

Observatorio Medioambiental

ISSN: 1139-1987

<https://dx.doi.org/10.5209/obmd.99720>EDICIONES
COMPLUTENSE

La ciudad de los quince minutos: un estudio de caso

Carmen González Miras¹

Recibido: 28 de junio del 2024/ Enviado a evaluar: 25 de julio del 2024/ Aceptado: 2 de diciembre del 2024

Resumen. Es preciso comprender, ante la propuesta de soluciones de los problemas acontecidos y que, acontecerán, que el siglo XXI es el siglo de las ciudades. Enmarcadas en un contexto de densificación e hiperconectividad, el gran reto del cambio climático encuentra en las urbes un confuso campo de batalla. Contemplado en los “Objetivos de Desarrollo Sostenible”, la planificación de las ciudades con el epíteto sostenible se ha convertido en un desafío de lo más frecuente, pero también vanguardista, por ello, en este escrito se pretende analizar la propuesta política-urbanista de “La ciudad de los quince minutos”, recorriendo la literatura existente sobre el tema y sus relacionados tratando de deducir su viabilidad mediante las controversias que le asolen.

Palabras clave: Ciudad; urbano; sostenible; hiperconectividad; tiempo; espacio público.

[en] The fifteen-minute city: a case study

Abstract. It is necessary to understand that the 21st century is the century of cities, in view of the proposed solutions to the problems that have occurred and will occur. Framed in a context of densification and hyperconnectivity, the great challenge of climate change finds in cities a confusing battlefield. Considered in the Sustainable Development Goals, the planning of cities with the epithet sustainable has become one of the most frequent challenges, but also an avantgarde one, which is why these paper aims to analyse the political-urbanist proposal of “The fifteen-minute city”, going through the existing literature on the subject and trying to deduce its viability, through the controversies that plague it.

Keywords: City; urban; sustainable; hyperconnectivity; time public space.

[fr] La ville du quart d’heure : une étude de cas

Résumé. Il faut comprendre, face aux propositions de solutions aux problèmes qui se sont posés et qui se poseront, que le 21ème siècle est le siècle des villes. Encadré dans un contexte de densification et d’hyperconnectivité, le grand défi du changement climatique trouve un champ de bataille déroutant dans les villes. Considérée dans les Objectifs de Développement Durable, la planification des villes avec

¹ E-mail: carmenonmi7@gmail.com

L'épithète durable est devenue un défi le plus fréquent, mais aussi avant-gardiste, pour cette raison, cet article vise à analyser la proposition politico-urbaine de "La ville de quinze minutes", en parcourant la littérature existante sur le sujet et celles qui y sont liées, en essayant d'en déduire sa viabilité à travers les controverses qui le tourmentent.

Mots-clés: Ville, urbain; durable; hyperconnectivité; temps; espace public.

Cómo citar. González Mira, C. (2024): La ciudad de los quince minutos: un estudio de caso. *Observatorio Medioambiental*, 27, 49-68.

Sumario. 1. Medioambiente y territorio, en la realidad urbana. 2. La ciudad: concepto y evolución. 3. Ecología y urbanismo: una mirada a la urbanidad. 4. La sostenibilidad urbana: elementos y componentes. 5. Cronourbanismo y medioambiente. 6. Desarrollo sostenible e hiperproximidad. 7. Instrumentos de percepción e interpretación: la topofilia. 8. Desarrollo de la propuesta: una nueva visión del concepto de ciudad. 9. Ventajas, inconvenientes y dificultades, ante nuevas realidades urbanas. 10. Madrid y la "ciudad de los quince minutos". 11. Conclusiones. 12. Bibliografía.

1. Medioambiente y territorio, en la realidad urbana

El territorio emerge como un concepto para el análisis y el entendimiento de las relaciones sociales ligadas al aspecto espacial en tanto que esta encierra la praxis social y sus lógicas simbólicas en un contexto de estrecho vínculo con la naturaleza, dentro del cual, estudia Llanos (2010), diversas prácticas se ven aferradas en el espacio tiempo de una sociedad. Estas, caracterizadas por su dinamismo, cobran un motivo complejo que las hace escurridizas si el concepto no se presenta transigente para la comprensión de la realidad social que se verá modificada por causas de diferente naturaleza. Por esta razón, la relevancia de la conceptualización de los contenidos aguarda una estrecha relación con lo que socialmente se va erigiendo, de no ser así, se devaluarían y se transformarían en esbozos inflexibles que conducirían a un estudio superfluo de los hechos. En este sentido, pensar en el territorio como idea implica reflexionar sobre su dimensión cultural, ambiental, económica y, sociológica (entre otras). Remarcando su vínculo en la edificación de realidades vinculadas al espacio que acabarían representando un requisito sustancial para con la vida de las personales, por tanto, su representación, analizan Castaño et al. (2021), sería fruto de un concepto socialmente construido que han asumido los sujetos que lo habitan. Esta creación entonces sería polifacética y complicada donde la territorialidad daría cuenta de la atribución material e ideal de un fragmento del espacio por parte del grupo. Este planteamiento implica que la interpretación de la cualidad espacial existente en el territorio se compone simultáneamente por emociones, símbolos y trayectorias que le conceden identidad social y personal. Existe, por consiguiente, una realidad que trasciende al material y que se encuentra afiliada a la idea de territorio.

Florez et al. (2022) recogen la hipótesis del planteamiento del territorio como un sistema socio ecológico que, observado desde una perspectiva sistémica, daría cuenta de que este es producto de un continuo intercambio entre actores sociales y biofísicos que se encuentran encuadrados en lo que se pueden considerar diferentes escalas en perspectivas de tipo espacial y temporal. En su interior surgen las normas que

orientan los lazos entre los sistemas socioeconómicos y los recursos del territorio al que se adscriben. Y, en esos espacios donde se desarrolla la realidad social de indudable importancia para los estudios en sociología por representar los lugares donde se materializan las prácticas sociales, la cuestión medio ambiental aparece como una incógnita que ha de ser desgranada teórica y prácticamente por evidenciar que la construcción del hábitat es un planteamiento fundamental en el abordaje del vínculo entre cambio climático y ciudades.

Los espacios urbanos, representados como sólidos productos sociales, conformarían la respuesta de la acción humana sobre los lugares que habitan con el fin de adecuarlos al desarrollo de sus actividades económicas y a la demostración de su valía, lo que, afirman Loi et al. (2012) les transfiere un valor indudablemente evidente si se observan sus altos precios explicados no por su directa condición, sino por su característica de "accesible". Aunque, cuando pensemos en los procesos de urbanización, requerimos de un proceso de abstracción que nos permitan acceder a que se refieren a dinámicas divergentes entre sí. Por un lado, tenemos lo referido a la concentración de capital humano en lugares definidos; por otro, su centralidad como núcleos económicos que se extiende a ámbitos de mayor envergadura; y, por otro, a su concreción en paisajes particulares. Todo ello sumado al habitus que existe en ellos. Esto nos conduce a la evidencia sobre el despliegue conceptual que lo referido a lo urbano ha tenido con la introducción de neologismos que nos señalan que su transformación socioespacial ha repercutido en una polisemia nominal que en ocasiones requiere de la adaptación de términos coloquiales que nos permitan comprender los procesos acontecidos en su espacio. La abrupta transformación de los modelos socio productivos es el principal motor de aumento de población en las ciudades, específicamente la industrialización y, actualmente, la envergadura de la empleabilidad del sector servicios, fenómeno que requiere simultáneamente, afirman Lois et al. (2012), de información demográfica a pesar de que la *sui generis* de estos espacios se deba a su preferencia para la localización empresarial.

Por su parte, la creencia de la naturaleza como un agente activo en la composición social ha pasado a considerarse como un resultado social en su manifiesto físico, pero también simbólico. El reemplazo del término "naturaleza" por el de "medio ambiente", afirma Cruz (2014), señala el despojo del carácter casi sagrado del primero con intención de racionalizarlo y aproximarlos a las dinámicas sociales para que, en un contexto de crisis como el actual, tenga lugar el desarrollo de un saber técnico, científico y económico para su reparación. En este sentido, lo ambiental puede equipararse al espacio antropizado puesto que el hombre tiene la capacidad de crear medios ambientes de carácter cultural y modificar el natural, por ese motivo, las ciudades como fabricaciones ficticias cuentan con una dimensión ambiental. La presente "insurrección verde" ha cooperado a que los asuntos medioambientales adquieran unos puestos privilegiados en el panorama científico que nos permiten vislumbrar, asegura Cruz (2014), que las ciudades tienen que contribuir a repensar los modelos de desarrollo con la máxima de alcanzar ambientes habitables que velen por el bienestar de sus habitantes.

2. La ciudad: concepto y evolución

La comprensión de la ciudad es una ardua labor. Entre quienes han abordado sus temas no ha existido convergencia, señalan Castro et. al (2003), habiendo diferentes planteamientos a la hora de definirla que desembocan en que no exista unanimidad duradera empleable para las ciudades como maneras de asentamiento en cualquier parte de la tierra o periodo histórico; por ello, es usual que se inscriba el término en un contexto concreto: ciudad antigua, ciudad medieval, ciudad moderna, etc. Lo cual resulta evidente teniendo en cuenta que al igual que cualquier otro espacio geográfico, su comprensión precisa de su contextualización ya que están igualmente sometidas a los determinantes históricos. Se transforman bajo las leyes que operan en el sistema social que las erige como estructuras espaciales, afirma Delgado (2016), integrantes de un sistema territorial más amplio.

Por su parte, la convergencia en su interpretación reside en que históricamente han sido los espacios donde el trabajo especializado ha tenido, y tiene, lugar. Continuando con lo examinado por Castro et al. (2003), cuentan con la singularidad de que las actividades que se desarrollaban en ellas residían en los trabajos específicos que se llevaban a cabo, haciendo que la ciudad representase el espacio donde se desarrollaba una idea concreta del reparto del trabajo en contraposición al desempeñado en la vida rural. Suponiendo el espacio donde tiene origen la fractura social más significativa de la historia relativa a la sociedad de clases, la propiedad privada, la especialización y la degeneración de las capacidades individuales.

La ciudad se presenta entonces como un asentamiento donde un grupo humano habita, se organiza y reproduce socialmente; de igual manera que otros tipos de poblados, requiere unas pautas de organización con una política propia. Por tanto, la ciudad es una expresión de la estructura social resultante de un determinado sistema económico, político e ideológico y, dicha construcción, se articula a sí misma como un factor productor de relaciones sociales. En su proceso histórico de modernización, examina Ullán (2014), la ciudad se presenta como un espacio ciertamente privilegiado donde los efectos de la modernización se exhiben con mayor intensidad; lo cual se agrava con la globalización y su resultado en ciudades reproductoras de dinámicas contradictorias de una estructura social dada. Apreciamos que existe una relación mutua entre el espacio urbano construido y los procesos sociales, dando lugar a una relación sistémica entre el espacio y la sociedad.

En este punto, la sociología accede a estudiar el espacio de la ciudad por el interés que esta suscita en tanto que experimento social, lo cual generó que se transformase en objeto de estudio fuertemente influenciado por los aportes de la geografía, el urbanismo etc. (Cruz, 2014).

Para los neomarxistas, en el intervalo de los años 60 a los años 80, la ciudad era descrita como el nodo reproductor de la lucha de clases generada por el Estado y su relación con el capital, siendo en este sentido, afirma Ullán (2014), una consecuencia del desarrollo del capitalismo. Sin embargo, para los neoweberianos esta eran los espacios explicados por las relaciones políticas, económicas y sus medios de producción; lo que daba lugar a modelos de asignación de recursos y espacios,

teniendo, por tanto, un plano urbano fuertemente condicionado por el control institucional.

En el escenario actual, observamos una ciudad fuertemente influenciada por lo neoliberal, donde los procesos de destrucción creativa institucionales ligados a sus políticas tienen incidencia en todas las escalas espaciales, lo que dimana esclarecedor en las grandes ciudades y en las ciudades-regiones, donde podría considerarse que estas se han transformado en puntos estratégicos del avance de los procesos de reestructuración neoliberal (Theodore et al, 2009, como se citó en Díaz y Lourés, 2013). En este contexto, surge una nueva forma de gobernanza urbana que podría denominarse "empresarialismo urbano" donde las políticas urbanas están orientadas a favorecer la competición inter-ciudad, confiando en que el crecimiento económico generará bienestar para la mayoría de su población.

Ante esto, apreciamos el agravamiento que las políticas urbanas neoliberales tienen sobre las desigualdades socioespaciales propias de las ciudades, reforzando procesos, afirman Díaz y Lourés (2013), como la segregación urbana o la gentrificación. Asimismo, estos deben ser comprendidos en su vinculación a estrategias urbanas globales que están ligadas a cambios de la estructura social de clases y a políticas urbanas ya desarrolladas en múltiples ciudades donde el proceso homogéneo se aprecia en el desplazamiento de las clases populares. A este respecto, los autores analizan que para el caso de Madrid se demuestran conclusiones elementales con relación a dichas políticas urbanas, como, por ejemplo, la prioridad de lo productivo en el planeamiento urbano mediante la adaptación de las formas de empresa a ella o el uso de la cultura como recurso que mercantiliza las zonas históricas como entornos residenciales novedosos. Gravano (2008) pone el punto de mira en la desigualdad adquisitiva del excedente urbano propio de la materialidad de las ciudades que tiene como efecto la creación de barrios y su consiguiente proceso de segregación, siendo los mismos un producto histórico de la división del trabajo. En este sentido, sincrónica a la evolución de la atracción laboral a la ciudad, se habría producido el empobrecimiento de los barrios y la exclusión urbana; diferenciándola de lo rural por sus ventajas comparativas -proximidad a los servicios de consumo colectivo-. La ciudad sería el resultado de la estructura de los principios de unidad ecológico-espacial homogénea y totalizadora, cuyas heterogeneidades son cada vez más manifiestas.

3. Ecología y urbanismo: una mirada a la urbanidad

El binomio ecología-urbanismo es un nexo imprescindible de considerar para una mirada sostenible de la planificación urbana. La ecología urbana, como su propio nombre acontece, será aquella disciplina que analice qué interacciones tienen lugar en el interior de las zonas urbanas con el medio ambiente. Dando cuenta de la necesidad de organizar una mirada holística que ponga de manifiesto la importancia de entender los intercambios manifestados en el interior de su nexo. En este sentido, la ecología

urbana estudiaría las ciudades como ecosistemas para dar cuenta de la relevancia de los flujos y el uso de recursos naturales en su interior que tienen como consecuencia la producción de unos residuos que han de ser gestionados.

La noción de espacio urbano como componente vivo en la configuración de las dinámicas sociales es ciertamente actual. Este supone un modelo de las relaciones sociales que existen en ella, un producto genuinamente humano que se opone al campo y genera en ella un espacio de libertad que conduce a un fuerte individualismo. En este sentido, la noción de urbano se distancia del medio ambiente natural para construir un sistema de civilización que manifiesta una evolución y un progreso frente a las épocas dominadas por la agricultura (Cruz, 2014).

El medio ambiente urbano como concepto nace de la necesidad de superar la exclusividad teórica previamente existente en la diferenciación de medio ambiente natural del medio ambiente humano, proponiendo, además, asegura Cañizares (2001), un espacio de aplicación muy concreto: la ciudad. Por tanto, esta idea atestigua su materialización como un medio de vida donde tienen lugar los procesos ecológicos en interacción con la vida cotidiana. Aquí, la *sui generis* del concepto, nace al traer las consideraciones relativas a la articulación de este complejo sistema condicionado por problemáticas tales como la contaminación atmosférica o el incremento desordenado de edificios. Este argumento debiera ser necesario para fusionar las teorías en el plano del medio ambiente a los espacios urbanos.

Villar (2016), afirma que la "ecología política urbana" nace con la materialización de la necesidad de tomar en consideración nuevos objetos de investigación y enfoques que perfeccionen las teorías clásicas de la ecología política. Constituyendo así un planteamiento ontológico original que re-cuestiona el término de naturaleza y siendo una de las contribuciones más fundamentales de este enfoque la interpretación de la idea de "metabolismo urbano" como alegoría que esclarece aquellos procesos que se dan en el interior de las ciudades como resultado de la transformación de materias primas, agua y energía en ambiente construido, residuos y biomasa urbana.

En este sentido, debemos afirmar que nos hallamos ante un peligro sistémico en el que, aseguran Rodríguez y Scarpacci (2022), la urbanización se considera el núcleo de una fase compleja que implica y se orienta a soberanas transformaciones e impactos socioambientales a nivel planetario. Ello demanda, entonces, la utilización de instrumentos holísticos que se enfoquen en las dificultades a largo plazo tomando en consideración las distintas escalas espaciales si se pretende trincar la crisis medio ambiental.

Los orígenes del urbanismo previenen de su pretensión racionalizadora con nociones tales como la de "zonificar", que metaforizan su comprensión productivo industrial: división del trabajo y diferenciación de las funciones de las áreas de la ciudad. Tal principio, parejo al fordismo, emerge con la intención de dividir las funciones urbanas por zonas específicas en el interior de las ciudades, con ello nacen los cuatro cometidos más significativos que se desarrollan en su interior: habitar, trabajar, recrear y circular, convirtiendo a las ciudades en maquinarias de cuerpos en movimiento similares a las cadenas de montaje de las fábricas (Fernández, 2016).

Por último, quisiera resaltar de nuevo la importancia de aplicar la noción de ecología urbana o de medio ambiente urbano, para la superación epistemológica de ese urbanismo que exclusivamente responde a la pretensión globalizadora de urbanización, cuyo punto central es el uso del automóvil. Ese urbanismo, asegura Contreras (2016), responde a motivos económicos cuya estrategia se fundamenta sobre el consumo de recursos y la subsiguiente pérdida de biodiversidad, entre las consecuencias más significativas.

4. La sostenibilidad urbana: elementos y componentes

La sostenibilidad, como examina Zarta (2018), debe encontrar su razón de ser en su plena integración en los subsistemas que componen los modelos de desarrollo de los lugares específicos, siendo un imperativo cuyo alcance sea capaz de regular el avance de los humanos con su entorno mientras que, sincrónicamente, cree una conexión armónica entre lo social, lo económico, lo cultural e, indudablemente, lo ambiental. Bajo esta premisa, la sostenibilidad debe articular el conocimiento para generar una forma novedosa de pensar la relación que los humanos tienen con la naturaleza, a partir de su adhesión a las esferas antes mencionadas, constituyendo finalmente una especie de revolución global cuya meta sea asegurar nuestra supervivencia: la de la especie humana en el planeta.

Los centros urbanos aparecieron hace siglos en forma de los núcleos donde la civilización se germinaba para, posteriormente, convertirse en espacios asolados por la masificación, los desechos o los ruidos, entre otras problemáticas; complicaciones que se verán agrandadas en las bautizadas como "megápolis", caracterizadas por sus elevados niveles de población, cifras que rondan los diez millones de habitantes. Esto se convierte en un desafío, analizan Vilches et al. (2014) a los que los espacios urbanos han de ponerle freno. Las ciudades se han transformado en los arquetipos de la desprevención y la especulación, siendo firmes representantes de lo que sería la insostenibilidad. Siendo, además, un punto crucial en la consecución mundial de la sostenibilidad, sin ellas, no será alcanzado. Por tanto, la urbanización y la sustentabilidad deben converger si quieren transicionar hacia dicho estadio.

El desarrollo sostenible urbano, comprende los fundamentos referidos al bienestar social, tratando de alcanzar aquellas ideas y deberes integrados en la idea común de justicia, democracia e igualdad. Por tanto, la sostenibilidad no alude exclusivamente al supuesto de preservación de la naturaleza o de compromiso del bienestar de las generaciones venideras, si no que ha de trascender a una concepción más amplia de equidad. En este sentido, la sustentabilidad urbana encuentra su foco también en la imprescindible promoción de valores como la democracia o la igualdad, lo que implica la articulación de un sistema institucional, moral y educativo que, interconectado, le dé un valor per se a la naturaleza y que la comprenda como una parte autónoma que atesora por sí misma razón de ser (Lezama y Domínguez, 2006).

Tabla 1. Dimensiones de la Sostenibilidad Urbana.

Dimensión social	Dimensión económica	Dimensión ambiental	Dimensión política	Dimensión cultural	Dimensión tecnológica	Dimensión urbana
Acceso equitativo a los recursos	Eficiencia de los recursos	Protección y conservación de los ecosistemas	Gobernanza eficiente	Preservación del patrimonio cultural	Innovación en tecnologías verdes	Planeación urbana integrada
Seguridad y bienestar social	Crecimiento económico sostenible	Mitigación del cambio climático	Marco regulatorio	Promoción de la educación ambiental	Infraestructura a sostenible	Infraestructura a verde
Participación ciudadana	Acceso a bienes y servicios	Gestión de los recursos naturales	Transparencia y responsabilidad	Justicia intergeneracional	Monitoreo del uso de los recursos	Movilidad sostenible

Fuente: Elaboración propia

La sostenibilidad en el escenario urbano requiere alcanzarse, por un lado, mediante la satisfacción de las necesidades presentes en un ala de solidaridad generacional que garantice simultáneamente que el desarrollo está llevándose a cabo mediante el puro ejercicio democrático. Los problemas que los humanos han supuesto sobre la naturaleza es el origen primigenio que explica la necesidad de un desarrollo sustentable por lo que, aquí, no puede ser obviada que, en esta realidad, numerosos de esos problemas también responden a unas estructuras sociales y de dominación concretas, por ello, la sostenibilidad también se explica por esta causa. Por este motivo, Ornés (2014) asegura, el reconocimiento de los actores y los intereses divergentes que tienen entre sí es un requerimiento principal puesto que estos no siempre son sencillamente reconciliables.

5. Cronourbanismo y medioambiente

La movilidad y el tiempo se convierten en dos recursos fundamentales en la transformación metropolitana pues ambos se dan en una atmósfera de una forma intensa. Generan escenarios donde se manifiesta una aguda movilidad fruto del movimiento de personas a un nivel veloz, lo que genera un uso extensivo del territorio en tanto que se requieren de numerosos desplazamientos que multiplican los espacios de vida de su población. Esta aumenta y se diversifica generando flujos dispersos en los espacios, pero también en el tiempo. En las metrópolis, la vida colectiva se halla fuertemente influenciada por la articulación, afirman Gomes y Elizalde (2009), de mencionados recursos (tiempo y movimiento), lo que las diferencias de otro tipo de sociedades cuyos tiempos sociales son medidos con relación a otras cuestiones. Así,

la lógica del capital se ve gobernada por el tiempo de trabajo, pero también por el tiempo fuera de él.

El enfoque del cronourbanismo responde a una vinculación de los ritmos y los espacios cotidianos. Esta conforma una perspectiva completamente vanguardista para un nuevo entendimiento del conjunto de la vida urbana, contemplando una modificación del nexo entre el espacio y el tiempo en la vida cotidiana de la ciudadanía. Su objetivo sería reformular los espacios urbano de carácter monofuncional para trascender a un tipo de ciudad policéntrica cuyo espacio urbano más contiguo responda a las funciones básicas de la vida: dormir, trabajar, abastecimiento, cuidados etc. No obstante, llevar este objetivo a cabo requiere buscar la revitalización de los servicios próximos en un tiempo distinguido por ser corto y que, asimismo, la distancia entre estos lugares pueda ser recorrida de una manera activa, como caminando o en bicicleta y, respondiendo al título de la propuesta, que lo que se tarde sea un tiempo que fluctúe en un rango de quince minutos (Mardones-Fernández et. al, 2020).

La idiosincrasia de este enfoque residiría en los diferentes usos que pueda tener un mismo espacio, permitiendo que sus habitantes se reapropien de ellos y, que las necesidades sociales (primordialmente las de relación) puedan ser amortizadas. El "cronourbanismo" aboga por que las ciudades, propone Moreno (2020), no sean exclusivamente espacios y objetos, sino personas e itinerarios, con una mirada particular sobre los grupos sociales compuestos por las minorías, normalmente, los grandes olvidados. Con ello se trata de virar la visión urbanística que exclusivamente mira por el tiempo de trabajo para poner en valor el tiempo propio de vida y, muy importante con relación a las particularidades de lo urbano, que ofrezca una alternativa al anonimato y la soledad.

Asimismo, para una movilidad activa que no requiera el uso del vehículo individual y que permita el recorrido entre distancias en el cuarto de hora es imprescindible que exista una reurbanización de las calles para hacerlas peatonales o que, es su defecto, obliguen a un tráfico reducido de modo que conceda lugares para "estar" y "contactar" entre los vecinos. Aquí, como examinan Mardones-Fernández et al. (2020), se pone el foco sobre grupos tales como ancianos o niños, en muchas ocasiones, los más perjudicados por las planificaciones urbanas inaccesibles para ambos. Por ello, el "cronourbanismo" busca lugares versátiles donde puedan convivir actividades de diferente tipo. También, el comercio de barrio, el local, debe verse apoyado por los gobiernos municipales de manera que se tejan solidas redes de comercio de proximidad.

6. Desarrollo sostenible e hiperproximidad

La crisis ocasionada por la pandemia del COVID-19 impulsó la fama del planeamiento de "la ciudad de los quince minutos" aunque fuese previo a ella y estuviese sujeto a debate científico entre los estudiosos del tema, examinan Lamíquiz

et al. (2022). Demostró que su éxito podría residir principalmente en proporcionar distanciamiento social, pero, encuentro simultáneamente; permitiendo vencer las limitaciones relativas al transporte público en el escenario de epidemia y tratando de superar el anonimato característico de la cultura urbana que en gran parte encuentra su razón de ser en esos tediosos y obligados largos viajes diarios. Aquí se presenta importante mencionar que esa proximidad también incide sobre las distancias afectivas y culturas porque la sociedad postmoderna se encuentra en un estadio de crisis respecto a estas cuestiones. El derecho a la ciudad, como afirma Bravo (2022) pretende invertir este paradigma repensando los asentamientos contemporáneos.

En enfoque de la "hiperproximidad" pretende alterar la centralización de las ciudades, poniendo el foco, analiza Moreno (2022), sobre la imperiosa necesidad de modificar las estructuras urbanas tradicionales cuya hegemonía la ostentan los vehículos privados para así poder alcanzar una planificación sostenible. Además, esa "hiperproximidad" tratará también de modificar los vínculos sociales característicos de la vida urbana, de los no-lugares.

Esto invita al replanteamiento de lo urbano como composición de usuarios que se congregan en el espacio público, donde tiene lugar lo incoherente. Extraños cohesionados por la distancia, la apatía y el desapego. Y, en el marco de lo medioambiental, lo urbano se ve mermado a un conjunto de identidades e intereses irreconciliables entre sí que, encima, se ven unidos bien por la hostilidad, bien por la indiferencia (Moreno, 2022).

El modelo vigente de ciudad es propiamente insostenible, su tendencia a concentrar población en parcelas de territorio de carácter discontinuo genera grandes retos. Esto supone que, para efectuar un modelo de desarrollo sostenible, cuestiones como la densidad urbana tengan que ser requisitos fundamentales que considerar ya que esta, si se da a altos niveles generará congestión y, por su contrario, si es de tipo dispersa implicará continuos tráficos y elevados costes en infraestructuras. Por tanto, no deben ser solo atendidas las materias directamente vinculadas con el consumo de energía o la producción de desechos, sino que también, deben ser atendidas las preferencias de la ciudadanía, puesto que ahí encontramos multiplicidad de motivaciones que considerar (Higueras, 2013).

Ante ello, las problemáticas que necesitan de una improrrogable solución son la contaminación atmosférica, también la de tipo acústico y lumínico; la marcada densidad de las actividades económicas; de carácter urgente, las consecuencias del magno consumismo presente en la sociedad; y, los desequilibrios de la estructura urbana entre el centro y la periferia, que tienen numerosos efectos sobre distintas dimensiones: sobre la social implican desigualdad y exclusión; sobre la económica conllevan un desarrollo económico desigual sumado a las costes del transporte en tanto que los centros concentran mayormente los servicios y oportunidades; con respecto a la ambiental conllevan la destrucción de áreas naturales motivado por la expansión de la urbanización no planificada. (Alonso, 2006). La "hiperproximidad" alcanzaría la cercanía de los servicios y de la población, ofreciendo un urbanismo realmente pensado para los humanos y el medio ambiente.

7. Instrumentos de percepción e interpretación: la topofilia

La "topofilia" parte como un concepto geográfico, acuñado por el geógrafo Yi-Fu Tuan, central para reflexionar sobre el desarrollo, componiendo una probabilidad conceptual y contextual que ofrece otras posibilidades para el refuerzo de los territorios; desde un lugar que tenga consideración con las expectativas y las demandas de los individuos y las comunidades. Espinal et al. (2020), examinan cómo la "topofilia" constituye una forma de geografía del sujeto cuyo interés reside en entender desde una perspectiva subjetiva los fenómenos humanos cuyo núcleo está en los valores emocionales; esto respalda a los individuos como sujetos con libertad y conciencia a la hora de decidir frente a realidades y problemáticas de sus vidas y entornos. Aquí, el quid de la cuestión lo ostentan las percepciones, las representaciones y los imaginarios, entre otros. Lo que implica que la "topofilia" represente el lazo que desde el afecto generan las personas con los espacios que habitan, creando un nexo entre las nociones de lugar y apego.

Este enfoque nos lleva a replantear la existencia de lazos que trascienden a los usos del espacio para erigirse como enlaces entre los sujetos y el valor que le otorgan estos al lugar que habitan. Así, la "topofilia" es un enfoque que permite comprender el espacio público, por antonomasia el lugar desde el que se construye lo urbano, desde la idea de la territorialidad (Cruz y Mejía, 2023). Es un concepto de incuestionable valor geográfico por manifestar los sentimientos que las personas tienen con los lugares, conduciéndonos así a la noción de arraigo (Espinal et al., 2020).

La ciudad sería a este respecto el medio afectivo donde la "topofilia" puede crearse en base a los relatos de sus habitantes. La ciudad, como afirman Cruz y Mejía (2023), supera el espacio exclusivamente entendido con el fin de trabajar o circular, existiendo también en base a la significación que sus residentes le dan, lo que implica superar los desarrollos funcionales presentes en los discursos urbanísticos para atender a la afectividad.

La noción de "topofilia" nace con la pretensión de generar relaciones emotivas hacia un lugar concreto, las áreas urbanas. Esto estaría explicado entre otras cuestiones por los elevados niveles de migración desde áreas rurales hasta estas zonas, lo que supone que su población usualmente no sienta arraigo hacia la ciudad receptora. Díaz (2012) examina cómo mencionadas relaciones afectivas nacen como producto de la identidad y el sentido de pertenencia que los humanos desarrollan a lo largo de sus vidas, algo que se encuentra a su vez influenciado por los roles que cada uno ostenta, por lo que es un requisito sine qua non para el desarrollo local y, por ende, para el desarrollo sostenible de cualquier área. El brío del desarrollo local precisamente cuenta con la oportunidad de atrapar aquellos saberes imprescindibles para fortalecer la identidad y a través del consenso poder marcar la diferencia en el desarrollo concreto de su comunidad. Ante lo cual debemos tener claro también que dicho proceso de desarrollo local tiene lugar como efecto de una acción colectiva y

acordada entre los actores sociales participes que necesitan de una identidad que les permita enraizarse y verse empoderados para tal proceso.

Por tanto, actúa como elemento aglutinador de sentimientos tales como el apego, la pertenencia o el arraigo hacia un espacio que se habita, permitiendo que las acciones por parte de un grupo, cuyo fin sea dar sentido a un territorio, existan. Así, el concepto aguarda una fuerte vinculación con la construcción y la apropiación social de una circunscripción.

8. Desarrollo de la propuesta: una nueva visión del concepto de ciudad

Nuestras ciudades se encuentran ante un horizonte alarmante, estamos forzados a buscar alternativas al conjunto formado por nuestro sistema económico, político y social. Ante este escenario, la ciudad es el lugar donde se inscribirán los cambios que requerimos, entre otras cuestiones, por ser la escala espacial hegemónica a nivel mundial. Esto hace que, sin ciudades sostenibles, la sostenibilidad no exista, una especie de exacta contingencia. Las ciudades deben transformarse hasta hacer posible la diversidad en armonía en un estadio democrático, otro de los grandes retos de las nuevas visiones de la ciudad.

Ante el tripe reto, económico-ecológico-social, la "ciudad de los quince minutos" emerge como un planteamiento alternativo a nuestros modos de vivir, de trabajar, de consumir y, también, de habitar (en su sentido más estricto). Para ello, Moreno (2022), propone un replanteamiento de nuestras maneras de movernos, de desplazarnos a través y desde la ciudad. Es necesario que reconsideremos nuestras formas de recorrer los espacios o, incluso, de descubrirlos.

La incursión de la "ciudad de los quince minutos" en las agendas políticas insinúa la necesidad de actuar, lo que implica que la propuesta esté madurando en el marco de la discusión política, acogiendo las propuestas que ineludiblemente responden a la urgencia de reducir las emisiones o de reconquistar espacio destinado al tráfico. La propuesta se vertebra sobre los cimientos de la necesidad de rehabilitar las calzadas para recuperar espacio para los peatones igual que, constituye un pilar fundamental la potenciación de la participación pública para con los procesos políticos. La idea da cabida a una forma de vida potencialmente saludable y, al proponer un espacio vivible para todos los grupos poblacionales, un envejecimiento activo.

Los ejes centrales de este proyecto de nueva ciudad están compuestos por la proximidad y la movilidad, dos cuestiones ordinariamente integradas en cualquier política urbana con el propósito de combatir el cambio climático, pero esta, encontró su idiosincrasia tras el contexto de COVID por ser la oportunidad de generar el distanciamiento y la cercanía social, algo que he expuesto en párrafos anteriores.

Por otro lado, la intención de "la ciudad de los quince minutos" aguarda la intención de cubrir las necesidades de los ciudadanos con la aspiración de mejorar su calidad de vida, lo cual implica el respeto hacia los límites personales y, especialmente, los planetarios. Ante esto, cabe preguntarse cuáles son las funciones sociales que desarrollan esas necesidades, a lo que Moreno (2022), recoge seis: vivir,

trabajar, disfrutar, abastecerse, aprender y cuidar. Superando las limitaciones funcionalistas tradicionales y, considerando que estas variarán en función de los componentes específicos del sitio, por lo cual, podrán ser modificables en función de las variables del espacio. No obstante, las particularidades de cada territorio entrañan viabilidad de adecuar la particularidad de la propuesta al espacio a partir del fundamento común.

El enfoque de la "ciudad de los quince minutos" es trascendental desde el punto de vista de alcanzar la creación de entornos urbanos sostenibles y enfocados plenamente en las demandas de sus habitantes; por tanto, la descentralización de los servicios y las actividades económicas se presta fundamental para proveer a los ciudadanos de un bienestar de vida fundamentado sobre los quince minutos, es decir, sobre el atesoramiento a ellos mismos de su propio tiempo. Como Birche et al. (2021) afirman, esta nueva visión de la ciudad antepone la accesibilidad y la integración de los espacios públicos, moldeando la ciudad la consecución de unos atributos concretos: equitatividad, inclusión y, sostenibilidad.

9. Ventajas, inconvenientes y dificultades, ante nuevas realidades urbanas

Las ventajas que ofrece la propuesta de "la ciudad de los quince minutos" están ciertamente claras: recuperar el espacio tradicionalmente monopolizado por los vehículos, reformulando el espacio público para concederle la categoría de habitable, de vivible, mientras reducimos la huella de carbono ocasionada por las consecuencias del desmedido uso del coche; dejar de pasar desorbitadas franjas de tiempo de nuestras vidas trasportándonos con el único fin de subsistir; o, participar activamente de las decisiones que nos influyen con la máxima de buscar el bien común. Esto resulta ideal a cualquier persona con sensibilidad ambiental o humana, pero como cualquier proyecto implica desventajas y cuenta con inconvenientes para su puesta en marcha, lo que, de alguna manera le otorga un carácter idílico.

En primer lugar, relativo a los inconvenientes de su puesta en marcha son los relativos a la heterogeneidad territorial de las ciudades. En este sentido, la propuesta parece estar estrechamente orientada a la forma urbana europea, que ostenta un urbanismo que no está presente en todos lados, pensemos por ejemplo en las diferencias estructurales de un barrio californiano con uno parisino. Ante esto la catedrática Margaret Crawford aclaró en una entrevista que la propuesta "implica construcciones densas de uso mixto,..., si la idea de la ciudad de quince minutos pudiera adaptarse de una forma urbana normativa, sería un concepto sensato...dicha forma urbana la ejemplifican bien los barrios céntricos de París y Barcelona" (García et al., 2024).

Otro de los inconvenientes de la propuesta radica en la cuestión monetaria ya que no todos los barrios están dotados de los servicios básicos, por tanto, la inversión en infraestructura de este tipo sería elevada. Esto conduce, asimismo, a la interrogante de que quienes habitan las periferias privilegiadas, normalmente compuestas por

urbanizaciones, zonas residenciales al estilo norteamericano han elegido ese tipo de vivienda a sabiendas de que en sus inmediaciones no encontrarían esos servicios. Es decir, con la certeza de que su vehículo particular sería su gran aliado, por tanto, esto deriva en la cuestión de que, quizá, estos planteamientos, que de alguna manera se sustentan sobre unos valores concretos, no los practican todas las personas. Lo que conduce, de esta manera, a dar cuenta de que es necesario también una educación ambiental que fortalezca estos principios.

Asimismo, otro de los contrapuntos a la propuesta, como examinan Lamíquiz et al. (2022) se orienta hacia la controversia de que esta limita en cierta medida la idiosincrasia de la ciudad, la cual se expresaba en su función como aglutinadora de contactos y encuentros, de igual manera, en ocasiones con un tono romántico, como lugar de oportunidades. Lo que, indudablemente nos conduce al inconveniente más fuerte: la segregación socioespacial. Este modelo puede fomentar la reclusión en cierta manera entre comunidades, asilando a unas de otras. Lo cual puede generar que, la inmovilidad espacial desemboque en inmovilidad social, siendo una cuestión más significativa en aquellos barrios de rentas bajas, que corren el peligro de ghetificarse. Esto último unido a la posibilidad, afirma Navarro (2023) de que mejorar los servicios en aquellas zonas de rentas bajas puede suscitar especulación, con ello la subida del precio del suelo y desembocando en nuevas tendencias de gentrificación.

Por último, el traslado del modelo de una ciudad a otra no solo encuentra complicaciones en los modos urbanos de cada lugar, sino que, además, se ve atravesado por la cuestión económica más puramente nacional que distingue entre países más ricos y menos ricos. En consecuencia, planificar o diseñar ciudades que incentiven el movimiento de los peatones trasciende a las infraestructuras, pues implica todo a todo el tejido de la ciudad, que debe estar preparada para poder ser caminada y sus espacios soportar la sociabilidad.

10. Madrid y la “ciudad de los quince minutos”

El grupo parlamentario de "Más Madrid", integró en su programa electoral relativo a las últimas elecciones autonómicas la propuesta, dándole fama en el territorio nacional. La medida número 453 del programa político de Más Madrid para el año 2023, en materia de Ordenación de Territorio y urbanismo está titulada como "Ciudades de 15 minutos", aquí prometen apoyar a los municipios en el proceso de erigirse como ciudades de proximidad cuyos barrios dispongan de los equipamientos oportunos y los servicios necesarios, comprometiéndose además con la modificación del espacio urbano para tratar de hacer que este sea más accesible y cercano, con la pretensión de que este esté pensado para todos sus residentes (niños, niñas, ancianos), pretendiendo además que la movilidad sea activa para favorecer la calidad de vida. Alodia Pérez, ecologista especialista en legislación medioambiental y diputada del grupo parlamentario, presentó el 16 de febrero de 2023 una proposición no de ley con la finalidad de desarrollar ciudades de quince minutos y territorios de 45 minutos. La propuesta solicitaba al Gobierno de la Comunidad de Madrid que firmase la

"Declaración por las Ciudades de 15 minutos y Territorios de 45 minutos" incentivada por el Foro de Nueva Economía e Innovación Social. La diputada, con el amparo de su grupo político, afirmaba que "la crisis climática, las crecientes desigualdades y la pandemia del COVID-19 han puesto de manifiesto la necesidad de trabajar por modelos urbanos más sostenibles que pongan a las personas y al planeta en el centro de su desarrollo" (Más Madrid, 2022).

Asimismo, Iñigo Errejón, cofundador de Más Madrid, afirma que la propuesta es imprescindible y que debe como mínimo instaurarse en la capital, asegurando también que aparte de ser una idea que trabaja por la sostenibilidad es feminista (Marín, 2023). Esto último se ampara en que el modelo dominante de urbanismo está planteado a partir de la perspectiva de género y de edad, puesto que históricamente las ciudades han estado diseñadas por hombres y pensadas para ellos: hombre de mediana edad que utiliza el vehículo para ir a trabajar. Por tanto, llevar a cabo a la "ciudad de los quince minutos" no solo implicaría ajustarse a las demandas de la Agenda 2030 respecto a los modelos de ciudad sostenibles, sino que, simultáneamente combatiría las estructuras clásicas de la "ciudad machista", asegura Alodia Pérez según recoge Marín (2023).

Por otra parte, entre los objetivos más específicos que el plan de Más Madrid pretende poner en marcha en el transcurso de dos legislaturas, se encuentran: construir un transporte público nuevo de alta velocidad para lo cual, se construirían 207 kilómetros de carriles determinados para 155 autobuses-AVE; también se pretende construir un centro universitario y tecnológico, la "Planta Punta Sur" en la actual instalación de Abroñigal en Méndez Álvaro; y, en Villaverde se pretende agrandar la industria de transición ecológica (Farnós, 2023).

Está claro que sobre el papel la propuesta es prometedora y valiosa, no obstante, las condiciones socioespaciales de la ciudad son fuertes obstáculos a la que sería la transformación urbana más importante del siglo. Los fundamentos del urbanismo de la Carta de Atenas han implicado la destrucción de la vida urbana porque la existencia de las calles se hallaba bajo el yugo de la unifuncionalidad, enterrando la posibilidad de que en ellas existiese una vida ajena a los desplazamientos. Ya en 1968 Henri Lefebvre le reprochaba a la ideología urbanística su proyección de la sociedad en la ciudad, puesto que observaba que esta era una manifestación del conflicto de clases, lo cual se ve agudizado cuando la estructura urbana empieza a estar marcada por un centro dominante que cohesionaba el consumo y la actividad financiera en contraposición a una periferia subyugada que irá condensando población debido a los cambios de tipo productivos y económicos (Uceda, 2016).

No obstante, en el estadio actual, concretamente en el de la Comunidad de Madrid, la tendencia es hacia la creación de subcentros metropolitanos que siguen constituyéndose como ejes de influencia y referencia para los espacios contiguos, sobre todo a partir de los flujos de movilidad por motivos laborales. En esta línea, contemplamos una transformación en el área metropolitana explicada por la expansión urbana que desemboca en una pérdida de poder del monocentrismo; esto

da lugar a estructuras urbanas híbridas determinadas por distintos niveles de policentrismo y modelos de dispersión (Gallo y Garrido, 2012).

Las desigualdades sociales en sus distintos niveles se originan por la evolución del neoliberalismo y las consecuencias que este implica como la apertura a mercados globales o la privatización de servicios, lo cual fragmenta la sociedad en términos sociales, pero, también espaciales. Ante esto, examina Uceda (2016), Madrid ha sufrido una considerable modificación de su estructura urbana en la que los niveles de desigualdad social y de pobreza se han visto acrecentados, ante ello, gran parte del sector privado inter y nacional ha apreciado que la capital sería un lugar idóneo para ubicar sus mercados.

Por otra parte, Madrid se expresa como una ciudad muy segregada en materia residencial, lo cual esta rigurosamente vinculado con una serie de variables de las que se distinguen la evolución de la globalización en la ciudad, lo que la conduce a su vertebración como metrópolis, sumado a las consecuencias de la desindustrialización y el fuerte aumento del sector terciario. Asimismo, resaltan condiciones como la agudización de la desigualdad social fruto de la fragmentación de la estructura sociolaboral o las políticas que favorecen la mercantilización de la vivencia y la masificación del turismo; que genera la elevación de los precios obstaculizando la entrada al mercado de la vivienda. Esto ocasiona la corrosión de la relación entre grupos desiguales, el deterioro del acceso a recursos naturales por parte de los grupos más débiles en términos de capital y menos posibilidades con relación a la educación o la vivienda (Ariza, 2022).

Las pretensiones institucionales de convertir Madrid en una ciudad global que atraiga grandes inversiones de multinacionales y la apertura continua al turismo mientras se produce un desplazamiento de las prioridades de sus habitantes termina en fortalecer una ciudad desequilibrada en distintas materias. A este respecto observamos una ciudad que se desenvuelve bajo un urbanismo cuya tendencia no es a favor del beneficio de los ciudadanos, por ejemplo, mediante medidas como la constitución de zonas verdes o vivienda social, sino que se orientan a saciar los intereses de la especulación mediante grandes eventos o megaproyectos urbanísticos que benefician a unos grupos determinados. Hay un evidente desplazamiento del interés común, en pos de capitalizar el territorio (Uceda, 2016).

Además, tras esos intentos de hacer de Madrid una ciudad global, afirma Ariza (2022), iniciados con las políticas públicas desde los años ochenta, la entrada de grandes empresas a la ciudad se ha ubicado en la zona norte y central de la ciudad, históricamente con un mayor capital simbólico, mientras que las zonas antes de carácter industrial se han ido extinguiendo para convertirse en espacios residenciales.

Como apreciamos, Madrid es una ciudad fuertemente globalizada que aún se encuentra en evolución. Esto complica, en primer lugar, la existencia de un imaginario colectivo que abogue por una vida urbana alternativa puesto que los fundamentos de la ciudad se constituyen sobre aspiraciones económicas. Es una ciudad fuertemente financiarizada que destierra al olvido cualquier proyecto que no conlleve beneficios. Esto complica soberanamente la instauración de una propuesta como la de "ciudad de los quince minutos" cuyas pretensiones son la cohesión social,

la proximidad y la renaturalización urbana, puesto que nos encontramos con una ciudad inscrita en las redes de poder global y sin ninguna intención de lo contrario. El horizonte visual de Madrid este compuesto por un paisaje monocromático, homogéneo, dominado por el asfalto y los vehículos, y a pesar de sus pequeños intentos de tomar medidas contra el cambio climático como la prohibición de los vehículos más contaminantes al centro de la ciudad o el proyecto de Madrid Río, no parece estar en el sendero del desarrollo sostenible. El medio ambiente, es a su vez un factor fuertemente ligado al patrimonio cultural y en Madrid, afirma Uceda (2016), apreciamos que los edificios históricos son tranquilamente utilizados como espacios para empresas multinacionales, acabando de destruir la idiosincrasia del centro de la ciudad, donde, además, procesos como la gentrificación campan a sus anchas ante gobiernos locales que miran hacia otro lado.

En otro orden de ideas, existe un estudio llevado a cabo por el delegado del Área de Desarrollo Urbano que afirma que Madrid es ya una "ciudad de quince minutos", puesto que según numerosas estadísticas los residentes pueden llevar a cabo las actividades que se concretan en este enfoque en este rango de tiempo a excepción del trabajo. Según este, el 100 % de los vecinos tiene una plaza o una zona verde a cuarto de hora caminando, mientras que el 99,8 % dispone de una parada de la Empresa Municipal de Transportes, así como bares y comercios. Las mayores lagunas estarían sobre los barrios nuevos que no están pensados para la movilidad de los peatones y los PAUs, quienes necesitan revitalizarse (Diario de Madrid, 2023).

Es también un factor decisivo para tener en cuenta relativo a las contradicciones que existen sobre si la Comunidad de Madrid es o no una "ciudad de quince minutos" o de si se logrará o no poner en marcha la planificación es el político. Según Ordaz et al. (2023), los sucesivos gobiernos del PP en la comunidad se han opuesto a ese modelo de ciudad mediante actos como el que Esperanza Aguirre llevó a cabo al apoyar la libre elección de centro educativo o sanitario, lo cual supone el aumento de traslados con ese fin. Medida secundada por la actual presidenta de la Comunidad, Isabel Díaz Ayuso, quien abanderó el lema de la "libertad".

En suma, el caso de la Comunidad de Madrid con relación a la viabilidad de poder convertirla en "la ciudad de los quince minutos" es controvertida; mientras algunos afirman que ya lo es, vivimos realidades que lo contradicen

11. Conclusiones

La idiosincrasia de la cultura urbana parte del enajenamiento de nuestra identidad. La homogeneidad que subyuga a nuestras ciudades nos deja una espesa red de relaciones endémicamente pobres circunscritas a una multiplicación de centralidades en un escenario de articulaciones sociales rotas y rápidas compuestas por un amasijo débilmente solidario de elementos grupales e individuales. "La ciudad siempre está en la ciudad", declara Delgado (1995), mientras que, "lo urbano trasciende sus fronteras físicas"; por ser un todo integrado antagónico a una estructura firme ya que lo urbano

es superfluo, efímero y líquido; además de ser la causa de existencia de la vida social en la materialización de la ciudad, cuyos habitantes son sus consumidores. Y, estos "consumidores", no son tanto habitantes de la ciudad, sino del espacio público donde se ubica lo incoherente e ilógico. La urbanidad, precisa Delgado (1995), radica en el encuentro de desconocidos enlazados por lo mismo que les divide: la distancia y el desapego. Bajo esta lógica, el contexto medioambiental queda relegado al escenario donde se encuentran demandas e identidades irreconciliables entre sí.

La propuesta de "La ciudad de los quince minutos" emerge como un salvavidas en un mar bravo de cuestionable utilidad. Esta propuesta se enfrenta a la retórica de un estatus quo urbano cimentado sobre el asfalto de la instrumentalidad; plantando cara al mayor detractor del medio ambiente: la narrativa capitalista. Con su pretensión de habitar el espacio, subvirtiendo el orden de lo previamente planificado, anhela avanzar hacia el único paradigma que asegura nuestra existencia humana, la sostenibilidad. Brotando a la realidad en una coyuntura de apenada trascendencia histórica, el COVID-19, se colocó en las presentes agendas políticas para hacer una promesa pendiente de cumplirse. Este nuevo enfoque de ciudad consagra los principios de sostenibilidad bajo las sugerencias de la hiperproximidad y el rehabilitamiento de los espacios públicos. A este efecto, plantea una ciudad independiente del automóvil que en su lugar se caracterice por la movilidad peatonal o ciclista, a la vez que por la cercanía de los servicios y espacios públicos con la clara pretensión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la vida de sus lugareños. No obstante, como cualquier mejora de una zona de la ciudad implica, la especulación inmobiliaria inmiscuida en el "Green Gentrification" aparece como un fuerte enemigo del planteamiento. Ello unido a la desasegurada posibilidad de segregar espacialmente a los ciudadanos del contexto donde se enmarca, lo que también nos recuerda la dificultad de adaptar el modelo a tramas urbanas diferentes.

La factibilidad de "la ciudad de los quince minutos" dependerá de la potencialidad de abordar los desafíos y de adaptar las sugerencias a las realidades determinadas de cada entorno urbano. La urbanidad y el ecologismo forman un compuesto que debe batallar sincronizado contra el cambio climático en una atmósfera de actores cohesionados entre sí.

12. Bibliografía

- Alonso, F. (2006): "La política medioambiental en el ámbito urbano", *M+A Revista Electrónica de Medioambiente*, 2, pp. 26-55.
- Ariza, J. (2022): "La segregación socioespacial en la ciudad de Madrid. Un enfoque desde la movilidad cotidiana", *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universitat de Barcelona*, 24 (33), pp. 43-64.
- Ayuntamiento de Madrid (2023): "Nueve de cada diez madrileños viven bajo la teoría de 'la ciudad de los 15 minutos'", *Diario de Madrid*.
- Birch, M. Jensen, K. y P. Bilbao (2021): "La ciudad de los 15 minutos y el espacio público de cercanía como elemento clave para el diseño de la ciudad postpandemia. El caso del

- partido de La Plata”, *Revista del área de estudios urbanos del instituto de investigaciones Gino Germani*, 16 (16), pp. 86-108.
- Bravo, L. (2022): “Ciudades y asentamientos humanos con espacios públicos de calidad”, *Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad*.
- Cañizares, M. (2001): “Medio ambiente urbano. Conceptualización y aplicación a la ciudad de Puertollano (Ciudad Real)”, *Estudios Geográficos*, 62 (242), pp. 29-52.
- Castaño-Aguirre C., Baracaldo-Silva P., Bravo-Arcos A., Arbeláez-Caro J., Ocampo-Fernández J. y O. Pineda-López (2021): “Territorio y territorialización: una mirada al vínculo emocional con el lugar habitado a través de las cartografías sociales”, *Guillermo de Ockham*, 19 (2), pp. 201-217.
- Castro, P., Escoriza, T., Oltra, J., Otero, M. y E. Sanahuja (2003): “¿Qué es una ciudad? aportaciones para su definición desde la prehistoria”, *revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 2 (146).
- Contreras, C. (2016): “Hacia una nueva epistemología de la teoría urbana y arquitectónica”, *Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 5(9), pp. 92-100. Delgado, C. (2016): “Pensar las ciudades desde la geografía”, *Libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*, pp.481-506.
- Cruz, B. (2014): “Las relaciones entre sociedad, espacio y medio ambiente en las distintas conceptualizaciones de la ciudad”, *Estudios demográficos y urbanos*, 29(1), pp. 183-205.
- Cruz, M. y M. Mejía (2023): “La Topofilia como Estrategia de Resiliencia en la Ciudad”, *Congreso Internacional de Investigación Academia Journals Puebla IEU 2023*, 15 (8).
- Delgado, C. (2016): “Pensar las ciudades desde la geografía”, *Libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*, pp.481-506.
- Delgado, M. (1995): “Las estrategias de memoria y olvido en la construcción de la identidad urbana. El caso de Barcelona”, *Memoria y ciudad*, pp. 95-126.
- Delgado, M. (1995): “Las estrategias de memoria y olvido en la construcción de la identidad urbana. El caso de Barcelona”, *Memoria y ciudad*, pp. 95-126.
- Díaz, F. y M. Lourés (2013): “Neoliberalismo, políticas urbanas y reconfiguración socioespacial”, *Revista del área de estudios urbanos del instituto de investigaciones Gino Germani*, 16 (3). Pp. 7-16.
- Díaz, R. (2012): “El valor educativo de la topofilia para el desarrollo sustentable local. caso de estudio: cumboto”, *Revista Estudios Culturales*, 5 (10).
- Espinal, C., Rivera L., Ramírez J y H. Mejía (2020): “Topofilia: Un concepto geográfico clave para pensar en el desarrollo”, *Perspectivas Interdisciplinarias de Investigación en la Planeación y el Desarrollo Social*, pp.67.
- Farnós, A. (2023): “El plan de Más Madrid para la 'ciudad de los 15 minutos' es factible, salvo por el trabajo”, *El Confidencial*.
- Fernández, L. (2016): “Urbanismo y ecología en Buenos Aires: un recorrido por la planificación urbana en su contexto ecológico-regional”, *Revista Brasileira Gestão Urbana*,
- Gallo, M. y R. Garrido (2012): “Una aproximación a la estructura urbana policéntrica en la Comunidad de Madrid”, *Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea]*, 6 (28), pp. 69-100.
- García C., Salazar C. Salazar y J. Fonseca (2024): “Lo cotidiano en el diseño de nuestros barrios. Entrevista con Margaret Crawford”, *Dearq*, 38.

- Gomes, C. y R. Elizalde (2009): "Trabajo, tiempo libre y ocio en la contemporaneidad: Contradicciones y desafíos", *Polis*, 8(22), pp. 249-266.
- Gravano (2008): "Imaginario barriales y gestión social", IX Congreso Argentino de Antropología Social.
- Higueras, E. (2013): "La ordenación del territorio, Planificación ambiental y urbanismo bioclimático" [Resumen], *El reto de la ciudad habitable y sostenible*, DAPP.
- Lamíquiz, P., Carpio-Pinedo, J. y M. Benito (2022): "Genealogía de la ciudad de 15 minutos: aproximación a los conceptos", *Cuadernos de Investigación Urbanística*, pp. 29-39.
- Lezama, J. y J. Domínguez (2006): "Medio ambiente y sustentabilidad urbana", *Papeles de población*, 12 (49), pp. 153-176.
- Llanos-Hernández, L. (2010): "El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales", *Agricultura, sociedad y desarrollo* 7(3), pp. 207-220.
- Lois, R., González, J. y L. Alfonso (2012): "Los espacios urbanos. El estudio geográfico de la ciudad y la urbanización", *Biblioteca Nueva*, 9788499405278, 456.
- Mardones-Fernández, N., Luque-Valdivia J. y I. Aseguinolaza-Braga (2020): "La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad postCOVID-19?", *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, 52 (205), pp. 653-664.
- Marín, R. (2023): "De lucha contra el "patriarcado" a 'Juegos del Hambre': la 'ciudad 15 minutos' divide a Madrid", *Vozpopuli*.
- Más Madrid (2023): "Para vivir mejor".
- Moreno, C. (2022): "La revolución de la proximidad. De la «ciudad mundo» a la «ciudad de los quince minutos»", *Alianza editorial*, 200, 978-84-1148-200-4.
- Navarro, J. (2024): "Ventajas y desventajas de la ciudad de 15 minutos", *Código Nuevo*.
- Ornés S. (2014): "La gestión urbana sostenible: conceptos, rol del gobierno local y vinculación con el marketing urbano", *Provincia*, (31), pp. 147-171.
- Rodríguez, M. y M. Scarpacci (2022): "Ecología política de la urbanización: convergencias y divergencias desde América Latina", *Territorios*, 46, pp. 1-21.
- Sotelo Navalpotro, J.A. (2019). El crecimiento demográfico de las grandes ciudades del siglo XXI. *Temas para el debate*, ISSN 1134-6574, N°. 294 (Gana la izquierda), págs. 31-32
- Sotelo Pérez, I. (2022). La unidad del derecho y su aplicación científica en el ámbito del medio ambiente: consecuencias sobre el espacio geográfico de las contradicciones en el estado constitucional y jurisprudencial de derecho; en AA.VV. *Campos de sociología bajo presión*. ISBN 978-84-1122-637-0, págs. 175-193
- Sotelo Pérez, I. (2017). *Modelos de Desarrollo y Medio Ambiente: Estudio de Caso de la Ciudad de Madrid. Reflexiones sobre una Ciudad en Curso*. Observatorio medioambiental, ISSN 1139-1987, N° 20, págs. 277-318
- Uceda, P. (2016): "La ciudad desequilibrada. El derecho a la ciudad en los barrios vulnerables de Madrid", Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid.
- Ullán, F. (2014): "Sociología urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas", *Centro de Investigaciones Sociológicas*, 978-84-7476-661-5, 390.
- Vilches, A., Gil, D. y J. Toscano (2014): *Urbanización y Sostenibilidad*
- Zarta, P. (2018): "La sustentabilidad o sostenibilidad: un concepto poderoso para la humanidad", *Tabula Rasa*, (28), pp. 409-423.