.org/papers/w25798>

El País. (2024, 24 de octubre). La “alcaldesa de noche” de Barcelona: un cargo técnico pero sin competencias de seguridad para gestionar la vida nocturna. <https://elpais.com/espana/catalunya/2024-10-24/la-alcaldesa-de-noche-de-barcelona-un-cargo-tecnico-pero-sin-competencias-de-seguridad-para-gestionar-la-vida-nocturna.html>

Govil, A. (2024). A Walk in a Woman’s Shoes: Re-thinking Lighting in Urban Nightscapes. Independent Research Paper.

Foro Económico Mundial. (2016, 10 de octubre). La noche: el gigante dormido de la planificación urbana. <https://es.weforum.org/stories/2016/10/la-noche-el-gigante-dormido-de-la-planificacion-urbana/>

Gwiazdzinski, L. (2015). The Urban Night: a Space Time for Innovation and Sustainable Development. Artículo - Journal of Urban Research, 11.

Gwiazdzinski, L. (2005). La nuit dernière frontière de la ville. Éditions de l’Aube.

Hae, L. (2011). Dilemmas of the Nightlife Fix: Post-industrialisation and the Gentrification of Nightlife in New York City. Urban Studies, 48(9), 1835-1855.

Huffington Post. (2024). Más de la mitad de las mujeres en Barcelona han sufrido acoso sexual. Recuperado de: <https://www.huffingtonpost.es/sociedad/mas-mitad-mujeres-18nos-barcelona-sufrido-acoso-sexualbr.html>

Hypothèses. (2018). La gobernanza de la vida nocturna y su territorio. <https://noche.hypotheses.org/117>

Mehta, V., & Bosson, J. K. (2010). Third places and the social life of streets. Environment and Behavior, 42(6), 779–805. <https://doi.org/10.1177/0013916509344677>

NTIA (2019). The Economic Impact of the Night-Time Industries in the UK. Night Time Industries Association.

Nofre, J., & García-Ruiz, M. (2023). Gentrification, exclusion, and nightlife: A critical review of Nightlife Studies. Nightlife & Society, 10(1), 55-78.

Oldenburg, R. (1989). The Great Good Place. Paragon House.

Roberts, M. & Eldridge, A. (2009). Planning the Night-time City. Routledge.

Seijas, A., & Milan, M. (2019). Manifiesto Latinoamericano de Ciudades Nocturnas. Sound Diplomacy.

Valentine, G. (1989). The Geography of Women’s Fear. Area, 21(4), 385-390.

Caracterización y Evaluación de Soluciones Basadas en la Naturaleza en Entornos Educativos Europeos

Characterization and Evaluation of Nature-based Solutions in European Educational Environments

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5628

Hugo Enrique Canahua Sosa [✉]

Fecha de superación del Tribunal Fin de Máster: 23.01.2025

Tutor: Ester Higuera García

Resumen

Esta investigación analiza la transformación de entornos educativos europeos (España y Francia) mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN), evaluando su impacto ambiental, social y educativo. Las SbN son clave para mejorar el bienestar de estudiantes y comunidades, promoviendo sostenibilidad y resiliencia urbana. El estudio explora intervenciones en distintos niveles educativos, desde estrategias educativas en escuelas hasta la gestión del agua y creación de microclimas en universidades y residencias de mayores. Resalta el potencial de las infraestructuras educativas como nodos urbanos, ofreciendo beneficios al integrar adecuadamente las SbN. Se identifican barreras en su implementación y la necesidad de marcos normativos de apoyo. Finalmente, se propone una matriz de toma de decisiones para guiar su implementación en entornos urbanos educativos.

Palabras clave

Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN), Entornos Educativos, Cambio Climático, Sostenibilidad, Planificación Urbana.

Abstract

This research examines the transformation of European educational environments (Spain and France) through Nature-Based Solutions (NbS), assessing their environmental, social, and educational impact. NbS improve student and community well-being, promoting sustainability and urban resilience. The study explores interventions at various educational levels, from strategies in schools to water management and microclimate creation in universities and senior residences. It highlights the potential of educational infrastructures as urban nodes, offering benefits when NbS are integrated. Barriers to implementation

[✉] **Hugo Enrique Canahua Sosa** es alumno del programa de doctorado “Sostenibilidad y Regeneración Urbana” del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.

hugoenriquecanahuasosa@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-5312-3059> (Hugo Enrique Canahua Sosa)

are identified, along with the need for supportive regulatory frameworks. A decision-making matrix is proposed to guide NbS implementation in urban educational environments.

Keywords

Nature-Based Solutions (NbS), Educational Environments, Climate Change, Sustainability, Urban Planning.

1. Introducción

En el contexto actual, las SbN emergen como una solución imprescindible para enfrentar desafíos globales como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la urbanización descontrolada. Según Nature-Based Solutions Initiative (2021), este tipo de soluciones combinan enfoques ecológicos con beneficios económicos y sociales, ofreciendo alternativas sostenibles para comunidades en todo el mundo.

Tal como menciona Ruangpan et al. (2020), este concepto actúa como un “paraguas” que integra diversas disciplinas y enfoques prácticos en cuatro grandes dimensiones: estrategia, planificación espacial, ingeniería ecológica y desempeño.

En entornos educativos, las SbN tienen un impacto particularmente significativo. Chawla et al. (2020) señalan que la integración de espacios naturales en escuelas y universidades mejora el rendimiento académico, fomenta la creatividad y reduce los niveles de estrés. Además, este tipo de entornos permiten a los estudiantes desarrollar una conexión más profunda con la naturaleza, promoviendo una mayor conciencia ambiental.

A lo largo de esta investigación, se analizan intervenciones de SbN en distintos niveles educativos, desde escuelas hasta universidades, destacando la importancia de adaptar estas soluciones a las características específicas de cada institución y su entorno. Por ejemplo, en las escuelas, las SbN se aplican como estrategias lúdicas y educativas; en las universidades, como soluciones para la gestión de recursos y la creación de infraestructuras sostenibles; y en las residencias de mayores, para favorecer el aprendizaje intergeneracional. El diseño de patios escolares es un aspecto fundamental, ya que su transformación en espacios dinámicos y naturales puede enriquecer el aprendizaje y promover una conexión más profunda con el medio ambiente.

La mitigación y adaptación al cambio climático empezaron a integrarse como elementos clave en la planificación sostenible, especialmente a medida que las ciudades comenzaron a ser vistas tanto como fuentes de emisiones como escenarios de vulnerabilidad climática (Bulkeley & Betsill, 2005). La mitigación se centra en reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a través de estrategias sostenibles, mientras que la adaptación busca incrementar la resiliencia de las comunidades frente a los impactos climáticos. En los entornos educativos, estas estrategias se materializan en la creación de infraestructuras resilientes, la optimización de recursos y la implementación de prácticas sostenibles que no solo benefician al medio ambiente, sino también a las comunidades involucradas.

Por otro lado, el concepto de Ciudad Saludable yace en la Carta de Ottawa de 1986 para la Promoción de la Salud, establecida por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 1946), al definir la salud como un completo estado de bienestar físico, mental y social, más allá de la ausencia de enfermedad. Este enfoque contribuyó a que empezáramos a ver a los entornos urbanos como piezas

fundamentales de la salud. A partir de entonces, se planteó la idea de que las ciudades pueden ser herramientas poderosas para mejorar la calidad de vida mediante una planificación que integre principios de sostenibilidad y equidad (Hancock & Duhl, 1986). En este contexto, los entornos educativos pueden desempeñar un papel crucial al actuar como espacios inclusivos que promuevan estilos de vida saludables y reduzcan las desigualdades sociales. Esto incluye la incorporación de espacios verdes accesibles, opciones de movilidad activa y áreas que fomenten la interacción social y el bienestar general de la comunidad.

La metodología de este estudio se fundamenta en un enfoque mixto, que incluye la recopilación de datos mediante la elaboración de un inventario detallado de SbN, el desarrollo de una matriz de toma de decisiones y la evaluación de casos de estudio en diferentes ciudades europeas. La matriz de toma de decisiones permite caracterizar y evaluar el impacto de las SbN en términos ambientales, sociales y educativos, proporcionando directrices claras para su implementación en distintos contextos.

Los objetivos principales de la investigación se enfocan en conocer, caracterizar y evaluar las SbN en entornos educativos, desarrollando herramientas que faciliten su evaluación, adaptación y replicabilidad. Esto incluye la identificación de barreras culturales, técnicas y administrativas que limitan su implementación, así como la propuesta de soluciones que permitan superar estos desafíos. Además, se busca destacar el papel de los marcos normativos y políticos en la promoción de estas intervenciones, siguiendo ejemplos exitosos en algunas ciudades europeas.

Finalmente, esta investigación busca contribuir al entendimiento de cómo las SbN pueden integrarse de manera efectiva en las instituciones educativas, promoviendo la sostenibilidad y el bienestar en las ciudades. Al repensar el diseño de estos espacios como nodos estratégicos, se sientan las bases para un futuro más resiliente e inclusivo, donde la educación y la sostenibilidad caminen de la mano hacia un mundo mejor.

2. Objetivos y preguntas de investigación

El objetivo principal de esta investigación es: Conocer, caracterizar y evaluar la efectividad e impactos de las Soluciones basadas en la Naturaleza implementadas en entornos educativos en el ámbito europeo, con el propósito de desarrollar metodologías que faciliten su evaluación, adaptación y replicabilidad.

Adjunto a este objetivo general se desglosan en dos objetivos específicos:

1. Elaborar un inventario detallado de SbN, catalogando las soluciones implementadas en entornos educativos y proporcionando una base para su análisis en instalaciones existentes y futuras.

2. Desarrollar una Matriz de Toma de Decisiones, que permita evaluar de manera integral el impacto y la efectividad de las SbN en términos ambientales, sociales y educativos, y que funcione como una herramienta adaptable para futuras intervenciones en el ámbito educativo.

A través de estos objetivos, la investigación aborda de manera integral la necesidad de soluciones que no solo respondan a los retos del cambio climático, sino que también promuevan entornos educativos sostenibles, saludables e inclusivos.

3. Estructura metodológica

El método de investigación se estructura en dos grandes bloques que se complementan entre sí para alcanzar los objetivos planteados. El primero de ellos, denominado Marco Conceptual, sienta las bases teóricas y prácticas necesarias mediante un análisis detallado de los conceptos clave, delimitaciones del alcance y el estudio de buenas prácticas. Esto permite construir un marco de referencia sólido para la investigación. La segunda parte, Análisis y Evaluación, se enfoca en la aplicación práctica de estos fundamentos a través de la selección, evaluación y comparación de casos de estudio específicos, con el fin de desarrollar herramientas metodológicas aplicables y generar aprendizajes valiosos sobre las soluciones basadas en la naturaleza (SbN) en entornos educativos.

Primer Bloque: Marco Conceptual

Este bloque tiene como objetivo proporcionar las bases conceptuales necesarias para abordar los problemas que plantea la investigación. En particular, se analiza el concepto de Ciudad Saludable, que cobra relevancia por los desafíos urbanos contemporáneos, tales como el cambio climático, la urbanización descontrolada y la pérdida de biodiversidad. La planificación de ciudades saludables busca no solo mejorar la calidad de vida, sino también aumentar la resiliencia de las ciudades ante fenómenos adversos como olas de calor o pandemias.

Conceptos Teóricos

Este apartado se centra en tres conceptos clave: Soluciones basadas en la Naturaleza (SbN), Mitigación y Adaptación al Cambio Climático, y Ciudad Saludable. Cada uno de estos se analiza siguiendo cuatro apartados: Génesis del concepto, Evolución del Concepto, Concepto en la literatura académica y Relevancia actual.

Alcances de la Investigación

Este apartado delimita las fronteras de la investigación y asegura que el enfoque sea claro y estructurado. Se definen tres niveles de alcance: Alcance funcional, Alcance espacial y Alcance temporal. El resultado es la selección de casos de estudio específicos que serán analizados en mayor profundidad ya que Francia es el mayor referente actual en la utilización de SbN al contar con más de 70 proyectos con seguimiento permanente y España, la mayor parte de las comunidades autónomas están incluyendo este tipo de actuaciones en sus planes estratégicos por lo que analizar estas dos sirve como un marco de referencia importante.

Buenas Prácticas

Se analizan tres proyectos destacados que representan implementaciones exitosas de SbN en entornos educativos europeos. Estos proyectos sirven como ejemplos de referencia para la investigación: Proyecto MICOS, *Cours OASIS* y *REFUGIS CLIMÀTICS*.

Segundo Bloque: Análisis y Evaluación

El objetivo de este bloque es la descripción, evaluación y posterior análisis cualitativo de las SbN implementadas en los entornos educativos seleccionados. El propósito principal es identificar aprendizajes valiosos de los 18 casos de estudio, generar una base de conocimiento sobre los beneficios e impactos de estas soluciones y, finalmente, elaborar pautas que guíen su replicabilidad.

Protocolo de Fichas Técnicas

La herramienta fundamental en este análisis es el protocolo de fichas técnicas, que permite sistematizar y organizar la información de los casos de estudio seleccionados. Estas fichas, denominadas "Fichas de Descripción y Evaluación", contienen información clave para realizar una revisión detallada de cada proyecto. El diseño de las fichas técnicas se inspira en la Guía para Planificar Ciudades Saludables (Fariña et al., 2022), que establece tres líneas estratégicas para mejorar la calidad de vida en entornos urbanos, de las cuales la investigación se enfoca en dos: la mejora del entorno urbano a través de la naturaleza y la adaptación a los efectos del cambio climático.

Indicadores de Evaluación

Este segundo bloque ha sido desarrollado tomando como base el marco conceptual previamente establecido, el cual abarca las Soluciones basadas en la Naturaleza, la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático, así como el concepto de Ciudad Saludable. A partir de este fundamento teórico, se han propuesto seis indicadores específicos para esta investigación: Impacto en Salud, Mitigación del Calor, Agricultura Urbana, Gestión Sostenible del Agua, Cohesión Social y Rendimiento Académico. La combinación de las fichas técnicas descriptivas con estos indicadores de evaluación permitirá una caracterización integral de las Soluciones basadas en la Naturaleza, proporcionando un análisis más preciso y fundamentado sobre su efectividad y aplicabilidad en distintos contextos.

ESQUEMA METODOLÓGICO



Figura 1. Esquema metodológico de la investigación.

Fuente: Elaboración propia.

4. Resultados

Los resultados de este trabajo de investigación están divididos en:

Casos de Estudio

Después de una búsqueda rigurosa y con el apoyo de los conceptos teóricos previamente desarrollados, se seleccionaron 18 entornos escolares de España y Francia como casos de estudio. Para su elección, se consideró que estos proyectos incorporaran Soluciones basadas en la Naturaleza (SbN) y que estuvieran ya construidos, con el fin de analizar de manera efectiva todos los aspectos planteados en esta investigación.

Los casos de estudio seleccionados incluyen un total de 18 entornos escolares distribuidos entre Francia y España. En Francia, se han identificado diversas instituciones de distintos niveles educativos, como guarderías (Bercy y Quai des Bambins), escuelas infantiles (Achard, Alphonse Dupeaux, Maurice d’Ocagne y Charenton), escuelas primarias (Jeanne d’Arc y Providence), escuelas elementales y polivalentes (Jacques Prévert, Bruxelles y Novel), escuelas secundarias (Georges Brassens y Pierre Alviset) y grupos escolares (Hippolyte Maindron y Blanche). Asimismo, el estudio incorpora colegios como Raymond Queneau en Francia y Juan Sebastián Elcano y Ramón María del Valle-Inclán en España.

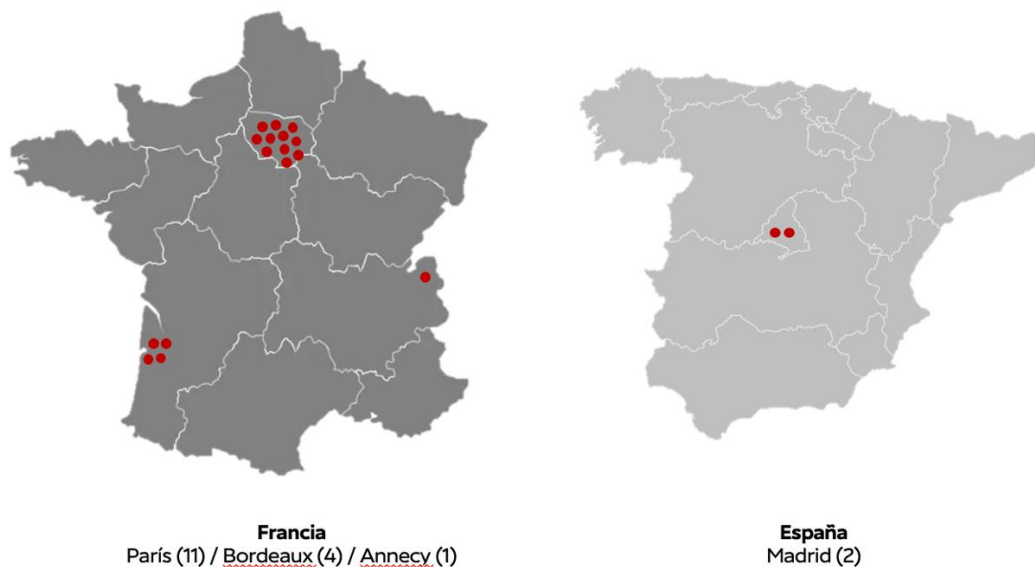


Figura 2. Casos de estudio seleccionados (Francia – España).

Fuente: Elaboración propia.

Evaluación de los casos de estudio

La evaluación de los casos de estudio, considerando su estado previo (representado por la línea superior en el gráfico) y su estado posterior a la implementación de Soluciones basadas en la Naturaleza (línea inferior en el gráfico), evidencia una mejora significativa en los entornos educativos analizados. Los resultados muestran que, antes de la intervención, la mayoría de los casos presentaban condiciones catalogadas como "malas" o "regulares" según los parámetros de evaluación establecidos. Sin embargo, tras la aplicación de estas soluciones, se observó una

transición hacia estados evaluados como "buenos" e, incluso, "óptimos" en algunos casos. Estos hallazgos confirman el impacto positivo de las Soluciones basadas en la Naturaleza en la mejora de la calidad ambiental y funcional de los espacios educativos.

EVALUACIÓN CASOS DE ESTUDIO

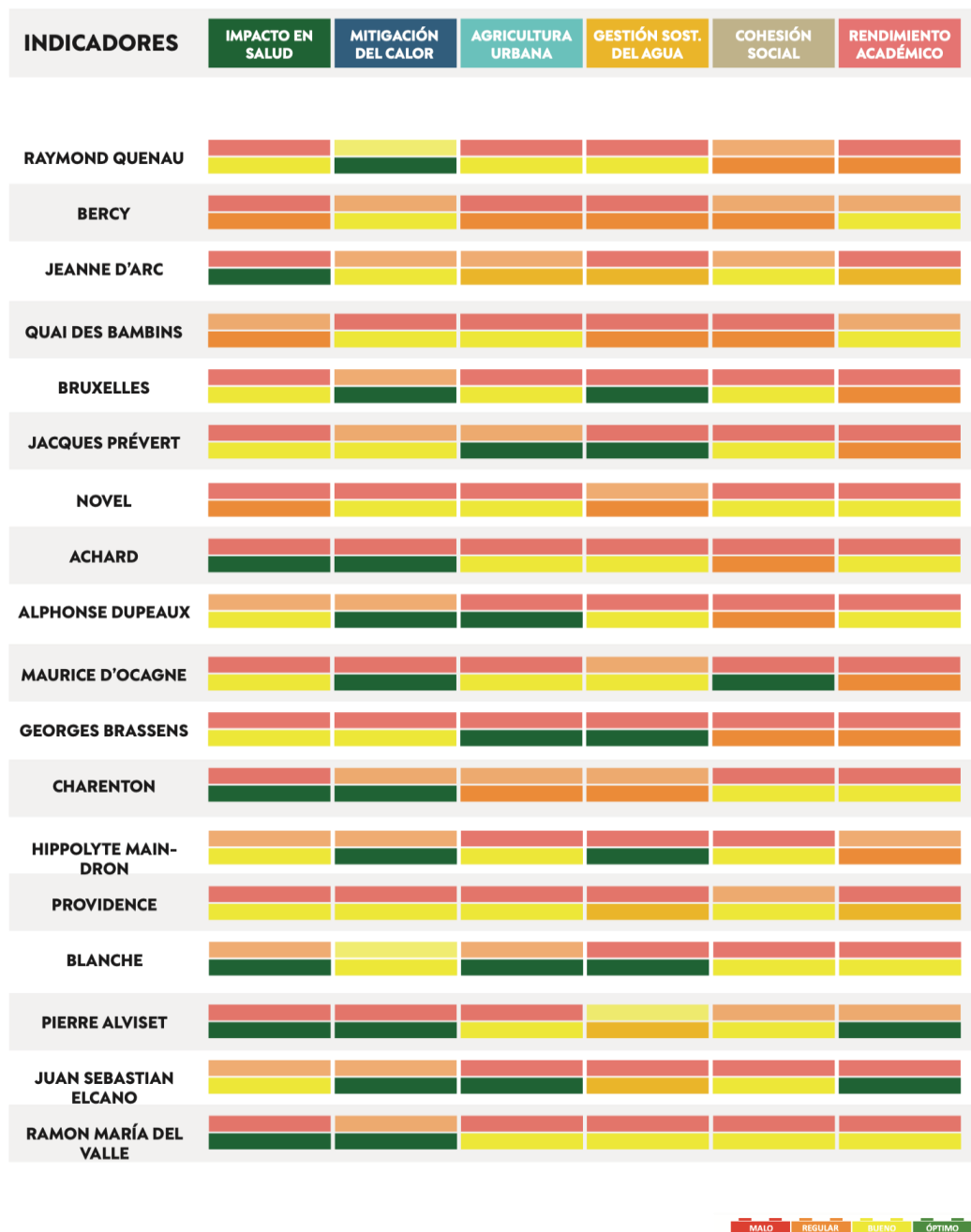


Figura 3. Resultado de la Evaluación de los Casos de estudio.

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de *Observatoire de Cours Oasis* (2025) <https://www.observatoire-oasis.fr/projets/>.

Inventario inicial de SbN

El inventario inicial de SbN producto de este trabajo de investigación evidencia la diversidad y amplitud de las Soluciones Basadas en la Naturaleza al tener la capacidad de enfrentar distintos retos urbanos de una manera integral. Los seis indicadores planteados en esta investigación hicieron posible examinar las SbN desde diferentes aspectos clave:

- **Impacto en salud (12 SbN):** Este indicador se posiciona como el indicador más desarrollado con Soluciones basadas en la Naturaleza, destacando la prioridad en estrategias orientadas a mejorar el bienestar físico y mental en los entornos educativos, evidenciando la relación directa que existe entre la implementación de SbN y la promoción de la salud en contextos urbanos.
- **Mitigación del calor (10 SbN):** Las Soluciones basadas en la Naturaleza incluidas en este indicador se centran principalmente en reducir la temperatura urbana mediante la incorporación de diversos tipos de vegetación y la creación de zonas de sombra, ambos elementos claves para hacer frente al cambio climático.
- **Agricultura urbana (8 SbN):** Aunque es el indicador con menor representación actualmente, toma vital importancia por su potencial para fomentar la seguridad alimentaria y fortalecer la conexión con la naturaleza especialmente los entornos educativos, lo que a futuro, podría tener un impacto significativo.
- **Gestión sostenible del agua (11 SbN):** Este indicador destaca por ofrecer estrategias efectivas contra la escasez hídrica, mediante soluciones sencillas como la gestión de aguas pluviales y zonas de drenaje. Además por estar estrechamente relacionada con el mantenimiento de la vegetación.
- **Cohesión social (11 SbN):** Este indicador destaca el rol de las Soluciones basadas en la Naturaleza en la promoción de espacios de interacción inclusivos promoviendo la convivencia, la equidad social, el sentido de comunidad y pertenencia.
- **Rendimiento académico (11 SbN):** El análisis evidencia el impacto positivo de las Soluciones basadas en la Naturaleza en la mejora del entorno de aprendizaje, promoviendo el bienestar de los estudiantes y reforzando habilidades académicas y cognitivas, especialmente la concentración y creatividad.



Figura 4. Inventario Inicial de Soluciones basadas en la Naturaleza.

Fuente: Elaboración propia.

Matriz de Beneficios e Impactos

La matriz de beneficios e impacto de las Soluciones basadas en la Naturaleza (SbN) ha sido elaborada a partir de los criterios de evaluación formulados en esta investigación. Utilizando la información recopilada en las fichas descriptivas de los casos de estudio, se han identificado tanto los beneficios inmediatos como los impactos esperados de cada SbN inventariada. Este análisis no solo permite una mejor comprensión de la efectividad de estas soluciones en distintos contextos educativos, sino que también representa un aporte significativo para su futura replicabilidad, al proporcionar un marco de referencia claro para su implementación en nuevos entornos.



Figura 5. Matriz de Impactos y Beneficios de Soluciones basadas en la Naturaleza.

Fuente: Elaboración propia.

Caracterización de SbN

La caracterización de Soluciones basadas en la naturaleza en entornos educativos demuestra el carácter integral y multifacético en la implementación de estas, a través de los diferentes objetivos planteados se evidencia su capacidad para abordar un amplio abanico de necesidades.

- Las intervenciones orientadas en la gestión del agua, la biodiversidad, en confort térmico y la educación ambiental, entre otras, demuestran que las SbN ofrecen beneficios ecológicos, sino también una directa contribución a la salud física y mental.
- Las intervenciones orientadas a la reducción de la contaminación, mejora del microclima y el bienestar físico y social ofrecen entornos escolares resilientes ante los desafíos urbanos y climáticos.
- Las intervenciones orientadas en enfoques pedagógicos participativos y de aprendizaje experiencial fomentan una educación ambiental práctica y continua.
- Las intervenciones que consideran las diferentes escalas y los niveles de complejidad ofrecen una implementación que esté en concordancia con los recursos disponibles y características de cada espacio.
- Las intervenciones que consideran el nivel de mantenimiento reconocen el papel de los requerimientos ofreciendo alternativas que implican un mayor esfuerzo para su conservación hasta alternativas sostenibles menos demandantes.

INVENTARIO - SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA



INVENTARIO - SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA



INVENTARIO - SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA



Figura 6. Inventario Desarrollado de Soluciones basadas en la Naturaleza (1 de 2).

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de las fichas técnicas y de los indicadores de evaluación planteados en esta investigación.

INVENTARIO - SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA



INVENTARIO - SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA



INVENTARIO - SOLUCIONES BASADAS EN LA NATURALEZA



Figura 7. Inventario Desarrollado de Soluciones basadas en la Naturaleza (2 de 2).

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de las fichas técnicas y de los indicadores de evaluación planteados en esta investigación.

5. Conclusiones

Las conclusiones responden al objetivo principal planteado en esta investigación de conocer, caracterizar y evaluar la efectividad e impactos de las Soluciones basadas en la Naturaleza implementadas en entornos educativos en el ámbito europeo respectivamente:

Inventario inicial de SbN

El inventario inicial de SbN responde al objetivo de conocer todos los tipos de SbN que se están desarrollando en entornos escolares europeos, permitiendo identificar patrones de selección de la gran variedad de SbN aplicadas y cuáles son los problemas revelando la estrecha relación que tienen este tipo de propuestas con el bienestar, el confort climático, la salud y aspectos pedagógicos y de aprendizaje no sólo de estudiantes sino del plantel educativo y la comunidad/barrio en donde se desarrollan.

Caracterización de SbN

Las SbN aplicadas en entornos educativos caracterizadas mediante los 6 indicadores planteados en esta investigación (impacto en salud, mitigación de calor, agricultura urbana, gestión sostenible del agua, cohesión social y rendimiento académico) evidencian el enfoque integral y holístico de esta clase de intervenciones, actuado de forma sinérgica que no solo contribuyen a la mejora de aspectos del microclima, sino también al bienestar físico y social de los entornos escolares, lo que promueve la creación de creando entornos escolares resilientes ante desafíos urbanos y sociales respectivamente. Además se destaca su aspecto pedagógico-participativo que refuerza una educación ambiental práctica y continua.

Matriz de beneficios e impactos

Las Soluciones basadas en la Naturaleza analizadas en este trabajo de investigación demuestran ser una herramienta flexible e integral para hacer frente a los retos urbanos contemporáneos, especialmente en los entornos educativos. Este tipo de estrategias ofrecen beneficios inmediatos, como la mejor de la calidad del aire, la reducción de las temperaturas y creación espacios colaborativos. Generando a la par un impacto a largo plazo desde el cuidado de la salud física y mental hasta el fortalecimiento de la resiliencia climática y la cohesión social.

Asimismo es relevante mencionar algunos aspectos importantes como:

Potencial de replicabilidad

Como contribución a la práctica, este trabajo de investigación aporta un banco de información documentado muy valioso con las SbN de entornos educativos europeos desde una perspectiva de salud, asimismo una caracterización de SbN con sus beneficios e impactos, que puede servir como herramienta decisiva en la toma de decisiones para su aplicación en diferentes contextos

Limitaciones de la investigación

Una de las principales limitaciones de esta investigación es que las intervenciones con SbN en entornos urbanos, especialmente en entornos escolares es muy reciente, por lo que sus beneficios e impactos en la mayoría de países que las han implementado son especulativos, excepto París que lleva bastante ventaja en el seguimiento y monitoreo de estas intervenciones lo que lo fija como

modelo de referencia y pioneros de este tipo de intervenciones. Una segunda limitación es el concepto actual de SbN, ya que al abrirse como un concepto paraguas incluye una basta cantidad de enfoques y herramientas, es por esta razón que se incluyeron los 6 indicadores de evaluación de esta investigación como una manera de acotar el rango de SbN a analizar.

Aportes personales

Este trabajo de investigación ha aportado innovaciones en el enfoque de evaluación de SbN, utilizando nuevos criterios de evaluación y caracterización centrados especialmente en la perspectiva de salud de las personas. Además, se han identificado áreas aún no suficientemente exploradas, como su relación con la caminabilidad o su impacto en los métodos educativos, y se han abierto nuevas líneas de investigación sobre su aplicación en diferentes contextos y niveles educativos.

Futuras líneas de investigación

Se sugirieron varias líneas de investigación para el futuro. La principal es la de explorar la aplicación de SbN en niveles educativos superiores, como en institutos y universidades ya que involucra añadir indicadores de evaluación adicionales como la escala de los entornos, sus usuarios y sus dinámicas. Una segunda línea de investigación sumamente interesante es la de ampliar el concepto de "entornos educativos" para incluir espacios como jardines terapéuticos o residencias de ancianos ya que estos siguen siendo lugares de aprendizaje (en diferentes modalidades) para usuarios con necesidades específicas. Una tercera línea es investigar cómo los entornos educativos que cuentan con intervenciones de SbN afectarán al modelo educativo actual, ya que se cambia el paradigma del patio escolar, su composición y su uso.

Referencias

- Bulkeley, H., & Betsill, M. (2005). *Cities and climate change: Urban sustainability and global environmental governance*. Routledge.
- Chawla, L., Keena, K., Pevec, I., & Stanley, E. (2020). Green schoolyards as havens from stress and resources for resilience in childhood and adolescence. *Health & Place*, 61, 102262. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2019.102262>
- Fariña, J., Higuera, E., Román, E., & Pozo, E. (2022). Guía para planificar ciudades saludables. Ministerio de Sanidad, FEMP. Madrid.
- Hancock, T., & Duhr, L. (1986). Healthy cities: Promoting health in the urban context. *WHO Regional Office for Europe*.
- Nature-based Solutions Initiative. (2021). Nature-based solutions: Beneficios ecológicos, económicos y sociales. Recuperado de <https://www.naturebasedsolutionsinitiative.org/>
- Observatoire de Cours Oasis. (2025). *Projets – Observatoire Oasis*. <https://www.observatoire-oasis.fr/projets/>
- Organización Mundial de la Salud. (1946). *Constitución de la Organización Mundial de la Salud*. Recuperado de <https://www.who.int/about/governance/constitution>.
- Ruangpan, L., Vojinovic, Z., Sabatino, S. D., & Evans, B. (2020). Nature-based solutions for hydro-meteorological risk reduction: A state-of-the-art review. *Natural Hazards and Earth System Sciences*, 20, 243–270.

Planificación urbana sostenible en territorios amazónicos: diagnóstico participativo en comunidades kichwas de Muyuna

Sustainable Urban Planning in Amazonian Territories: A Participatory Diagnostic in Kichwa Communities of Muyuna

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5629

Karina Cherrez Rodas ↕

Avance de tesis doctoral: 01.11.2024

Tutor: María Cristina González

Resumen

Este artículo presenta los resultados de una primera aproximación diagnóstica participativa en 13 comunidades kichwas de la parroquia Muyuna, cantón Tena, Ecuador. El objetivo fue caracterizar las dinámicas territoriales, los vínculos socioculturales con el río y las condiciones de los equipamientos comunitarios en zonas de expansión urbana amazónica. La metodología combinó talleres participativos diferenciados por grupo etario, herramientas gráficas accesibles y registro de testimonios orales, organizados en cinco fases que incluyeron la socialización, el levantamiento territorial, desarrollo de actividades y sistematización de información. Los hallazgos revelan que la accesibilidad vial y la proximidad a servicios inciden más en el crecimiento poblacional que en la antigüedad de los asentamientos. Se constató una importante desigualdad territorial en la distribución de equipamientos y una vigencia simbólica y cultural del río en las memorias comunitarias. Esta fase permitió identificar las prioridades sociales y territoriales de la población local y constituye la base para diseñar futuras propuestas de planificación urbana sostenible, contextualizadas y culturalmente pertinentes.

Palabras clave

Planificación urbana; participación comunitaria; sostenibilidad; cultura Kichwa; desarrollo local

Abstract

This article presents the results of an initial participatory diagnostic approach in 13 Kichwa communities in Muyuna parish, Tena, Ecuador. The objective was to characterize territorial dynamics, sociocultural ties to the river, and community facility conditions in Amazonian urban expansion areas. The methodology combined participatory workshops by age group, accessible graphic tools, and oral testimony records, organized into five phases including socialization, territorial surveys, participatory activities, and data systematization. Findings reveal that road accessibility and proximity to services influence population growth more than settlement age. Significant territorial inequality in facility distribution and the symbolic, cultural importance of rivers in community memory were confirmed. This phase identified local social and

territorial priorities, providing the basis for future sustainable, culturally relevant urban planning proposals.

Keywords

Urban planning; community participation; sustainability; Kichwa culture; local development.

1. Introducción

La presente investigación se desarrolla en la región amazónica ecuatoriana, esta región configura aproximadamente el 45% del territorio nacional (Delgado, León, & Cantos 2023). Las ciudades amazónicas del país se ubican en seis provincias, estas ciudades presentan patrones de desarrollo urbano que se asocian con la fragmentación marcados por una evidente segregación socio-espacial que caracteriza a América Latina (Malizia et al. 2018). En el caso de las ciudades amazónicas ecuatorianas, es muy notorio que las ciudades principales en costa y sierra se encuentran en procesos avanzados de urbanización, es el caso de Quito y de Guayaquil donde su población supera a los 2 millones de habitantes; en contraste con la región amazónica donde ninguna de las 5 ciudades más pobladas: Lago Agrio, Francisco de Orellana (Coca), Puyo, Tena y Macas, superan los 100.000 habitantes (Instituto nacional de estadística y censos, 2010), la investigación se enfoca en la provincia de Napo, donde se encuentra el cantón Tena. Tena cuenta con parroquias urbanas y rurales, el perímetro urbano evidencia cuatro ejes de expansión, el primero hacia el norte a la ciudad de Archidona, al sur hacia la parroquia de Puerto Napo, hacia el oeste la parroquia de Pano y al noroeste se encuentra hacia la parroquia Muyuna, esta es una parroquia rural en proceso de expansión (Calle et al., 2019), cuyo principal motivador desde el 2014 ha sido el emplazamiento de la Universidad Regional Amazónica Ikiam (URAI), que es la segunda universidad de esta región geográfica, por lo que es un hito importante de desarrollo en la zona, en este eje se ubica el área de estudio de la investigación expuesta.

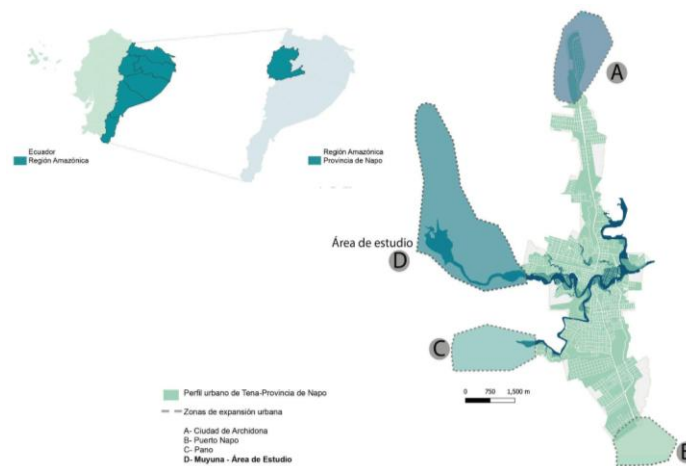


Figura 1. Ubicación de Tena en la región Amazónica de Ecuador y sus zonas de expansión.

Fuente: Elaboración propia

El análisis de las tipologías urbanas en la región, como las observadas en los estudios de Durán Saavedra et al., 2022, ha permitido identificar patrones en el uso del suelo, la infraestructura y las redes de servicios, lo que facilita una comprensión más profunda de la estructura social y espacial en la cuenca hidrosocial amazónica. La relación de las comunidades ribereñas con el río sigue siendo un factor clave, a pesar del crecimiento urbano y la intensificación de la infraestructura en la región.

En cuanto a procesos urbanos en estos territorios, es importante considerar que según Confederación de Nacionalidades Indígenas de la Amazonia Ecuatoriana (CONFENIAE) reconoce que en el territorio amazónico habitan 11 nacionalidades indígenas (Confeniae, 2022). En el caso de la ciudad de Tena es notable mencionar que en las áreas de expansión urbana hacia zonas rurales el 79% de la población es indígena (GAD Municipal del Tena, 2020), específicamente en el caso del área de expansión hacia el eje de la URAI en la parroquia Muyuna el 89% de la población de autodenomina kichwa amazónico (Cerde et al. 2020), este dato es importante a considerar debido a que la configuración espacial de estas zonas está basada en nodos de crecimiento donde habitan comunidades locales, en este sentido la investigación busca comprender los procesos de desarrollo de estas comunidades kichwas, su configuración actual y elementos de importancia que determinan su ubicación. Los estudios sobre la morfología de entornos urbanos o en urbanización se han convertido en una herramienta clave para la planificación urbana, especialmente en contextos con poca información disponible sobre los municipios amazónicos, estas investigaciones permiten desarrollar estrategias para elaborar planes directores y regulaciones territoriales (Duarte et al., 2020). En el caso del área de expansión en investigación, un factor de relevancia es la importancia ambiental del territorio, así es clave mencionar que la zona objeto de estudio Muyuna se encuentra próxima a la reserva biológica Colonso Chalupas considerada una zona de protección nacional, por su flora y fauna, relacionada principalmente con la provisión de agua siendo un recurso de importancia para toda la provincia de Napo, que en su recorrido por el área de estudio vertientes transitan por las comunidades locales. Según el artículo de Amazon Frontlines para las comunidades indígenas de la Amazonía, los ríos son vistos como seres vivos grandes, su salud refleja el bienestar comunitario, y su respeto es esencial para la conexión espiritual y el sustento. (Amazon Frontlines, 2024).

La urbanización en la amazonía no solo consiste en expandir las áreas urbanas, sino también en crear una conexión más cercana y directa entre las dimensiones geográficas y sociales (Alexiades & Peluso, 2016). En Tena, se evidencian tres factores en relación a la configuración espacial de los asentamientos amazónicos: incidencia de zonas de conservación de biodiversidad, nodos de asentamientos locales de baja escala en desarrollo, presencia de comunidades kichwa en zonas de expansión. Estos factores han sido de importancia para reconsiderar la planificación de áreas de crecimiento en las zonas de expansión de las ciudades amazónicas que sin duda al estar en desarrollo merecen una consideración especial que permita poner en valor las particularidades, la propuesta se basa en la comprensión del territorio desde los actores locales con la finalidad de plantear nuevas políticas urbanas en el país, que lejos de homogeneizar los criterios de crecimiento en las ciudades amazónicas, surjan de una reflexión propositiva hacia la planificación sostenible de estas ciudades, fundamentada en el aporte de los actores locales para la planificación de estos territorios.

Las investigaciones sobre los patrones de la urbanización amazónica ecuatoriana y los procesos son escasas, sin embargo, se ha empezado a dar énfasis a estudios de este tipo en la región, por lo que se considera que esta investigación es una de las pioneras en cuanto a la comprensión de la forma de urbanizar en esta zona de estudio y de poner en consideración las dinámicas de ocupación por parte de la cultura kichwa a partir de procesos participativos. En este sentido, la planificación urbana hacia un modelo de desarrollo sostenible es trascendental para las ciudades amazónicas en Napo.

Para la planificación urbana sostenible en la Amazonía, es fundamental integrar las dinámicas de urbanización desde una perspectiva multicausal y multiescalar. La consideración de las comunidades locales, especialmente las kichwas, en los procesos participativos es esencial para un

desarrollo inclusivo que respete sus valores culturales y su conexión con el entorno natural (Sánchez Rojas, 2023). Los procesos de planificación deben ir más allá de los aspectos espaciales, incorporando las dimensiones temporales y legales para evitar puedan limitar la adaptabilidad de las ciudades a largo plazo. El entendimiento de los territorios amazónicos debe contemplar tanto el crecimiento de las infraestructuras como las prácticas de los habitantes, integrando sus conocimientos y visiones para generar soluciones urbanas que promuevan la sostenibilidad, la justicia social y la equidad en el desarrollo de estas comunidades (Luque Valdivia, 2001).

Esta investigación se desarrolla en el eje de expansión urbana de Tena hacia la parroquia Muyuna, donde se ubican 13 comunidades kichwas. A través del proceso participativo *Kawsay Yachay – Agua y Comunidad*, se ha implementado una metodología en cinco fases que combina talleres, trabajo territorial y análisis posterior. Las actividades, organizadas por zonas, utilizan herramientas gráficas accesibles y culturalmente pertinentes, adaptadas a distintos grupos etarios. El enfoque busca recuperar la memoria territorial, identificar problemáticas desde la perspectiva comunitaria y generar insumos para una planificación urbana sostenible.

2. Marco Teórico

La planificación urbana constituye una herramienta fundamental para orientar el crecimiento de las ciudades y garantizar un desarrollo territorial sostenible. Su importancia radica en la posibilidad de ordenar el uso del suelo, gestionar el crecimiento poblacional y dotar de servicios e infraestructuras, considerando las condiciones sociales, ambientales y culturales de los territorios. En la región amazónica ecuatoriana, esta labor adquiere una complejidad mayor, dado que sus asentamientos no responden a las lógicas tradicionales de lo urbano ni de lo rural, sino que presentan características intermedias y dinámicas territoriales singulares (Acevedo et al., 2021).

El proceso de planificación urbana comprende varias etapas articuladas: el conocimiento previo de los asentamientos, el diagnóstico del modelo territorial actual y finalmente una propuesta fundamentada en regulaciones y normativas, que permita establecer determinantes para orientar el desarrollo ordenado (Calle et al., 2019). Sin embargo, para alcanzar procesos verdaderamente sostenibles en contextos amazónicos, es indispensable que estos procesos no se limiten a un enfoque técnico, sino que integren una participación comunitaria auténtica, que incorpore las visiones, saberes y necesidades de las poblaciones que habitan estos territorios.

En este sentido, la participación comunitaria ha sido teorizada ampliamente por Sherry Arnstein a través de su modelo de “*escalera de la participación ciudadana*”, que clasifica los niveles de involucramiento desde formas manipuladas hasta instancias en que las comunidades asumen poder real en la toma de decisiones (Arnstein, 2019). Esta perspectiva resulta clave para la Amazonía ecuatoriana, donde una alta presencia de población kichwa amazónica hace que cualquier intervención territorial deba considerar las dinámicas sociales, productivas y culturales que configuran su forma de habitar el territorio.

Las comunidades kichwa organizan su espacio a partir de prácticas culturales específicas, como la organización familiar en “ayllu”, rituales colectivos como la “wayusa upina”, sistemas agroforestales tradicionales como la “chakra”, y la estructura del poblado en torno a un espacio central (Dávila, 2006; Uzendoski, 2010). Estos elementos no son únicamente costumbres sino estructuras territoriales vigentes que deben reconocerse y valorarse como insumos esenciales en la planificación urbana sostenible de estos territorios.

Desde esta perspectiva, Barros-Esquivel (2024) aporta una mirada crítica sobre la gestión estatal del territorio en la Amazonía, evidenciando cómo las políticas de vivienda y ordenamiento territorial, al implementarse desde una lógica jerárquica y homogénea, desconocen las particularidades sociales y territoriales, imponiendo modelos de ocupación y vivienda estandarizados. Esto, lejos de contribuir al bienestar y sostenibilidad territorial, produce subordinación, desigualdad y desappropriación de los espacios habitados por las comunidades (Barros-Esquivel, 2024: 78). Para la autora, cualquier acción proyectual y de planificación en la Amazonía debe sustentarse en una comprensión territorial construida colectivamente con los actores locales, única vía para alcanzar una sostenibilidad real y duradera.

Los procesos participativos —particularmente los talleres— constituyen en este escenario metodológico espacios de intercambio de conocimientos, donde se valoran las percepciones, intuiciones y saberes locales, y se construyen colectivamente propuestas acordes a las necesidades y condiciones del territorio (Abarca, 2016). Entre las herramientas más utilizadas destaca el mapeo participativo, entendido como un proceso colectivo para representar territorialmente los significados, conflictos y recursos del entorno desde la mirada de sus habitantes (Alina et al., 2022). Esta herramienta permite no solo levantar información contextual precisa, sino además fortalecer la apropiación comunitaria sobre su territorio (Pérez et al., 2024).

Así, la planificación participativa en territorios amazónicos debe comprenderse como un proceso articulado, en donde la sostenibilidad se alcanza a través del diálogo intercultural, el reconocimiento de las dinámicas socio-productivas ancestrales y la integración de saberes locales en la construcción de propuestas proyectuales contextualizadas.

3. Metodología

Para esta investigación se consideró el eje de expansión urbana de la ciudad de Tena hacia la parroquia Muyuna, donde se ubican 13 comunidades kichwas (Figura 2). Estas se agruparon en tres zonas para organizar los talleres participativos.

Los procesos participativos, denominados Kawsay Yachay (kichwa) - Agua y Comunidad (español), tuvieron como objetivo conocer de primera mano el desarrollo histórico, los servicios actuales y la relación de las comunidades con el río. Este trabajo no solo contempló el desarrollo de los talleres sino también fases previas y posteriores que garantizaron su pertinencia y efectividad en el contexto amazónico.

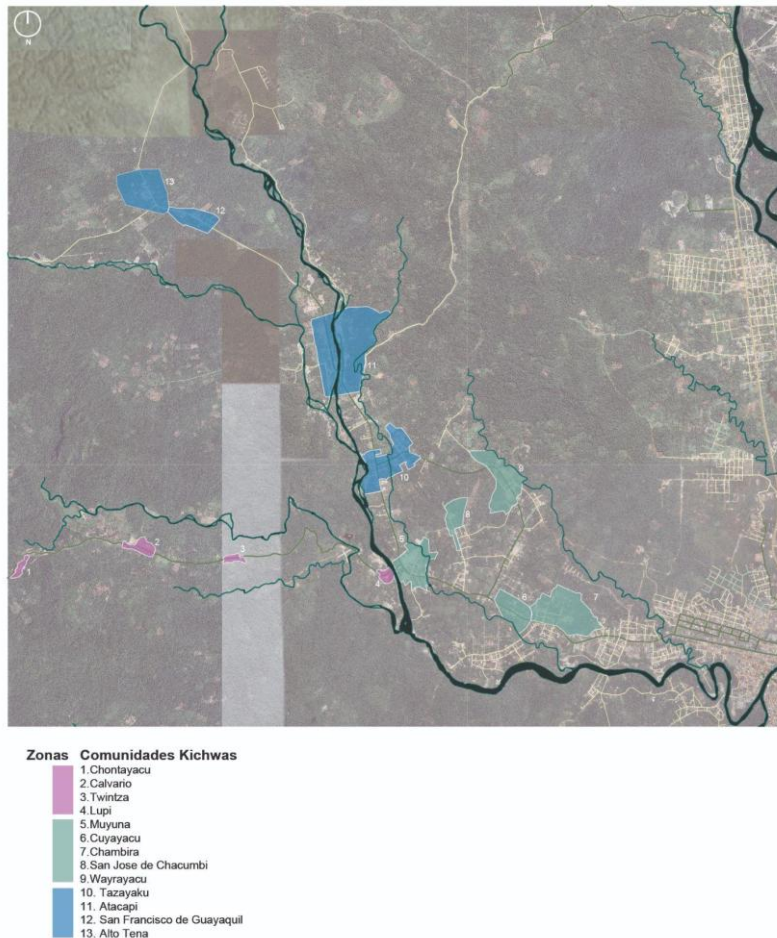


Figura 2. Eje de expansión urbano de estudio y comunidades locales por zonas
Fuente: Elaboración propia

Resumen de las fases del proceso participativo

El proceso se organizó en cinco fases principales:

- **Fase 0:** Definición de las condiciones, criterios culturales y estrategias previas.
- **Fase 1:** Reconocimiento y socialización con actores locales.
- **Fase 2:** Ajuste metodológico, capacitación del equipo y elaboración de material.
- **Fase 3:** Ejecución de actividades participativas en territorio.
- **Fase 4:** Clasificación, sistematización y análisis preliminar de información.

Estas fases buscaban propiciar un ambiente de confianza, adaptar las actividades a las dinámicas locales y obtener información válida a partir de metodologías accesibles y culturalmente adecuadas.

Metodologías gráficas y simplificadas en contextos amazónicos

Se utilizaron metodologías gráficas enfocadas en mapas colaborativos, esquemas y dibujos, íconos, como recurso principal porque permiten que las comunidades locales, cuya lengua materna es mayoritariamente kichwa, puedan expresarse de forma visual, directa y simplificada, superando las barreras de escritura formal. Esto se logra a partir de talleres estructurados y con propósitos

predefinidos. Además, los mapas y dibujos capturan percepciones espaciales, memorias colectivas y visiones de futuro de manera más accesible y rica que los registros escritos permitiendo consolidar los resultados. Estas representaciones aportan no solo datos geográficos sino también simbólicos, facilitando un análisis territorial desde la visión de la comunidad.

Fases de desarrollo

Fase 0: Se definieron las condiciones específicas para trabajar con comunidades kichwas, considerando empatía inicial, respeto por los tiempos y dinámicas locales, y el predominio de la lengua kichwa. Se programó una visita previa para presentar el proyecto, sus objetivos y beneficios, acordando actividades y horarios con cada presidente comunitario.

Fase 1: Se realizó un reconocimiento de las comunidades, verificando ubicación, accesos y condiciones viales. Se estableció contacto con dirigentes locales y se gestionó el consentimiento informado para las actividades, así como un posible lugar de encuentro.

Fase 2: Se ajustaron las actividades según observaciones locales. Se capacitó a practicantes de la Universidad Ikiam sobre aspectos culturales y técnicos de la metodología participativa. Se elaboró material didáctico específico para tres grupos etarios:

- **Grupo 1 (mayores de 50 años):** Mapas base y papelógrafos para identificar el asentamiento inicial, cambios en el tiempo y relatos orales.
- **Grupo 2 (15 a 49 años):** Mapas actuales para ubicar equipamientos, infraestructuras y actividades comunitarias.
- **Grupo 3 (5 a 14 años):** Actividad de dibujo guiado sobre usos y percepción del río.

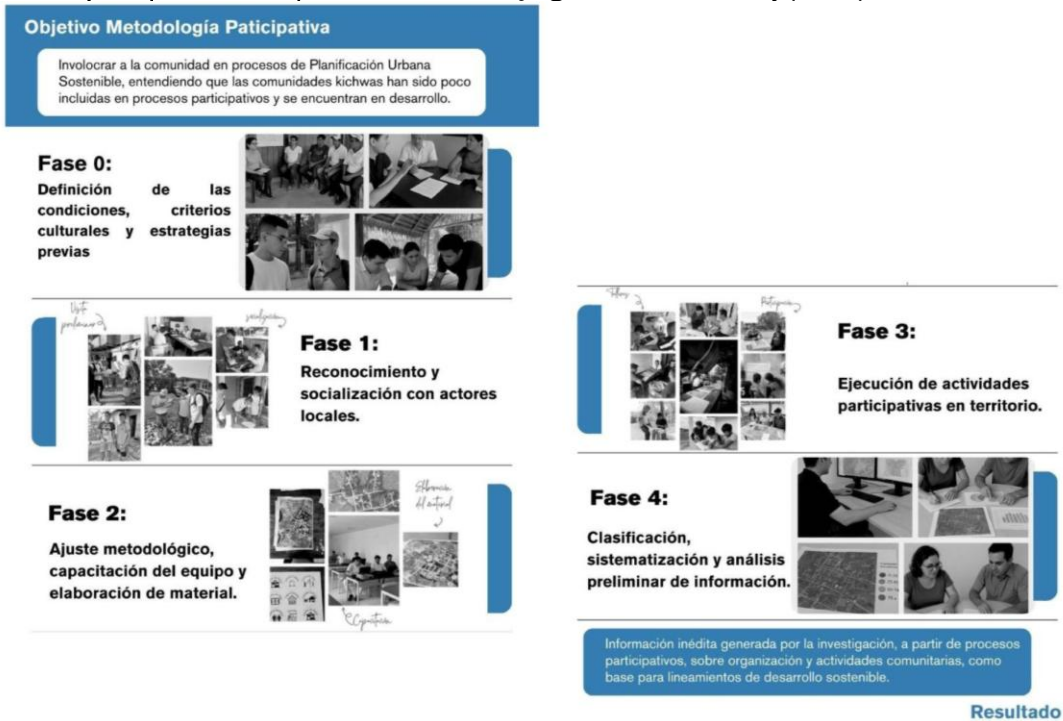


Figura 3. Síntesis de metodología participativa desarrollada con comunidades kichwas

Fuente: Elaboración propia

Fase 3: Se ejecutaron los talleres en fechas y lugares coordinados con las comunidades. Según cada contexto, se realizaron en espacios comunitarios o mediante visitas casa a casa.

Fase 4: Se clasificó la información en:

- Consentimientos firmados
- Audios y transcripciones de entrevistas
- Fotografías de papelógrafos y dibujos

La generación y desarrollo de este proceso participativo busca contribuir a:

- Recuperar la memoria colectiva sobre la ocupación territorial y el uso tradicional del río.
- Identificar problemáticas actuales y prioridades comunitarias desde su propia percepción.
- Generar insumos gráficos y narrativos para orientar políticas urbanas sostenibles en el eje de expansión de Tena.
- Fortalecer la participación comunitaria en procesos de planificación territorial mediante metodologías accesibles y culturalmente pertinentes.

4. Resultados

Resultados por fases del proceso participativo

Fase 0: Ruta del proceso participativo

Se elaboró una hoja de ruta para organizar los talleres en 13 comunidades kichwas de Muyuna, agrupadas por cercanía. Las visitas iniciales permitieron identificar problemáticas comunes relacionadas con servicios básicos, infraestructura, así como oportunidades de fortalecimiento comunitario.

Fase 1: Socialización y visita preliminar

Se obtuvo el consentimiento informado de las 13 comunidades y se socializó el propósito del proceso participativo como base para lineamientos de crecimiento sostenible. Se acordaron fechas y espacios para los talleres, fortaleciendo la confianza y reconociendo condiciones logísticas clave para su implementación.

Fase 2: Capacitación y elaboración de material

Se capacitó al equipo técnico y se elaboró material didáctico adaptado cultural y visualmente, incluyendo mapas, fichas ilustradas y recursos accesibles para facilitar la participación de diferentes grupos etarios y la sistematización de la información.

Fase 3: Desarrollo de actividades participativas

Se ejecutaron talleres en territorio con la participación activa de niños, jóvenes y adultos. Las actividades recogieron percepciones sobre el territorio, necesidades y propuestas comunitarias, fomentando el diálogo, la reflexión y el sentido de apropiación. Se identificaron desafíos logísticos menores, como ajustes por condiciones climáticas.

Fase 4: Clasificación y sistematización de información

La información recolectada fue organizada por comunidad y tipo de archivo, facilitando el análisis posterior. Los principales resultados se resumen por grupo etario:

- **Grupo 1 (mayores de 50 años):** Perfil histórico de las comunidades, estimaciones poblacionales iniciales y vínculo fundacional con el río.
- **Grupo 2 (15 a 49 años):** Perfil actual de cada comunidad e identificación de equipamientos e infraestructuras.
- **Grupo 3 (5 a 14 años):** Percepciones y actividades relacionadas con el río desde la experiencia infantil.

Narrativas participativas: historia, identidad y transformación comunitaria

Los talleres participativos permitieron no solo recopilar datos gráficos y territoriales, sino también recoger testimonios que aportan una comprensión más profunda de las dinámicas sociales, la memoria colectiva y la relación histórica con el entorno natural, especialmente los ríos. A continuación, se presentan algunos fragmentos representativos que evidencian esta riqueza cualitativa.

En la **comunidad Calvario**, Don Fredy, presidente y habitante de la comunidad desde hace 47 años, narró la evolución del asentamiento y su estrecha vinculación con el río Lupi:

“Antes de tener agua entubada, todos íbamos al río Lupi: ahí nos bañábamos, lavábamos la ropa y tomábamos agua. Ahora ya no es lo mismo”.

Esta conexión ancestral con el entorno hídrico también se reflejaba en las prácticas alimenticias tradicionales, como la pesca artesanal:

“Cuando yo tenía 7 años, pescaba carachamamas, willys barbudos y paiches. Sacaba hasta dos libras con anzuelo. Pero ahora, con los químicos que usa la gente, ya casi no hay peces”.

Don Fredy también describió cómo ha crecido la comunidad desde sus inicios:

“Al principio éramos 25 familias. Ahora ya somos 250 personas, entre socios jurídicos y fraternos. La comunidad se ha expandido bastante”.

Los límites territoriales, el uso comunitario de los recursos y los conflictos asociados al manejo del río también fueron aspectos mencionados, reflejando una organización territorial comunitaria con elementos tanto simbólicos como funcionales.

En la **comunidad Chambira**, Lucrecia Grefa Cerda, de 53 años, compartió sus recuerdos sobre el uso del río y las transformaciones de la vida cotidiana:

“Antes el río Chambira servía para todo: bañarnos, lavar, cocinar, pescar. Pero desde hace más de 20 años ya no lo usamos porque está contaminado con aguas servidas”.

También relató los cambios en las formas de habitar, desde viviendas comunales de paja toquilla hasta construcciones más consolidadas:

“Vivíamos todos en una casa grande de bambú y paja toquilla. Ahora cada familia tiene su casa de bloque o madera y zinc. Antes cocinábamos en una choza con fogón, ahora seguimos usando fogón, pero en casas de zinc porque ya no hay paja”.

Asimismo, recordó cómo surgió la organización comunitaria:

“Nos organizamos en 1981 para poder tener más voz con las autoridades. Si uno iba solo, no lograba nada”.

Estas voces evidencian el valor de la información cualitativa obtenida, que complementa y profundiza el análisis territorial, permitiendo identificar transformaciones sociales, necesidades actuales y saberes locales en torno a la gestión del agua, el hábitat y la participación comunitaria. Su incorporación en el proceso de planificación territorial resulta fundamental para el diseño de propuestas culturalmente pertinentes y sostenibles.

Percepciones y actividades relacionadas con el río desde la experiencia infantil

En el marco del análisis cualitativo de los talleres participativos desarrollados con grupos infantiles en las comunidades kichwas de la zona de Muyuna, se llevó a cabo una sistematización de los relatos y actividades expresadas por los niños y niñas en relación con el río. Esta recopilación permitió identificar un amplio repertorio de prácticas cotidianas, recreativas y simbólicas que evidencian la estrecha vinculación de la infancia con el entorno fluvial. Las actividades mencionadas van desde el baño, la pesca y el juego, hasta acciones de cuidado del ecosistema, reflejando no solo usos materiales del río, sino también formas de conocimiento, afectividad y pertenencia territorial. La siguiente infografía resume y categoriza dichas actividades, como parte de los saberes territoriales expresados por la niñez amazónica.



Figura 4. Síntesis de actividades de los niños en el río
Fuente: Elaboración propia

Perfil histórico de las comunidades, estimaciones poblacionales iniciales

En cuanto a los años de creación de las comunidades el promedio es 46 años, cuatro comunidades cuentan con más de 65 años de creación estas se encuentran en la zona 1: Wayrayacu, en la zona 2: Atacapi y Alto Tena, y en la zona 3: Chontayacu; a la vez estas comunidades se encuentran entre las siete comunidades que mayor incremento poblacional han tenido. El siguiente gráfico resume las comunidades kichwas por zona, los años que han transcurrido desde su creación considerando el año 2024 como último, y el porcentaje de crecimiento poblacional que han tenido desde sus inicios.

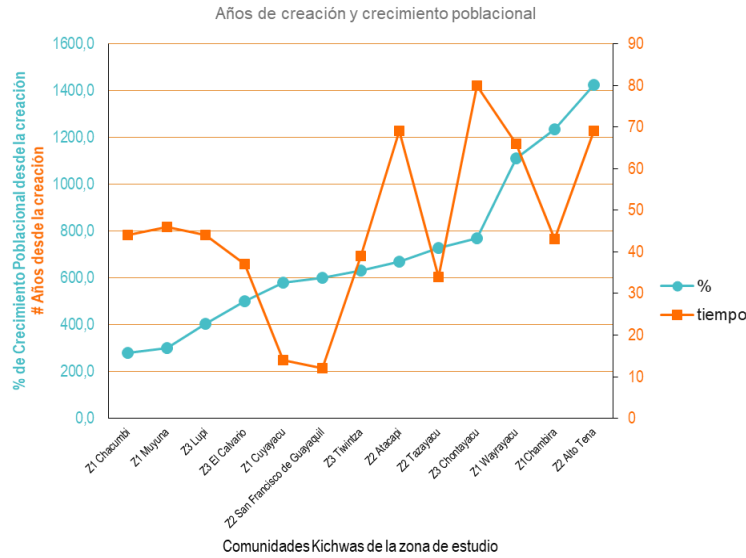


Figura 5. Datos de población y años de creación de comunidades kichwas de la zona de estudio

Fuente: Elaboración propia

En la zona de intervención se han mapeado 13 comunidades kichwas, en el siguiente gráfico se puede observar el perfil del asentamiento en sus inicios y el perfil del asentamiento para el año 2024, en este gráfico se puede notar la tendencia de expansión de los asentamientos, pero además comprender la cercanía de estos hacia el río que fueron ubicados gracias a los relatos de los comuneros, es importante recalcar que aunque no tengan al río principal tan próximo, por lo general estos asentamientos kichwas cuentan con vertientes de agua o arroyos que pasan por sus asentamientos, otro dato importante es que 4 de los 13 asentamientos tienen en su nombre el prefijo kichwa “yacu” que significa agua.

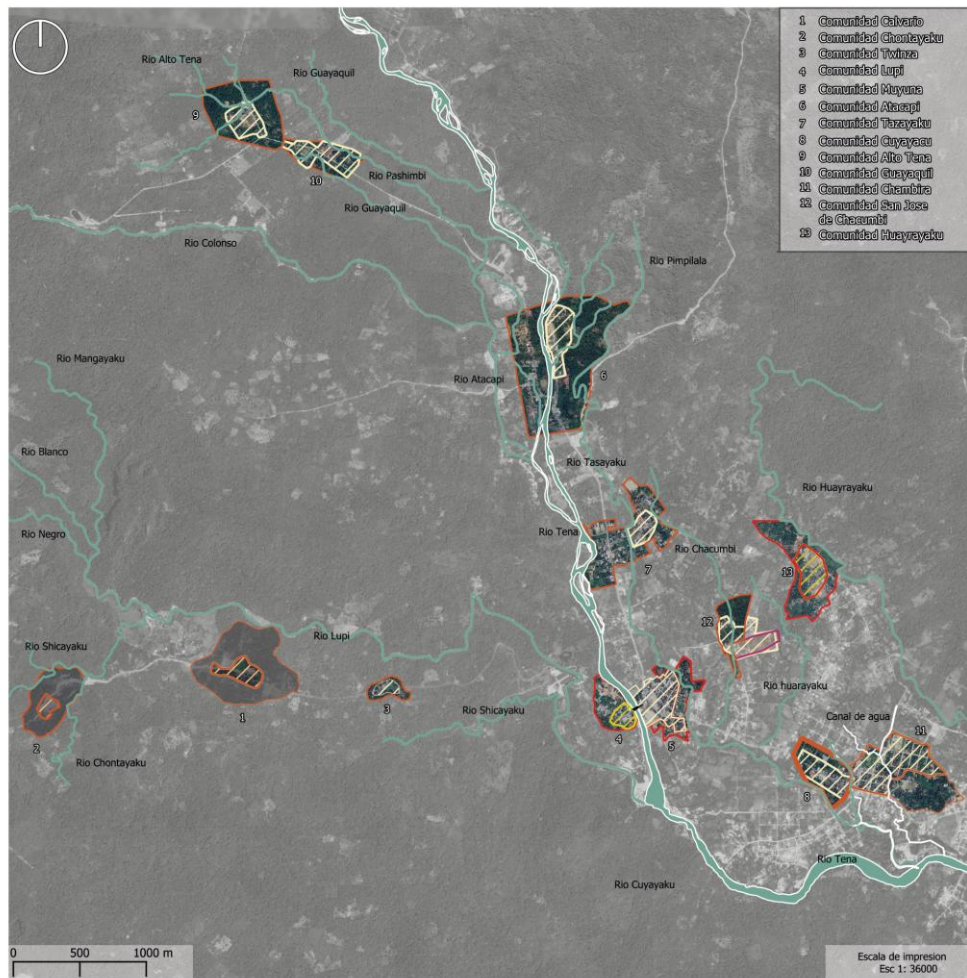


Figura 6. Perfiles de los asentamientos kichwas: creación y actual

Fuente: Elaboración propia

Tipologías de equipamientos por comunidad

El análisis de la distribución de equipamientos en las comunidades kichwas evidencia una notable desigualdad territorial entre las zonas Z1, Z2 y Z3. La zona Z1 concentra el 47,0% del total de equipamientos, destacándose principalmente en infraestructura social (cementeros, casas comunales, comedores y canchas cubiertas), así como en servicios turísticos, pero con deficiencias en educación y finanzas. Z2 agrupa el 30,3% de los recursos, con una presencia moderada y poco diversificada, especialmente en categorías como educación y recreación. Z3 es la zona más desfavorecida, con apenas el 22,7% de los equipamientos, limitada a algunos servicios sociales y turísticos, sin presencia de infraestructura educativa, financiera ni de salud. A nivel general, los equipamientos sociales dominan con un 47,0%, seguidos por los turísticos y recreativos (33,3%). En contraste, las categorías de salud, educación y finanzas tienen una cobertura mínima (1,5% y 4,5% respectivamente), lo que pone en evidencia la urgente necesidad de una redistribución equitativa y diversificada de recursos que contribuya al desarrollo territorial equilibrado y sostenible.

Comunidades kichwas por zonas del área de estudio	TIPO DE EQUIPAMIENTO							Porcentaje de equipamiento por zonas del área de estudio
	SOCIAL	SERVICIOS HIGIÉNICOS	SALUD	EDUCATIVO	DEPORTIVO Y RECREATIVO	TURISTICO	FINANCEIRO	
Z1 Chacumbi	13	4	1	2	10	0	1	47.0%
Z1 Cuyayacu								
Z1 Muyuna								
Z1 Wayayacu								
Z1 Chambira								
Z2 Alto Tena	10	3	0	1	5	1	0	30.3%
Z2 Atacapi								
Z2 San Francisco de Guayaquil								
Z2 Tazayacu								
Z3 Chontayacu	8	0	0	0	7	0	0	22.7%
Z3 El Calvario								
Z3 Lupi								
Z3 Tiwintza								
% de equipamientos por tipo	47.0%	10.6%	1.5%	4.5%	33.3%	1.5%	1.5%	

Figura 7. Equipamientos existentes en los asentamientos kichwa

Fuente: Elaboración propia

Los resultados del proceso participativo revelan que el crecimiento poblacional de las comunidades kichwas no está directamente ligado a su antigüedad, sino a factores como la accesibilidad y la proximidad a servicios estratégicos. Las zonas 1 y 2, mejor conectadas por vías y transporte público, presentan mayores tasas de crecimiento y una distribución más diversa de equipamientos, en contraste con la zona 3.

Además, se identificó que los equipamientos predominantes son de carácter social, recreativo y turístico, mientras que los servicios educativos, de salud y financieros son escasos. Esta distribución desigual evidencia la necesidad de equilibrar los recursos para garantizar condiciones equitativas de desarrollo.

La incorporación de testimonios y percepciones —especialmente de personas mayores y niños— enriqueció el análisis técnico, al reflejar el fuerte vínculo cultural con el río, los cambios en el modo de vida y la transformación del hábitat. Estas narrativas ofrecen claves valiosas para una planificación territorial participativa, que respete la identidad local y fomente un desarrollo sostenible y contextualizado.

5. Conclusiones

El proceso participativo implementado en 13 comunidades kichwas del eje de expansión de Muyuna permitió identificar, mediante una combinación de actividades participativas, recolección gráfica y testimonios cualitativos, los principales factores que inciden en la configuración y el desarrollo territorial de estos asentamientos amazónicos. Los resultados obtenidos reflejan que la accesibilidad vial y la proximidad a servicios estratégicos son variables que actualmente condicionan las mayores tasas de crecimiento poblacional en las zonas 1 y 2, mientras que la zona 3, menos conectada, - presenta una menor diversificación de equipamientos y servicios.

Asimismo, el levantamiento cualitativo, a través de narrativas de personas mayores y niños, permitió evidenciar una vinculación cultural histórica y afectiva con los ríos y cuerpos de agua, los cuales han sido determinantes en la localización y expansión inicial de los asentamientos. Aunque algunas de estas comunidades ya no utilizan de forma activa los ríos debido a procesos de contaminación y cambios en las dinámicas cotidianas, se mantiene una memoria colectiva en torno a estos espacios, que influye en la identidad territorial de sus habitantes. La sistematización de actividades infantiles en relación con el entorno hídrico también refleja prácticas recreativas y de cuidado ambiental que aún persisten.

Respecto a la distribución de equipamientos, el análisis permitió confirmar una desigualdad territorial entre las zonas estudiadas, con una marcada concentración de equipamientos sociales y recreativos en la zona 1, mientras las categorías de salud, educación y finanzas mantienen una cobertura mínima en todas las zonas. Esta situación evidencia la necesidad de orientar futuras acciones hacia una redistribución más equitativa de los recursos, en coherencia con los requerimientos de cada asentamiento.

Es importante señalar que esta investigación corresponde a una primera aproximación diagnóstica general al territorio, cuyo objetivo ha sido caracterizar las dinámicas de crecimiento y las relaciones culturales con el entorno natural en los asentamientos amazónicos kichwas. A partir de este diagnóstico, se prevé plantear talleres participativos más específicos que permitan profundizar en las formas de habitar comunitario, las prácticas territoriales cotidianas y las percepciones de los habitantes sobre su entorno construido y natural. Estas herramientas permitirán, en fases posteriores de la investigación, construir de manera colaborativa lineamientos ajustados para el desarrollo y planificación urbana de estas comunidades, en función de sus particularidades culturales, sociales y territoriales.

En cuanto a la relación de los asentamientos con los cuerpos de agua, este primer acercamiento se enfocó en identificar si las personas conservan o reconocen aún la importancia del río dentro de sus dinámicas de vida. Las implicaciones ambientales derivadas de la expansión de los asentamientos, así como los efectos sobre los cuerpos de agua, serán abordados en las siguientes fases de la investigación, a partir de los valores, percepciones y necesidades expresadas por las propias comunidades durante los talleres participativos que se diseñarán a partir de este diagnóstico.

Finalmente, en relación con los objetivos de sostenibilidad, la metodología participativa aplicada en esta investigación busca ser pionera en la región amazónica al incorporar a la población desde la etapa diagnóstica, reconociendo sus necesidades puntuales, prácticas culturales y percepciones del territorio como base para el análisis urbano. Este enfoque se proyecta a futuro como una estrategia para que la población continúe siendo parte activa de los procesos de planificación de sus territorios, proponiendo soluciones y lineamientos desde sus propias voces y conocimientos.

Referencias

- Abarca, F. (2016). La metodología participativa para la intervención social: Reflexiones desde la práctica. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5585469>
- Acevedo, P., Acosta, M., & Peciña, D. (2021). Ciudades Amazónicas del Ecuador: Desafíos y Oportunidades para un Urbanismo Sostenible.
- Alexiades, M., & Peluso, D. (2016). La urbanización indígena en la Amazonia. Un nuevo contexto de articulación social y territorial. https://digibug.ugr.es/bitstream/handle/10481/42869/GA%2032-1-01%20Alexiades_Peluso.pdf?sequence=6&isAllowed=y
- Alina, A., McCall, M., & León, J. (2022). Mapeo participativo y cartografía social de conocimientos culturales, históricos y arqueológicos: Recurso práctico para profesores y estudiantes universitarios. Recuperado de <https://publicaciones.ciga.unam.mx/index.php/ec/catalog/book/87?fbclid=IwAR2-5nm>
- Amazon Frontlines. (2024). La Amazonía: Una Selva de Ríos Cómo los Defensores indígenas de la Tierra Protegen los Ríos Amazónicos Amenazados. Recuperado de <https://amazonfrontlines.org/es/quienes-somos/nuestra-historia/>
- Arnstein, 1969 (Journal of the American Institute of Planners, 35(4), 216-224, <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>) Barros-Esquivel, Katia (2024). La espera como sistema de opresión: acceso a la vivienda en la Amazonía ecuatoriana, Revista INVI, 39(111), pp. 74-93. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2024.69748>

Calle, F., Salazar, X., & Llanos, M. (2019). La integración de aprendizajes en la enseñanza de la planificación urbana articulada a contextos reales: Evaluación del proceso pedagógico en la formación del arquitecto a través de un caso de estudio. 37. Recuperado de <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/3739>

Cerda, R., Mamallacta, E., Cerda, C., Aguinda, B., & Grefa, J. (2020). San Juan de Muyuna Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Rural. Recuperado de <https://sil.napo.gob.ec/pdot-parroquiales/>

Confeniae. (2022). LA BIODIVERSIDAD TAMBIÉN SE EXPRESA EN LA CULTURA: DESCUBRE LAS 11 NACIONALIDADES DE LA AMAZONÍA ECUATORIANA. Recuperado de <https://confeniae.net/nacionalidades-amazonicas-rechazan-explotacion-petrolera-en-su-territorio/>

Dávila, A. (2006). Relaciones de género en la amazonía ecuatoriana : estudios de caso en comunidades indígenas Achuar, Shuar y Kichua. Recuperado de https://digitalrepository.unm.edu/abya_yala/355/

Delgado, E., León, M., & Cantos, C. (2023). Efecto de la actividad minera sobre la biodiversidad en un sector del cantón Paquisha, provincia de Zamora Chinchipe-Ecuador. <https://doi.org/http://doi.org/10.17163/lgr.n38.2023.08>

Durán Saavedra, G. A. (2022, mayo 26). Urbanización residual de la Amazonía, nuevas periferias y contestaciones: Aportes para repensar el modelo de ciudad-red amazónica en el Ecuador. Ciclo de conferencias Desarrollo territorial rural estudios urbanos con mención en políticas y planificación del territorio - Estudios Urbanos con mención en geografía y procesos territoriales. FLACSO Ecuador, Quito, Ecuador. .Recuperado de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/60337.pdf>

Duarte, A., Ferreira, J., Pamplona, X., Silva, R., & Menezes, R. (2020). Morfología urbana das cidades amazônicas: a experiência do Grupo de Pesquisa Cidades na Amazônia da Universidade Federal do Pará. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190275>

GAD Municipal del Tena. (2020). Plan de Ordenamiento Territorial. <https://tena.gob.ec/WEB/plan.php>

Instituto nacional de estadística y censos. (2010). Población y Demografía. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>

Luque Valdivia, J. (2001). Construcción de la ciudad y planeamiento urbano. Newbook Ediciones. Recuperado de <https://hdl.handle.net/10171/18015>.

Malizia, M., Boldrini, P., Castañeda, A., Cichero, P., Cuozzo, R., López, C., Paz, M., & Paolasso, P. (2018). Hacia otra ciudad posible Transformaciones urbanas en el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán. Recuperado de www.cafedelasciudades.com.ar

Pérez, A., Pineda, R., Palma, D., & Tinoco, C. (2024). Mapeo participativo transdisciplinar enfocado al agua. Recuperado de <https://www.researchgate.net/publication/382556651>

Uzendoski, M. (2010). Los napo runa de la Amazonía ecuatoriana. 51. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/rcan/v51n1/v51n1a11.pdf>

Sánchez Rojas, Yosselyn Anabel. (2023). Territorios hidrosociales y morfologías urbanas en la cuenca del río Napo: análisis de la configuración social del agua, el poder hídrico y los paisajes urbanos en Puerto Francisco de Orellana (El Coca) provincia de Orellana, Ecuador (2020-2022). Tesis de maestría, Flacso Ecuador. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10469/19900>

Refugio climático: revisión del concepto en áreas urbanas

Climate refugia: reviewing the concept in urban areas

DOI: 10.20868/tf.2025.23.5630

Margarita Jans Báez [✉]

Avance de tesis doctoral: 02.09.2025

Tutor: Ester Higuera

Resumen

El cambio climático y la expansión urbana requieren enfoques de planificación que integren sostenibilidad y resiliencia, considerando la biodiversidad como un elemento clave para la adaptación local. Si bien los servicios ecosistémicos evidencian la importancia de la biodiversidad para el bienestar humano, su protección en contextos urbanos sigue siendo insuficiente. Este estudio analiza la conceptualización de los refugios climáticos urbanos y su potencial como herramienta práctica en la conservación de la biodiversidad y adaptación climática en ciudades. Se realizó una revisión sistemática de literatura científica y gris, en inglés y español, seleccionando 22 publicaciones sobre refugios climáticos urbanos. El análisis consideró aspectos como la definición del concepto, distribución geográfica, condiciones climáticas de las ciudades estudiadas y la escala de acción. Los resultados evidencian que no existe una definición consensuada de refugios climáticos urbanos, y que se trata espacios poco explorados con relación a la mitigación de los efectos del cambio climático y conservación de especies, predominando el enfoque en el confort térmico. Se concluye que fortalecer políticas y estrategias urbanas orientadas a refugios climáticos contribuiría a integrar biodiversidad local y resiliencia en la planificación urbana, promoviendo la acción climática y bienestar social.

Palabras clave

Refugio climático urbano, biodiversidad, resiliencia urbana, infraestructura verde.

Abstract

Climate change and urban expansion require planning approaches that integrate sustainability and resilience, with biodiversity considered a key element for local adaptation. Although ecosystem services highlight the importance of biodiversity for human well-being, its protection in urban contexts remains insufficient. This study examines the conceptualization of urban climate refugia and their potential as a practical tool for biodiversity conservation and climate adaptation in cities. A systematic review of scientific and grey literature in English and Spanish was conducted, resulting in the selection of 22 publications about urban climate refugia. The analysis considered aspects such as the definition of the concept, the geographical distribution, the climatic conditions of the studied cities, and the scale of intervention. The results show that there is no consensus definition of urban climate refugia and that these spaces remain underexplored in relation to both climate change mitigation and species conservation, with most studies emphasizing thermal comfort. It is concluded that strengthening urban policies and strategies oriented toward climate refugia could foster the integration of local biodiversity and resilience into urban planning, while promoting climate action and enhancing social well-being.

Keywords

Urban climate refugia, biodiversity, urban resilience, green infrastructure.

[✉] **Margarita Jans Baez** es alumna de postgrado del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid.
m.jansl@alumnos.upm.es
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-5817-0358> (Margarita Jans Báez)

1. Introducción

Biodiversidad y planificación urbana

Las ciudades ejercen una presión significativa sobre los ecosistemas globales, principalmente a través de la transformación de la cobertura del suelo. Este proceso altera los sistemas hidrológicos, la biodiversidad y los ciclos biogeoquímicos, además de intensificar el clima urbano (Grimm et al., 2007). La fragmentación de hábitats derivada de la urbanización constituye una de las principales causas de pérdida de ecosistemas y extinción de especies (Seto et al., 2011), situándose entre las amenazas más críticas para la integridad ecológica (Lafortezza et al., 2018).

Ante esta realidad, es fundamental reconocer que los ecosistemas naturales en contextos urbanos no solo cumplen funciones ecológicas, sino que también proveen servicios ecosistémicos esenciales que contribuyen a la calidad ambiental (Bolund & Hunhammar, 1999; Pascual et al., 2017), al bienestar humano (Kaplan & Kaplan, 1989) y al fortalecimiento de dimensiones sociales y culturales vinculadas con la identidad y la memoria urbana (Fuller et al., 2007). Además, la evidencia muestra que las ciudades pueden albergar altos niveles de biodiversidad (Aronson et al., 2014), reforzando su importancia como nodos clave para la sostenibilidad y la adaptación frente a las crisis ambientales.

A escala global, la pérdida de biodiversidad se explica principalmente por la intensificación del uso del suelo y la conversión de ecosistemas en áreas agrícolas, forestales y urbanas (IPBES, 2019). Frente a este escenario, la ONU (2021) ha advertido la necesidad de triplicar la inversión en biodiversidad hacia 2030, con el fin de mitigar de manera simultánea la crisis climática, ecológica y de degradación del suelo. La biodiversidad constituye un componente esencial de la biósfera y de los ecosistemas, pues sustenta los procesos que hacen posible la vida en el planeta y moldean el entorno en el que habitamos (Dasgupta, 2021). Su relevancia es aún mayor en un contexto en el que la humanidad ha alterado de forma sustancial la ecología del planeta, siendo las ciudades uno de los espacios donde la relación sociedad-naturaleza se manifiesta con mayor intensidad (Elmqvist et al., 2015).

Las áreas urbanas con alto valor natural enfrentan amenazas derivadas del cambio climático y la expansión urbana, tales como el aumento de la temperatura, la disminución de las precipitaciones, modificaciones en los patrones de viento y la presión constante por la expansión de la infraestructura urbana. Estas transformaciones no solo generan incertidumbre ambiental, sino que también demandan enfoques prospectivos y sistémicos para diseñar respuestas efectivas. Si bien los sistemas naturales y sociales poseen una capacidad intrínseca de resiliencia, su habilidad para adaptarse puede verse debilitada o fortalecida según las condiciones que enfrenten (Zacarelli et al., 2008). Comprender el medio ambiente construido desde una perspectiva científica y de justicia socioambiental resulta clave para avanzar hacia ciudades más equitativas y resilientes.

La agenda de investigación en biodiversidad urbana representa una oportunidad estratégica para impulsar ciudades resilientes y sostenibles frente a la crisis climática global. Sus aportes permiten desarrollar estrategias de adaptación y mitigación orientadas al bienestar de las personas mediante la protección de entornos naturales críticos para la biodiversidad, al mismo tiempo que fortalecen la capacidad de los planificadores urbanos para integrar una visión socio-ecológica en el desarrollo de la ciudad.

Esta investigación contribuye a la definición y identificar el uso del concepto *refugios climáticos* en contextos urbanos, incluyendo su función ecológica y social, para orientar mejor su diseño y planificación. En este sentido, la propuesta contribuye a explorar la dimensión ecológica de la urbanización (Haase et al., 2014), y busca una visión interdisciplinar para la comprensión del concepto en áreas urbanas, integrando los impactos del cambio climático en contextos urbanos.

2. Generalidades

Origen del concepto

De acuerdo con la Real Académica de la Lengua Española, refugio deriva del *refugĕre* que significa *retroceder huyendo, huir, buscar refugio*. En términos espaciales, refugio se refiere a un “Lugar adecuado para refugiarse, albergue, abrigo, guarida, cobijo, resguardo” (RAE, 2024). En este sentido, el concepto refugio está asociado a protección y contracción espacial que genera concentración o intensidad de uso o densidad. De manera implícita, sugiere la existencia de condiciones singulares de un lugar que permite brindar protección.

El término *refugia* comenzó a usarse en 1969 (Haffer), corresponde al singular para *refugium* en *latín*. Desde entonces, el concepto se ha aplicado en la literatura científica para caracterizar regiones que funcionaron como refugios para especies de flora y fauna lograron sobrevivir a los períodos glaciales, manteniéndose en poblaciones reducidas y con distribuciones geográficas limitadas (Bennett & Provan, 2008). No obstante, se reconoce que el trabajo de Joseph Grinnell (1917), sobre las relaciones ambientales de un ave en California, hace referencia con anterioridad al término de manera implícita, a través del concepto de *nicho ecológico* (Bennett & Provan, 2008). Este define nicho como el conjunto de condiciones ambientales necesarias para la persistencia de una especie sentó las bases teóricas para comprender la importancia de ciertos espacios en la supervivencia de organismos frente a cambios ambientales (Grinnell, 1917).

Estos refugios se consolidaron como un concepto central para explicar los patrones de distribución actual de la biodiversidad y la diferenciación genética en distintas regiones (Bennett & Provan, 2008). Se define Refugio climático como hábitats donde la biodiversidad puede replegarse, mantener o eventualmente expandirse en condiciones ambientales cambiantes y se identifican como puntos críticos para la conservación de las especies y ecosistemas (Keppel, 2012). A gran escala, los refugios se identifican desde la exposición climática, la diversidad ambiental y localización climática adecuada (Michalak et al., 2020).

Los conceptos en inglés “*climate refugia*”, “*climate refugium*” o “*climate refuge*” se traducen en español como “refugio climático”, y se ha utilizado el mismo término para referirse a áreas de protección del clima en áreas urbanas (Amorim-Maia et al., 2023; Ruiz-Mallén et al., 2023). Sin embargo, el concepto de refugio climático urbano, no necesariamente incorpora una perspectiva amplia en relación con los impactos del cambio climático en ciudades, centrándose en la regulación de la temperatura a través uso de la naturaleza urbana o de edificaciones. El concepto de refugio climático es traducido como *climate shelter*, entendido como una protección física (Olcina et al., 2025) (Figura 1).

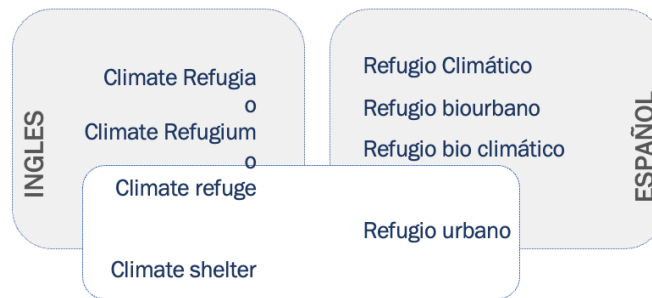


Figura 1. Diagrama explicativo del concepto refugio climático. Cuando se refiere a refugio, el concepto *climate shelter* se refiere a protección humana del clima, *climate refuge* puede confundirse en la traducción con una doble lectura de *refuge* como protección física.

Fuente: Elaboración propia.

Características de los refugios climáticos

Los refugios climáticos son componentes cada vez más importantes en la planificación de la conservación (Valencia et al., 2021). Han sido abordados como respuesta a la exposición a múltiples amenazas, reconociendo factores estresantes de carácter antrópico que afectan la biodiversidad como incendios y transformaciones en la hidrología. Asimismo, existen otras clasificaciones como lo denominados “super refugios”, los cuales están asociados principalmente a áreas protegidas (PAs por su sigla en inglés).

Morelli et al. (2020) identifica siete aspectos fundamentales para considerar un refugio climático que dicen relación con las condiciones de protección a efectos climáticos, las escalas de acción y su relación temporal de protección según sea macro o micro refugios, la mantención de la biodiversidad y funcionalidad de los ecosistemas para la continuidad de los servicios ecosistémicos, con condiciones para la adaptación de especies y ecosistemas al cambio climático, y la movilidad de las especies según cambien las condiciones climáticas, además, identifica la necesidad de monitorear especies y gestión activa que involucra tanto tecnología como participación comunitaria. Por último, se enfatiza que los refugios climáticos no deben concebirse como elementos aislados, sino como parte de una red que requiere planificación. Es fundamental contar con una diversidad de refugios a distintas escalas, integrados de manera coherente, con el fin de asegurar una protección efectiva de la biodiversidad.

La identificación de potenciales refugios climáticos debe realizarse en relación con las especies objetivo, proximidad de las especies al área de refugio, el entorno geográfico e impactos climáticos, criterios importantes al momento de priorizar áreas de conservación para asegurar la sobrevivencia de las especies (Keppel et al., 2015). Al mismo tiempo, el mantenimiento de los refugios climáticos requiere prestar atención a los síntomas de pérdida de resiliencia ecológica, como la simplificación del sistema, la reducción de la heterogeneidad espacial y temporal y el debilitamiento de las interacciones entre escalas (Bennett y Provan, 2008).

La variación en las temperaturas, por tanto, determina la ubicación y la existencia de estos refugios, así como las rutas de recolonización y la divergencia genética entre poblaciones aisladas en diferentes refugios. Además, cambios en la temperatura pueden afectar la probabilidad de que ciertos microhábitats o microclimas actúen como refugios en distintos momentos, ya que temperaturas más altas o bajas pueden abrir o cerrar esas zonas como posibles refugios.

Se reconocen 4 dimensiones asociadas a la existencia de refugios climáticos: 1. *dimensión temporal*, los refugios climáticos permiten que especies perseveren en distintos periodos de tiempo; 2. *dimensión de biodiversidad*, los refugios climáticos son hábitats donde la biodiversidad puede replegarse, mantener o eventualmente expandirse en condiciones ambientales cambiantes.; 3. *dimensión climática*, los refugios responden a condiciones climáticas desfavorables, proporcionando condiciones adecuadas para la persistencia de especies; y 4. *dimensión espacial*, permiten la movilidad de las especies para que éstas perseveren en distintas escalas, permitiendo una mayor o menor distribución.

Naturaleza urbana y microclima urbano

Las ciudades ofrecen distintos microclimas, definidos por la interacción de las variables climáticas y su morfología urbana. La diversidad de microclimas es un factor importante en el refugio climático porque aumenta la posibilidad de supervivencia de las especies (Keppel et al., 2015). Esta diversidad micro climática podría enriquecer la biodiversidad urbana y al mismo tiempo generar beneficios de confort térmico para la población.

La subvaloración de la naturaleza ha derivado en la pérdida sostenida de biodiversidad en áreas de alto valor ecológico principalmente producto del cambio de uso de suelo. Esto evidencia la necesidad de fortalecer la comprensión del rol del paisaje en el diseño urbano con enfoque en la adaptación. Considerar la escala de paisaje permite comprender la interacción entre diferentes dimensiones sociales, ecológicas y físicas que influyen en la biodiversidad y en la resiliencia de los ecosistemas (Rojas et al., 2022). Al mismo tiempo, es necesario integrar los factores locales para tomar medidas de adaptación que permita guiar su implementación y avanzar hacia una planificación urbana verdaderamente resiliente (Davies et al., 2016). Este enfoque es fundamental en la planificación urbana para responder a las condiciones específicas de cada medio y territorio (Higueras, 2006).

En contextos urbanos el concepto de *capital natural* otorga relevancia a la biodiversidad, entendido desde el valor ambiental que entrega la naturaleza en sus ciudades y territorios de acuerdo con las características climáticas que posibilitan este entorno (Chenoweth et al., 2018). Los recursos medio ambientales constituyen la base de la infraestructura verde, en tanto representan los activos naturales que sostienen la salud ecológica, fortalecen la resiliencia y contribuyen directamente al bienestar humano (Firehock y Walker, 2015). Los servicios ecosistémicos que provee la naturaleza urbana son clave para el bienestar humano y la protección de ecosistemas. Explorar el rol de la biodiversidad urbana en este proceso permite visibilizar su potencial en la búsqueda de espacios capaces de mitigar el estrés ambiental, mejorar el bienestar humano y favorecer la persistencia de especies en contextos urbanos.

En este sentido, la integración de refugios climáticos en la infraestructura verde¹ urbana es necesaria para facilitar la movilidad de las especies y fortalecer la visión de soluciones basadas en la naturaleza [SbN] y su desarrollo como estrategia clave para la adaptación al cambio climático. Sin embargo, es importante precisar que no toda infraestructura verde es refugio climático. La definición de un refugio climático urbano depende de las características biogeográficas del lugar, y

¹ “Es una red interconectada de espacios verdes que preserva los valores y funciones naturales de los ecosistemas y proporciona beneficios asociados a las poblaciones humanas” (Benedict & McMahon, 2000). La Comisión Europea la define como «la planificación estratégica de la red de áreas naturales y seminaturales con otras características ambientales desarrolladas y mantenidas para proporcionar una amplia variedad de servicios ecosistémicos» (CE, 2015).

de su capacidad de resiliencia ante condiciones climáticas extremas. Así, solo aquella infraestructura verde capaz de persistir frente a dichas presiones debe considerarse como refugio climático urbano.

3. Objetivos y metodología.

El presente estudio sostiene que el capital natural presente en áreas urbanas y periurbanas puede contribuir significativamente mediante la creación de refugios climáticos, beneficiando tanto a la biodiversidad como al bienestar de las personas, al mitigar el estrés térmico y proteger la biodiversidad local. Esta perspectiva en ciudades que cuentan con capital natural permitiría revertir la pérdida de biodiversidad causada por el cambio de uso de suelo y el impacto permanente generado por la urbanización en los ecosistemas locales, así como contrarrestar la homogeneización de sus elementos abióticos (Aronson, 2014). Asimismo, incorporar la biodiversidad local como eje central para la adaptación y mitigación frente a los desafíos climáticos fortalecería el desarrollo de la planificación urbana bioclimática, promoviendo ciudades más resilientes frente al cambio climático.

Objetivos

El propósito principal de esta investigación es comprender el concepto de refugio climático para explorar su potencial en la creación de refugios climáticos urbanos que permitan tanto el bienestar de las personas como la protección de la biodiversidad en contextos locales. Para ello, se plantean los siguientes objetivos específicos:

1. Analizar el concepto de refugio climático y su relación con desarrollo de refugios urbanos orientados al bienestar de las personas y la integración del capital natural local en ciudades.
2. Examinar el uso del concepto de refugio climático en publicaciones científicas y académicas relacionadas con áreas urbanas, con el fin de identificar los enfoques predominantes en bienestar humano y protección de la biodiversidad.

Metodología

Este trabajo constituye un aporte para avanzar en la protección de la biodiversidad local y el bienestar de las personas a través del análisis del uso de concepto de *refugio climático* para su definición en contextos urbanos. Se revisa el uso del concepto en el ámbito urbano un rango temporal entre 2014 y 2025. Para esto, se realizó una revisión sistemática de publicaciones en inglés en bases de dato científicos Web of Science (WoS) y Scopus, y para ampliar la búsqueda en español se utilizó el buscador Google scholar, analizando literatura científica y literatura gris, tales como tesis de magister, guías gubernamentales y publicaciones académicas.

En la búsqueda en WoS se utilizó el término "*urban refugia*" AND "*Climate change*" AND "*biodiversity*", obteniendo 70 resultados, y "*Climate refugia in urban areas*", obteniendo 30 resultados. En Scopus, la ecuación de búsqueda se formuló como "*Climate refugia*" AND "*urban*", arrojando 2 publicaciones y "*urban refugia*" AND *biodiversity* con 2 publicaciones. En Google Scholar se emplearon los términos en español "*refugio climático*" + "*urbano*", lo que arrojó 83 publicaciones. El total de los registros encontrados fueron filtrados bajo los criterios de *cambio climático* y *biodiversidad urbana*, resultando en 15 publicaciones en español y 27 en inglés. Se identificaron 16 publicación duplicadas seleccionando un total 42 publicaciones, las cuales fueron evaluadas según pertinencia, título y resumen y texto completo en algunos casos para mayor

claridad, dejando 38 publicaciones para el análisis (ver Figura 2). El término “climate shelter” no fue incluido en inglés porque hace referencia a la protección humana del clima, excluyendo la protección y/o conservación de la biodiversidad. En español se traduce como refugio climático.

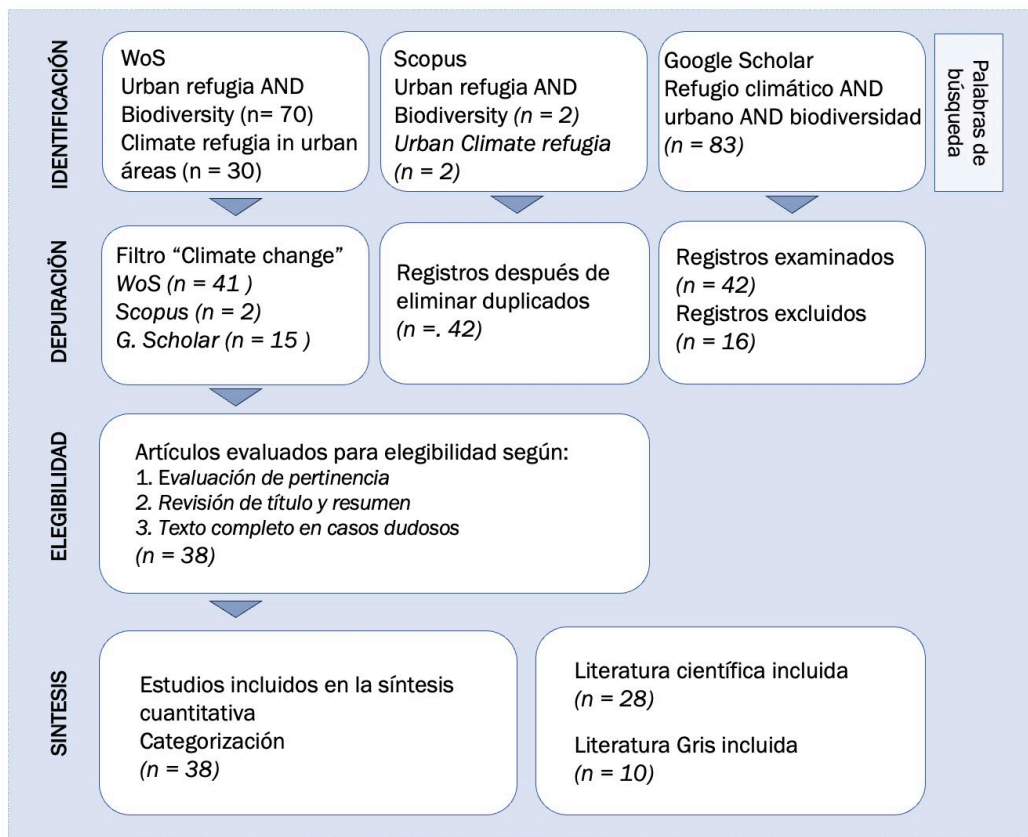


Figura 2. Diagrama metodológico.
 Fuente: Elaboración propia.

4. Resultados.

En primer lugar, se evidencia un marcado interés de las ciencias por el estudio de la biodiversidad en las ciudades, las investigaciones dan cuenta de la oportunidad que entrega el ambiente urbano al desarrollo de la biodiversidad urbana. Los registros incluyen anfibios, insectos polinizadores, mamíferos, aves, y recuperación de flora nativa, protección de fauna y control de plagas, por ejemplo. Desde la perspectiva urbana, las investigaciones tienen un enfoque más bien utilitario de la naturaleza urbana, enfocada en la prestación de servicios ecosistémicos, sin reconocer la biodiversidad que significa la naturaleza urbana. Lo anterior da cuenta de una aproximación a la naturaleza que la disocia en lo natural y lo urbano. Díaz (2023) hace una revisión sobre los refugios climáticos desde las ciencias de la tierra, sin embargo, en términos urbanos se centra el confort térmico, desplazando la protección de la biodiversidad.

Los artículos que incorporan el concepto de refugio climático en español plantean una visión general de la naturaleza urbana. Las publicaciones en español no aportan una definición del

concepto refugio climático urbano con enfoque en biodiversidad, sino más bien en los servicios que presta la naturaleza urbana a las personas (Amorim-Maia et al., 2023; MINVU & PNUD, 2023). Diaz (2023) si bien hace una revisión del origen científico del concepto no profundiza en la situación de la biodiversidad, tampoco especifica respecto a ella, enfocándose en el control térmico. Por otra parte, publicaciones provenientes de las ciencias de la tierra dan cuenta del rol socio-ecológico de la naturaleza (Berger et al., 2024; Knapp et al., 2021; MINVU & PNUD). La distribución temporal de publicaciones muestra el creciente interés en temas de refugios climáticos y biodiversidad urbana (Figura 3).

Año	Cantidad publicaciones
2014	1
2016	1
2019	1
2021	5
2022	4
2023	10
2024	9
2025	7
Total	38

Figura 3. Tabla de distribución temporal de las publicaciones
Fuente: Elaboración propia.

Por lo tanto, como primera aproximación se identifica que los resultados dan cuenta de la falta de literatura científica respecto al concepto de refugio climático en entornos urbanos. Si bien todos los resultados estaban relacionados con biodiversidad urbana, como parte de criterio de selección, se identificaron cuatro enfoques: biodiversidad, soluciones basadas en la naturaleza, salud y bienestar, y confort térmico.

Biodiversidad	25
SbN	3
Salud y bienestar	2
Confort térmico	8
Total	38

Figura 4. Tabla explicativa de los resultados seleccionados según criterios de reconocimiento de refugios climáticos para la adaptación y mitigación al cambio climático.
Fuente: Elaboración propia.

El enfoque *biodiversidad* da cuenta de investigaciones (n=25) en que a partir de las especies en áreas urbanas se definen o ponen en valor los servicios ecosistémicos que presta la biodiversidad en áreas urbanas (ver Figura 6). El segundo enfoque *Soluciones basadas en la naturaleza* (n=3) tiene una perspectiva amplia en la biodiversidad, pero no profundiza en ella. Las publicaciones son de carácter académico (García & del Moral (2023); MINVU & PNUD (2023)). El Tercer enfoque es *Salud y bienestar*, Carballo (2021), es de carácter académico y plantea la relación entre la naturaleza urbana de plazas y parque y la salud de las personas. El último enfoque definido fue *Confort térmico* (Naranjo (2021); Martínez (2022); (Olcina, 2024); Ruiz-Mallén et al. (2023); Amorim-Maia et al. (2023); Gómez (2024); aborda el rol de la naturaleza dentro de un diseño

bioclimático para la mitigación de la isla de calor urbana (UHI urban heat island por sus siglas en inglés). Este último enfoque incluye 8 publicaciones en España.

En cuanto a la localización geográfica, las publicaciones de investigaciones entregaron distribución geográfica desbalanceada. En español se reconocen 16 publicaciones, de las cuales 1 son de Chile y 15 de España. El origen de los estudios está centrado principalmente en Europa, en países como Alemania (1), España (15), Francia (2), Italia (3), Polonia (1), Reino Unido (1); en Asia 3 casos: Australia (1), China (1), Singapur (1), y en América 7 casos Chile (1), y Estados Unidos (6), y luego, 3 casos de estudio en más de un país y dos sin referencia (ver Figura 5).

País	n° de casos
Alemania	1
Australia	1
Chile	1
China	1
España	15
Francia	2
Italia	3
Polonia	1
Reino Unido	1
Singapur	1
Estados Unidos	6
más de un país	3
Sin referencia	2
Total	38

Figura 5. Tabla explicativa de los resultados seleccionados según criterios de reconocimiento de refugios climáticos para la adaptación y mitigación al cambio climático.

Fuente: Elaboración propia.

Respecto al clima, el análisis (ver Figura 5), da cuenta de 22 estudios emplazados en clima mediterráneo, 2 en clima templado oceánico, 1 en clima desértico cálido, 2 en clima semi árido, 3 en clima subtropical húmedo, 1 en clima continental húmedo, 2 en clima cálido húmedo y 4 registraron multiplicidad de climas en sus estudios y 1 sin registro. De ésta, sólo 2 publicaciones entregaron definiciones de refugios climáticos urbanos, de los cuales sólo una tiene foco en biodiversidad, dejando en evidencia que la preocupación mayor está enfocada en el estrés térmico que sufren las personas frente a los impactos de cambio climático, aun cuando el foco del estudio releve la biodiversidad.

Enfoque	Publicación	Definición de RCU	Clima
	Hill & Wood (2014); Loke et al. (2019); Säumel et al. (2023)		Templado oceánico
	Lozano & Hernández (2024)		Desértico Cálido
	Quintana & Igualada (2024); Camargo (2023); Ramírez et al. (2024); Giménez (2023); Pouget et al. (2023); Beninde et al. (2023); Gentilli et al. (2024); Mennill et al. (2025); Meola et al. (2025); Vez-Garzón et al. (2025)		Mediterráneo
	Prudic et al., (2022); Husband &		Semiárido

Biodiversidad	McIntyre (2021)		
	Hutto & Barret (2021); Xie et al. (2022); Lequierica et al. (2023)		Subtropical húmedo
	Knapp et al. (2021); Berger (2024); Nagy et al. (2025); Merwin et al. (2022); Rastandeh & Jarchow (2023)		
	Wong et al. (2023); Neo et al. (2024)		Cálido Húmedo
	Wojciechowicz-Zytko & Dobinska-Graczyk (2025)		Continental Húmedo
Soluciones Basadas en la Naturaleza	MINVU & PNUD (2023)	Como Refugio para la Biodiversidad el co-diseño de los ecobarrios debe contemplar la identificación, conservación y restauración de aquellos espacios verdes (núcleos, nodos y corredores ecológicos) por los cuales actualmente las especies no humanas se movilizan y ocupan como parte de su hábitat y/o ámbito de hogar."	Mediterráneo
	García & del Moral (2023); López & Abizua (2025)		Mediterráneo
Salud y bienestar	Carballo (2021); López & Albizua (2025)		
Confort térmico	Naranjo (2021); Gómez (2024); Martínez (2022); Díaz (2023); Soto Orozco (2024); Ruiz-Mallén et al. (2023); Olcina et al. (2025);		Mediterráneo
	Amorim-Maia et al. (2023)	Los refugios climáticos son infraestructuras urbanas críticas para apoyar la adaptación al cambio climático que ofrecen espacios públicos donde refugiarse durante episodios de temperaturas extremas.	Mediterráneo

Figura 6. Tabla explicativa de los resultados seleccionados según criterios de reconocimiento de refugios climáticos para la adaptación y/o mitigación al cambio climático.

Fuente: Elaboración propia.

Otro de los aspectos que se identificó fue el clima en el cual se ubicaban o mencionaban los estudios, identificando principalmente clima mediterráneo (6), desértico (2), Continental húmedo (1), subártico (1), oceánico templado (2), y monzónico (1). Otro aspecto de interés de los estudios fue escala de intervención; la escala que abordaron los estudios fueron diversas: microescala (4), meso escala (8) y macro escala (9). Este aspecto podría significar el interés por abordar el concepto a toda escala y su relación con la generación con el clima urbano para el desarrollo de refugio climático.

El rol de paisaje ha tomado protagonismo en el contexto del cambio climático antropogénico, la lógica de la naturaleza ha demostrado ser una estrategia para la adaptación de ciudades, enriqueciéndolas en la dimensión social, ambiental y económica. Por esto se enfatiza la importancia de vincular este concepto con la conservación de la biodiversidad local, relevando las posibilidades de la planificación urbana en su protección. Rastandeh & Jarchow (2023) señalan que, si bien hay estudios sobre biodiversidad urbana, esto es aún insuficiente, existe la necesidad de cambiar a una urbanización sostenible, producto de los impactos potenciales del cambio climático sobre los sistemas naturales (Thorne et al., 2017).

Por otra parte, la importancia para enfrentar las está delineado por la adaptación a través del y por la mitigación, frente a efectos adversos como el estrés térmico, dando lugar al microclima local,

producto de la interacción del clima natural y el entorno urbano, requiere la atención en elementos construidos que pueden modificar las condiciones de confort humano en los espacios urbanos. Amorim-Maia et al. (2023) define a los refugios climáticos como infraestructuras críticas para la mitigación de las temperaturas extremas, poniendo el foco en el confort térmico. Así lo hace también Ruiz-Mallén et al. (2023) dando cuenta de la importancia que éstos pueden hacer al microclima urbano en ambientes escolares y su importancia en el proceso de aprendizaje en edad escolar. Utilizando la definición de refugios climáticos [Climate shelters] de Widerynski et al., (2017) como lugares seguros o confinados que permitan combatir el estrés térmico, como es el caso de los edificios públicos con aire acondicionado.

Entre los principios que destacan en la configuración del microclima urbano están la gestión del albedo urbano, la humedad, la ventilación natural y el control de la formación de la isla de calor urbana [ICU] (Oké, 2017). Un enfoque basado en el lugar genera respuestas arquitectónicas y urbanas que responde a las condiciones climáticas locales, buscando el equilibrio entre ciudad y medio ambiente para garantizar confort y eficiencia energética (Olgay, 2015).

Schinasi et al. (2018) ha identificado una serie de indicadores, desde distintos autores, a los cuales se debe prestar atención para la regulación del clima urbano. Estos son isla de calor urbana, temperatura de la superficie terrestre, porcentaje de vegetación verdor urbano (Índice de Vegetación de Diferencia Normalizada NDVI por sus siglas en inglés), área de recreación/conservación, mapas de clima urbano, y la relación entre los residentes y el verdor en los alrededores a sus residencias. Estos indicadores de microclima urbano se identifican en gran parte de las publicaciones analizadas (García & del Moral, 2023); (Carballo, 2021); (Naranjo, 2021); (Gómez, 2024); (Martínez, 2022); (Amorim-Maia et al., 2023); (Ruiz-Mallén et al., 2023), (López & Albizua, 2025) y dan cuenta del interés en estrategias de adaptación de las áreas urbanas, regulando la relación entre la temperatura y la salud de las personas.

En resumen, las demandas ambientales presionan a desarrollar una visión de planificación que traspase los límites urbanos para incorporar variables como la conservación de la biodiversidad, la producción de alimentos y los servicios ecosistémicos frente al crecimiento urbano (Thorne et al., 2017). Nagy et al. (2025) identifica a los cementerios en Europa como áreas clave para la protección de biodiversidad. La ciudad de Hamburgo, Alemania, es un caso donde circulan por sus parques especies como Ardillas rojas, zorro rojo, corzos, mirlos y azores, como en otras ciudades de Europa (Rutz, 2008). Hamburgo es una ciudad que cuenta con una historia en planificación del paisaje que se ha traducido en un plan de infraestructura verde que vincula el paisaje urbano con el paisaje rural y natural. La heterogeneidad del hábitat, entendida como la diversidad y complejidad de los elementos físicos, biológicos y estructurales de un entorno, constituye un factor clave para la conservación de la biodiversidad (Meola et al., 2025). En este sentido, destacan el papel de los parques naturales urbanos como refugios críticos para la preservación de especies (Mennill et al., 2025; Wong et al., 2023). Por otra parte, las especies exóticas requieren especial atención porque son las que predominan en ambientes urbano, lo que exige mecanismos bajo control para evitar la degradación de los refugios (Gentilli et al., 2023). En este sentido, existe una brecha en el conocimiento en la ecología urbana para facilitar que especies busquen hábitat en las ciudades.

5. Discusión y conclusiones

La protección activa de la biodiversidad local desde la planificación urbana permite reconocer y diseñar refugios climáticos en ciudades con capital natural, representando una oportunidad

estratégica para desarrollar estrategias de adaptación y mitigación centradas en el bienestar humano y la conservación de entornos naturales críticos. Un refugio climático debería cumplir una doble función, ecológica y social, proporcionando bienestar humano, conservación de biodiversidad locales a largo plazo y adaptación climática, tanto para especies como para las personas.

En este sentido, el término refugio climático urbano o refugio urbano, no hace justicia a la complejidad de un refugio climático en la ciudad. Un refugio climático implica la identificación de biodiversidad a proteger, asociado a factor temporal de protección. En este escenario, se debería abandonar la visión utilitaria de la naturaleza y avanzar a la comprensión del ser humano como parte de ella, como una especie más que requiere conservación frente a los impactos climáticos que como especie debemos enfrentar en las distintas realidades locales. Se sugiere la utilización del concepto de refugios bioclimáticos, entendidos como SbN, integrados en contextos urbanos y rurales, desde un enfoque intersectorial y multiescalar. Un refugio bioclimático corresponde, en consecuencia, a un área de alto valor ecológico que se ve menos afectado por los efectos del cambio climático que las áreas circundantes, y simultáneamente presta servicios ecosistémicos y reduce impactos climáticos adversos a la población. En términos urbanos, los *refugios bioclimáticos* representan un puente entre biodiversidad, resiliencia climática y bienestar social en las ciudades.

Esta integración fortalece la planificación urbana al incorporar una visión socio-ecológica, evidenciando que los refugios climáticos son espacios que mitigan el estrés ambiental, mejoran la habitabilidad y favorecen la persistencia de especies en contextos urbanos. Para ello, es necesario adoptar enfoques integrados que identifiquen amenazas, potencialidades y valor social que las comunidades atribuyen a estos patrimonios naturales de alto valor ecológico, tanto dentro como en la periferia urbana. La protección éstas áreas, significa la protección de funciones medio ambientales fundamentales para la salud de las comunidades. Estas proporcionan servicios ecosistémicos esenciales como mejora de la calidad del aire y del agua, hábitat para la fauna silvestre y producción de alimentos. La naturaleza urbana contribuye al confort térmico mediante la reducción de temperaturas en olas de calor (Schwaab et al., 2021) junto con generar hábitat para distintas especies, es por esto que es imprescindible integrar la protección de la biodiversidad y transitar a instrumentos de planificación con enfoque basado en la naturaleza (Randrup, 2020).

La revisión da cuenta de la falta de documentación de casos de estudio y aprendizajes locales; es necesario documentar experiencias concretas en diferentes regiones y contextos, especialmente en América Latina, para avanzar de adaptar recomendaciones globales a realidades locales a comprender realizades locales para dar soluciones pertinentes a esas realizades.

Para mejorar el diseño y las políticas de refugios climáticos urbanos, las investigaciones futuras deberían priorizar:

1. Interacciones socio-ecológicas: Investigar la percepción, uso y valor social-cultural de los refugios climáticos para asegurar su aceptación, cuidado comunitario y gestión participativa.
2. Mapeo de biodiversidad urbana: Desarrollar catastros detallados de especies, su distribución y vulnerabilidad en zonas urbanas, para priorizar áreas y diseñar refugios climáticos que respondan a necesidades ecológicas específicas.

3. Evaluación de impactos climáticos locales: Analizar la variabilidad micro-climática urbana y su relación con la configuración de refugios climáticos para diseñar infraestructuras verdes adaptadas a condiciones específicas y accesibles para la personas.
4. Integración en políticas urbanas y territoriales: Estudiar mecanismos efectivos para incorporar el concepto de refugios climáticos en planes urbanos, normativas y estrategias de desarrollo sostenible, con enfoques intersectoriales y multiescalares.
5. Innovación en soluciones basadas en la naturaleza: Diseñar estrategias verdes que potencien la funcionalidad ecológica y climática de los refugios, considerando la conectividad, resiliencia y adaptación a largo plazo.

Estas líneas de investigación fortalecerán el conocimiento necesario para impulsar políticas urbanas más efectivas y el diseño de refugios bioclimáticos que promuevan ciudades resilientes, biodiversas y habitables frente a los desafíos del cambio climático.

Referencias

- Aronson, M. F., La Sorte, F. A., Nilon, C. H., Katti, M., Goddard, M. A., Lepczyk, C. A., Warren, P. S., Williams, N. S., Cilliers, S., Clarkson, B., Dobbs, C., Dolan, R., Hedblom, M., Klotz, S., Kooijmans, J. L., Kühn, I., Macgregor-Fors, I., McDonnell, M., Mörtberg, U., Pysek, P., ... Winter, M. (2014). A global analysis of the impacts of urbanization on bird and plant diversity reveals key anthropogenic drivers. *Proceedings of the Royal Society B: Biological Sciences*, 281(1780), 20133330. <https://doi.org/10.1098/rspb.2013.3330>
- Benedict, M. A., & McMahon, E. T. (2000). *Green infrastructure: Smart conservation for the 21st century*. Sprawl Watch Clearinghouse.
- Bennett, K. D., & Provan, J. (2008). What do we mean by 'refugia'? *Quaternary Science Reviews*, 27(19-20), 2449-2455. <https://doi.org/10.1016/j.quascirev.2008.07.011>
- Bolund, P., & Hunhammar, S. (1999). Ecosystem services in urban areas. *Ecological economics*, 29(2), 293-301.
- Chenoweth J, Anderson AR, Kumar P, et al. (2018) The interrelationship of green infrastructure and natural capital. *Land Use Policy* 75:137-144
- Comisión Europea. (2013). *Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa* (COM(2013) 249 final). Bruselas. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:d41348f2-01d5-4abe-b817-4c73e6f1b2df.0008.03/DOC_1&format=PDF
- Elmqvist, T., Setälä, H., Handel, S. N., van der Ploeg, S., Aronson, J., Blignaut, J. N., Gómez-Baggethun, E., Nowak, D. J., Kronenberg, J., & de Groot, R. (2015). Benefits of restoring ecosystem services in urban areas. In *Current Opinion in Environmental Sustainability* (Vol. 14, pp. 101-108). Elsevier. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2015.05.001>
- Firehock, K. E., & Walker, R. A. (2015). *Strategic green infrastructure planning: A multi-scale approach*. Island Press.
- Fuller, R. A., Irvine, K. N., Devine-Wright, P., Warren, P. H., & Gaston, K. J. (2007). Psychological benefits of greenspace increase with biodiversity. *Biology Letters*, 3(4), 390-394. <https://doi.org/10.1098/RSBL.2007.0149>

- Grimm, N. B., Faeth, S. H., Golubiewski, N. E., Redman, C. L., Wu, J., Bai, X., & Briggs, J. M. (2008). Global change and the ecology of cities. *Science*, 319(5864), 756–760. <https://doi.org/10.1126/science.1150195>
- Gentili, R., Capotorti, G., & Ancillotto, L. (2024). Urban refugia: Sheltering biodiversity across the world. *Urban Ecosystems*, 27(1), 219-230. <https://doi.org/10.1007/s11252-023-01505-6>
- Grinnell, J. (1917). The niche-relationships of the California Thrasher. *The Auk*, 34(4), 427–433. <https://doi.org/10.2307/4072271>
- Haase, D., Frantzeskaki, N. & Elmqvist, T. Ecosystem Services in Urban Landscapes: Practical Applications and Governance Implications. *AMBIO* 43, 407–412 (2014). <https://doi.org/10.1007/s13280-014-0503-1>
- Haffer, J., 1969. Speciation in Amazonian Forest birds. *Science* 165, 131–137.
- Higueras, E. (2006). *Urbanismo bioclimático*. GG 1ª edición. 241 páginas, ISBN-13: 978-84-252-2071-5
- IPBES. (2019). Global assessment report on biodiversity and ecosystem services of the Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (Versión 1). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.6417333>
- Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press.
- Keppel, G., Van Niel, K. P., Wardell-Johnson, G. W., Yates, C. J., Byrne, M., Mucina, L., Schut, A. G., Hopper, S. D., & Franklin, S. E. (2012). Refugial areas hold key to climate change impacts. *Conservation Biology*, 26(4), 639-647. <https://doi.org/10.1111/j.1523-1739.2012.01837>.
- Knapp, S., Aronson, M. F., Carpenter, E., Jung, K., Kotze, D. J., La Sorte, F. A., Lepczyk, C. A., MacIvor, J. S., Moretti, M., Nilon, C. H., Piana, M. R., C. C., Salisbury, A., Threlfall, C. G., Trisos, C., Williams, N. S., & Hahs, A. K. (2021). A Research Agenda for Urban Biodiversity in the Global Extinction Crisis. *BioScience*, 71(3), 268-279. <https://doi.org/10.1093/biosci/biaa141>
- Lafortezza, R., Chen, J., Van den Bosch, C. K., & Randrup, T. B. (2018). Nature-based solutions for resilient landscapes and cities. *Environmental Research*, 165, 431-441. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2017.11.038>
- Michalak, J. L., Stralberg, D., Cartwright, J. M., & Lawler, J. J. (2020). Combining physical and species-based approaches improves refugia identification. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 18(5), 254-260. <https://doi.org/10.1002/fee.2207>
- Morelli, T. L., Barrows, C. W., Ramirez, A. R., Cartwright, J. M., Ackerly, D. D., Eaves, T. D., Ebersole, J. L., Krawchuk, M. A., Mahalovich, M. F., Meigs, G. W., Michalak, J. L., Millar, C. I., Quiñones, R. M., Stralberg, D., & Thorne, J. H. (2020). Climate-change refugia: biodiversity in the slow lane. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 18(5), 228–234. <https://doi.org/10.1002/fee.2189>
- Oke, T. R., Mills, G., Christen, A., & Voogt, J. A. (2017). *Urban climates*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781139016476>
- Olcina Cantos, J., Mínguez, C., Villar-Navascués, R., Martín-Vide, J., Silva Lopes, H. y Blázquez-Salom, M. (2025). Refugios climáticos en España: lectura crítica de un equipamiento urbano para el turismo estival. *Investigaciones Turísticas* (30), pp. 1-25. <https://doi.org/10.14198/INTURI.28551>
- Olgay, V. (2015). *Design with climate: Bioclimatic approach to architectural regionalism*. Princeton University Press.

Randrup, T.B., Buijs, A., Konijnendijk, C.C., Wild, T. (2020). Moving beyond the nature-based solutions discourse: introducing nature-based thinking. *Urban Ecosyst* 23, 919–926

<https://doi.org/10.1007/s11252-020-00964-w>

Real Academia Española. (2024). *Diccionario de la lengua española* (23.ª ed., versión 23.8 en línea).

<https://dle.rae.es>

Rojas, I. M., Jennings, M. K., Conlisk, E., Syphard, A. D., Mikesell, J., Kinoshita, A. M., West, K., Stow, D., Storey, E., de Guzman, M. E., Foote, D., Warneke, A., Pairis, A., Ryan, S., Flint, L. E., Flint, A. L., & Lewison, R. L. (2022). A landscape-scale framework to identify refugia from multiple stressors. *Conservation Biology*, 36(1). <https://doi.org/10.1111/cobi.13834>

Rutz, C. (2008). The establishment of an urban bird population. *Journal of Animal Ecology*, 77(6), 1008–1019. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2656.2008.01420.x>

Seto, K. C., Fragkias, M., Güneralp, B., & Reilly, M. K. A Meta-Analysis of Global Urban Land Expansion. *PLOS ONE*, 6(8), e23777. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0023777>

Schwaab, J., Meier, R., Mussetti, G., Seneviratne, S., Bürgi, C., & Davin, E. L. (2021). The role of urban trees in reducing land surface temperatures in European cities. *Nature Communications*, 12(1), 1-11. <https://doi.org/10.1038/s41467-021-26768-w>

Schinasi, L. H., et al. (2018). Modification of the association between high ambient temperature and health by urban microclimate indicators. *Environmental Research*, 161, 168–180.

Thorne, J. H., Santos, M. J., Bjorkman, J., Soong, O., Ikegami, M., Seo, C., & Hannah, L. (2017). Does infill outperform climate-adaptive growth policies in meeting sustainable urbanization goals? A scenario-based study in California, USA. *Landscape and Urban Planning*, 157, 483–492.

<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.08.013>

Valencia, J. y Hucke-Gaete, R. (2021). *Refugios Climáticos: concepto, antecedentes y propuestas para incluirlos en la Estrategia Climática de Largo Plazo*. Programa Austral Patagonia de la Universidad Austral de Chile, Valdivia, Chile. Recuperado de

https://consultaciudadanas.mma.gob.cl/storage/citizen/6794/Minuta_ECLP_07_2021_11236_dp.pdf

Widerynski, S., Schramm, P., Conlon, K., Noe, R., Grossman, E., Hawkins, M., Nayak, S., Roach, M. y Hilts, A. S. (2017). The Use of Cooling Centers to Prevent Heat-Related Illness: Summary of Evidence and Strategies for Implementation Climate and Health Technical Report Series Climate and Health Program, Centers for Disease Control and Prevention. 1–36. Recuperado de <https://www.cdc.gov/climateandhealth/docs/UseOfCoolingCenters.pdf>

Zaccarelli, N., Petrosillo, I., & Zurlini, G. (2008). Retrospective Analysis. *Encyclopedia of Ecology*, 3020-3029. <https://doi.org/10.1016/B978-008045405-4.00705-9>

Zhai, X., & Eckart, L. (2020). Using social media to explore perceptions of ecosystem services by nature-based solution projects. *Landscape Architecture Frontiers*, 8(3), 58. <https://doi.org/10.15302/j-laf-1-020030>

Anexo N° 1

Bibliografía científica analizada

- Beninde, J., Vendetti, J. E., & Shaffer, H. B. (2023). Biodiversity in a box: Three non-native invertebrates preferentially find refugia in green space management infrastructure across urban Los Angeles. *Biological Invasions*, 25, 2061–2068. <https://doi.org/10.1007/s10530-023-03044-0>
- Berger, J. L., Daum, S. N. K., & Hartlieb, M. (2024). Simply the green: Urban refuges. *Basic and Applied Ecology*, 80(1), 108–119. <https://doi.org/10.1016/j.baae.2024.09.002>
- Gentili, R., Quaglini, L. A., Galasso, G., Montagnani, C., Caronni, S., Cardarelli, E., et al. (2024). Urban refugia sheltering biodiversity across world cities. *Urban Ecosystems*, 27(1), 219–230. <https://doi.org/10.1007/s11252-023-01432-x>
- Hill, M. J., & Wood, P. J. (2014). The macroinvertebrate biodiversity and conservation value of garden and field ponds along a rural-urban gradient. *Fundamental and Applied Limnology*, 185(1), 107–119. <https://doi.org/10.1127/fal/2014/0612>
- Husband, D. M., & McIntyre, N. E. (2021). Urban Areas Create Refugia for Odonates in a Semi-Arid Region. *Insects*, 12(5), 431. <https://doi.org/10.3390/insects12050431>
- Hutto D Jr, Barrett K (2021) Do urban open spaces provide refugia for frogs in urban environments? *PLoS ONE* 16(1): e0244932. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0244932>
- Knapp, S., Aronson, M. F., Carpenter, E., Jung, K., Kotze, D. J., La Sorte, F. A., Lepczyk, C. A., MacIvor, J. S., Moretti, M., Nilon, C. H., Piana, M. R., C. C., Salisbury, A., Threlfall, C. G., Trisos, C., Williams, N. S., & Hahs, A. K. (2021). A Research Agenda for Urban Biodiversity in the Global Extinction Crisis. *BioScience*, 71(3), 268-279. <https://doi.org/10.1093/biosci/biaa141>
- Lequerica Tamara, M. E., Latty, T., Threlfall, C. G., Young, A., & Hochuli, D. F. (2023). Responses of hover fly diversity and abundance to urbanisation and local attributes of urban greenspaces. *Basic and Applied Ecology*, 70, 12–26. <https://doi.org/10.1016/j.baae.2023.04.002>
- Loke, L. H. L., Heery, E. C., Lai, S., Bouma, T. J., & Todd, P. A. (2019). Area-independent effects of water-retaining features on intertidal biodiversity on eco-engineered seawalls in the tropics. *Frontiers in Marine Science*, 6, Article 16. <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00016>
- López-Sevilla, N., & Albizua, A. (2025). Gobernanza, cambio climático y soluciones basadas en la naturaleza en Vitoria-Gasteiz: la naturalización de patios escolares. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 57(223). <https://doi.org/10.37230/CyTET.2025.223.5>
- Lozano Mas, M. Y., & Hernández Torres, S. (2024). Propuesta didáctica para las estrategias de renaturalización de los espacios urbanos. El ejemplo del corredor de Tamaraceite a Ciudad Alta en Las Palmas de Gran Canaria. En M. J. M. Gaité (Ed.), *Geografía, Educación e Innovaciones Didácticas* (pp. 312–321). Asociación Española de Geografía. <https://accedacris.ulpgc.es/handle/10553/135006?mode=simple>
- Maia, A. T. A., Anguelovski, I., Connolly, J. J., & Chu, E. (2023). Buscando refugio: ¿pueden los refugios climáticos abordar vulnerabilidades interseccionales?. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (65), 39-58. <https://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/421354>
- Mennill, D. J., S. M. Gamboa, E. M. Bolger, M. I. Bygrove, M. Carlini, K. A. Cesca, H. L. Drew, N. A. Emerick, A. Gaisinsky, R. M. Miller, L. Nguyen, L. D. O'Leary, S. Regonda, D. N. Robinson, E. Tessier, and S. M. Doucet. 2025. Avian biodiversity in the urban green spaces of Paris: higher bird species richness in larger parks and park centers. *Avian Conservation and Ecology* 20(2):1. <https://doi.org/10.5751/ACE-02873-200201>
- Meola, V., Ekkliarchos, I., Cistrone, L., Migliozzi, A., & Russo, D. (2025). Landscape and season influence bat activity and richness in a Mediterranean metropolitan area. *Ecology and Evolution*, 15(8), e71978. <https://doi.org/10.1002/ece3.71978>

Merwin, L., Umek, L., & Anastasio, A. E. (2022). Urban post-industrial landscapes have unrealized ecological potential. *Restoration Ecology*, 30(8), e13643. <https://doi.org/10.1111/rec.13643>

Nagy, J., Löki, V., Vitál, Z., Nótári, K., Reynolds, J., Malkócs, T., Fekete, R., Süveges, K., Lovas-Kiss, Á., Takács, A., Lukács, B. A., & Molnár, V. A. (2025). Life after death: Hidden diversity of orchids across European cemeteries. *Global Ecology and Conservation*, 60, Article e03613. Advance online publication. <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2025.e03613>

Neo, L., Chong, K. Y., Lindsay, S., Middleton, D. J., Tan, P. Y., & Er, K. B. H. E. (2024). A botanical oasis rather than a biological desert: Rediscoveries, new species and new records in a tropical city. *Plants, People, Planet*, 6(3), 697–709. <https://doi.org/10.1002/ppp3.10482>

Olcina Cantos, J., Mínguez, C., Villar-Navascués, R., Martín-Vide, J., Silva Lopes, H. y Blázquez-Salom, M. (2025). Refugios climáticos en España: lectura crítica de un equipamiento urbano para el turismo estival. *Investigaciones Turísticas* (30), pp. 1-25. <https://doi.org/10.14198/INTURI.28551>

Pouget, M., Youssef, S., Dumas, P.-J., Baumberger, T., San Roman, A., Torre, F., Affre, L., Médail, F., & Baumel, A. (2016). Spatial mismatches between plant biodiversity facets and evolutionary legacy in the vicinity of a major Mediterranean city. *Ecological Indicators*, 60, 736–745. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2015.08.032>

Prudic, K. L., Cruz, T. M. P., Winzer, J. I. B., Oliver, J. C., Melkonoff, N. A., Verbais, H., & Hogan, A. (2022). Botanical Gardens Are Local Hotspots for Urban Butterflies in Arid Environments. *Insects*, 13(10), 865. <https://doi.org/10.3390/insects13100865>

Ramírez, B. R., et al. (2024). Convergent niche shifts of endangered parrots (genus *Amazona*) into novel urban environments in Southern California. *Diversity and Distributions*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1111/ddi.13817>

Rastandeh, A., & Jarchow, M. (2023). Measuring the impacts of climate change on the spatial structure of grasslands in urban landscapes of North America. *Urban Forestry & Urban Greening*, 86, 128000. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2023.128000>

Ruiz-Mallén, I., Baró, F., Satorras, M., Atun, F., Blanc, N., Bortolamiol, S., & Sekulova, F. (2023). Refugios climáticos escolares basados en la naturaleza: Evaluación desde una perspectiva interdisciplinaria. *Papers*, 65, 61-76. Universitat Oberta de Catalunya. <https://openaccess.uoc.edu/handle/10609/149475>

Säumel, I., Butenschön, S., & Kreibig, N. (2023). Gardens of life: Multifunctional and ecosystem services of urban cemeteries in Central Europe and beyond—Historical, structural, planning, nature and heritage conservation aspects. *Frontiers in Environmental Science*, 10, Article 1077565. <https://doi.org/10.3389/fenvs.2022.1077565>

Soto Orozco, J.J. (2023). Metodología de intervención bioclimática aplicada al contexto urbano de Sevilla. (Trabajo Fin de Máster Inédito). Universidad de Sevilla, Sevilla. <https://idus.us.es/items/8bfc74d6-eb3e-4f75-b430-8a6268d40ada>

Vez-Garzón, M., Moreno-Fernández, S. E., Casbas, G., Colomar, V., & Lapiedra, O. (2025). Urban refugia enhance persistence of an endangered endemic keystone lizard threatened by the rapid spread of an invasive predator. *Global Ecology and Conservation*, 62, e03726. <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2025.e03726>

Wojciechowicz-Żytka & Dobińska-Graczyk. (2025). Urban Green Space as a Reservoir of Predatory Syrphids (Diptera, Syrphidae) for Aphid Control in Cities. *Agronomy*, 15(4), 953. <https://doi.org/10.3390/agronomy15040953>

Wong, J. S., Soh, M. C., Low, B. W., & Er, K. B. (2023). Tropical bird communities benefit from regular-shaped and naturalised urban green spaces with water bodies. *Landscape and Urban Planning*, 231, 104644. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2022.104644>

Xie, S., Han, B., Zhou, W., Xian, C., & Ouyang, Z. (2022). Spatio-Temporal Variation in Bird Assemblages in a Subtropical Urban Ecosystem. *Diversity*, 14(5), 341. <https://doi.org/10.3390/d14050341>

Bibliografía literatura gris analizada

-
- Camargo González, S. (2023, October 6). Entre dos refugios climáticos: vivienda colectiva para la tercera edad y centro de día (Projecte Final de Màster Oficial). UPC, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Retrieved from <http://hdl.handle.net/2117/396917>
-
- Carballo, G. (2021). La importancia de parques y jardines públicos como infraestructuras verdes. *Ambienta La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, No 127, 88–95. [https://www.revistaambienta.es/content/dam/revistaambienta/estructura/histórico-revistas/2021-\(127-130\)/127/articulos-pdf/09_127.pdf](https://www.revistaambienta.es/content/dam/revistaambienta/estructura/histórico-revistas/2021-(127-130)/127/articulos-pdf/09_127.pdf)
-
- Díaz Gil, C. (2023, November 21). Refugios: Uno de los mecanismos para la adaptación al cambio climático. CSIC - Instituto Pirenaico de Ecología (IPE). <http://doi.org/10.20350/DIGITALCSIC/15687>
-
- Giménez, C. E. (2023). Restauración ambiental de los entornos del Rec Comtal en Vallbona. *On Diseño*, 20. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9138381>
-
- Gómez Santiago, E. (2024). Rehabilitación de plazas urbanas [Universidad Politécnica de Madrid]. http://oa.upm.es/81078/1/TFG_Ene24_Gomez_Santiago_Esther.pdf
-
- Martínez Estada, J. (2022). ¿Cómo hacer una ciudad más habitable para las personas mayores?: Madrid en un contexto de cambio climático [Universidad Politécnica de Madrid]. <https://oa.upm.es/70290/>
-
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) & Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2023). Guía 03: Ecobarrios: Soluciones basadas en la naturaleza en espacios urbanos. Santiago, Chile.
-
- Naranjo Jiménez, Javier (2021). La supermanzana: potencial refugio para combatir la isla de calor. Trabajo Fin de Grado / Proyecto Fin de Carrera, E.T.S. Arquitectura (UPM).
-
- Quintana, E., & Igualada, J. P. (2025). El jardín histórico en un contexto contemporáneo de crisis climática. *Palimpsesto*, 1(27). <https://doi.org/10.5821/palimpsesto.27.13447>
-
- Soto Orozco, J.J. (2023). Metodología de intervención bioclimática aplicada al contexto urbano de Sevilla. (Trabajo Fin de Máster Inédito). Universidad de Sevilla, Sevilla. <https://idus.us.es/items/8bfc74d6-eb3e-4f75-b430-8a6268d40ada>
-