

Hablar de urbanismo y todas las aristas que conlleva, es una tarea compleja en la mayoría de los países del mundo porque es de las áreas que aun no hemos explorado por completo y al igual que las sociedades adquiere la complejidad de la propia población, por lo que siempre nos encontramos por debajo de sus avances, sus gobiernos también son un reflejo de la complejidad de cada sociedad y por lo tanto también de sus carencias, toda área que estudiemos traerá aparejada dualidad, es decir tendremos pros y contras, la democracia aun cuando este conceptualizada de una sola forma para efectos prácticos, no se vive igual en cada país porque adquiere los matices y vivencias de cada sociedad y sus propias experiencias nutren u obstaculizan el crecimiento de cada población, el análisis que nos ocupa trata de los pros y contras de las ciudades de 15 minutos que se han comenzado a adoptar en las ciudades mas grandes del mundo y son motivo del proyecto **C40** que pretende frenar el cambio climático en el mundo y que cuenta con el apoyo de las Naciones Unidas (ONU), que no tiende a frenar el crecimiento de las ciudades ni tampoco demoler y reconstruir, nos habla de hacer mas productivas y completas las áreas en las cuales vivimos, es decir, que contemos con los servicios básicos dentro de nuestro sector, por lo que en todo caso estamos hablando de complementar nuestro sector de 15 minutos con todos los servicios necesarios para la vida digna de las personas.

El proyecto de las ciudades de 15 minutos parte de las escuelas como el centro o eje de cada sector y pretende hacer edificios multifuncionales que permitan tener el trabajo y la vivienda muy cerca con la intención de evitar estrés o trayectos horas vida perdida, algo que ha dejado muy descubierto este proyecto de ciudad que no es nuevo es la desigualdad y falta de servicios en algunos territorios que hacen más visible la pobreza en ciertos sectores por lo que nos muestran fuertemente que hay ciudades que aún no cuentan con los servicios básicos a los que todos como seres humanos tenemos derecho universal, otro de los factores que aún es obstáculo para esto es la proyección urbana que no marca sectores múltiples de uso de suelo y que forma parte preponderante de los motivos de estudio y cambio para su aplicación en nuestro país y que desde el punto de vista de quien redacta la aplicación incompleta podría acentuar aún más las diferencias que ya existen en nuestro país de un sector a otro como ocurre por ejemplo con los llamados *Gettos* en EUA.

Las ciudades de 15 minutos nacen como un modelo de dinamismo económico que se justifica en la necesidad humana de mejorar la salud, la longevidad de las personas y la calidad de vida en las mismas, generando un beneficio costo-calidad de vida que ha tomado una importancia tan grande que hoy forma parte de las agendas políticas de países como es España 2023, se encuentra contemplando como realidad cercana la aplicación de las ciudades de 15 minutos que engloban entre otras cuestiones la de comenzar a utilizar más como método para ir a trabajar, escuela o esparcimiento, eliminando así el uso de vehículos y traslados de arriba de 15 minutos en ciudades y no mayores a 30 en metrópolis a pie, que trae como primer beneficio el impacto ambiental que, quienes logramos sobrevivir a la pandemia de COVID 19, tenemos probado funciona, ya que el encierro de meses en el mundo trajo como beneficio la recuperación medio ambiental en muchas zonas

## CIUDADES DE 15 MINUTOS ¿POSIBILIDAD O REALIDAD?

turísticas y el nacimiento de una forma de trabajo que muchos de nosotros desconocíamos llamado HOME OFFICE, la pandemia nos expuso la necesidad del cambiar la forma de planificación urbana en donde ya no se encuentre centrada en la circulación automovilística, que se colapsó al igual que la aviación en la pandemia para comenzar a observar otra forma de vida que es más sana para todos los individuos, pero que tampoco es innovadora porque la necesidad de generar sectores para controlar focos de infecciones o riesgos sanitarios de contagio se documenta desde 1920.

El origen de dicha idea en la actualidad, proviene de la Universidad de la Soborna por el profesor Carlos Moreno (2016) y es ganadora de un premio Obel en 2021, idea que ha tomado mucha fuerza y es apoyada para su aplicación por la ONU y el foro económico mundial (2030), se pretende adaptar a ciudades como lo son: Barcelona, Bogotá, Buenos Aires (2020), Ottawa (2021), Edimburgo (2021) Melbourne, Milán, París y Portland, cobrando tanta fuerza que se pretende aplicar como un modelo de desarrollo urbano (origen) que genera beneficios a otros sectores como al económico generando un menor derroche de energías y dinero en transportarse hasta la zona laboral en la cual muchos hasta acercan su hogar con la finalidad de tener momentos con la familia, al sector salud al ahorrar tantas horas de estar estáticos perdiendo horas vida en trayectos que en muchos casos podríamos evitar, si contáramos con todos los servicios en nuestra ciudad como educación y hospitales, recuperando a la par como un ganar- ganar el medio ambiente a nuestro alrededor.

En París este proyecto se puso en practica a partir de 2020 y se ha transferido a otros países por los beneficios visibles que se obtienen de esta forma de organización urbana, reduciendo el trafico y recuperando espacios peatonales que favorecen un estilo de vida saludable así como el volver a coincidir en la calle con nuestros vecinos, parte del entramado teórico y la practica es la coexistencia con el crono urbanismo y la accesibilidad a los servicios básicos que requiere la vida humana que cuenta además con el respaldo de Naciones Unidas en virtud de que el crecimiento de la densidad demográfica sigue en aumento poniendo en duda la calidad de vida que llegaremos a tener a este ritmo al grado tal de reformular los modelos de organización urbana.

Como ejemplo de ello tenemos el día de hoy en funcionamiento optimo la calle de Rivoli en Francia que en algún momento previo a la aplicación de estas ideas de reestructuración, era un atasco total de vehículos y en la actualidad es un camino transitado por peatones y ciclistas convirtiéndose así en el emblema de las ciudades de 15 minutos ya que cruza desde Le Marais a la Plaza de la Concordia y que accede a todos los servicios básicos para nuestra subsistencia, en donde las rentas están a cargo del ayuntamiento para otorgar precios accesibles, siendo una de las premisas en todos los países, conseguir precios más accesibles en vivienda para la población que permitan igualar la balanza para todos los individuos.

El ideal de estas ciudades es que respondan a siete funciones básicas y completamente necesarias para la vida digna de todo individuo: HABITAR, TRABAJAR, COMPRAR, SERVICIOS DE SALUD, EDUCACION Y CULTURA, ASI

COMO DESCANSO EN ARMONIA CON EL MEDIO AMBIENTE, que de forma muy cruda la pandemia nos recordó lo básico de nuestra vida y que cuestiones realmente son necesarias para vivir, mismo que en resumen es el famoso objetivo 11 de Desarrollo Sostenible para la ONU 2030 garantizando ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, generando con esto edificios multifuncionales.

Como señala oportunamente Cándido Pérez Serrano: «El modelo de los 15 minutos tiene que valorar la eficiencia y eficacia sobre los servicios públicos, la convivencia, la igualdad de oportunidades o la sostenibilidad», en pocas palabras será gradual para todo el mundo porque él no contar con todos los servicios en un radio de 30 minutos no es un problema exclusivo de nuestro país sino que ha ocurrido como consecuencia de la forma en la que se planeó la urbanización, las únicas con capacidad para afrontar ese cambio son las ciudades, no así los pueblos ni tampoco las provincias que no solo están alejadas sino que aún no cuentan con esos servicios.

Sin embargo, este proyecto de carácter urbano tiene detractores que señalan con la aplicación de esta idea el nacimiento de las llamadas granjas humanas o distritos comparados con los gettos existentes en Estados Unidos marginan a su población por estar confinados a un sector y eso mal aplicado generaría que ya no podremos detectar tan fácilmente las diferencias de crecimiento social, democrático, político y económico de cada uno de estos, por lo anterior se considera una amenaza a las democracias como las conocemos, recrudeciendo la injusticia social y exclusión; entre otras consecuencias, uno de los efectos de reacción por detractores, ocurrió en Reino Unido al político local Duncan Enright quien recibió amenazas de muerte por su plan para reducir el tráfico de la ciudad de Oxford, ya que el mencionado planteaba la necesidad de obtener permisos para conducir a través de filtros controlados con cámaras en carreteras clave, bajo la premisa que conducir varias horas en carretera en condiciones de estrés y tráfico quita más años de vida que fumar o el propio VIH (sida), entre las cosas de las que fue acusado fue de querer confinar a las personas dentro de sus vecindarios y formar parte de un complot internacional para controlar el movimiento de las personas en nombre de la acción climática, en donde la distopía es hablar de un encarcelamiento urbano. Por otro lado el ataque por el concepto y su exposición en un artículo es el profesor de Geografía y planificación de la Universidad de Liverpool Alex Nurse, a quien colapsaron su correo electrónico a consecuencia de su artículo sobre las ciudades de 15 minutos, en donde los detractores hablan de una teoría de la conspiración que se sustenta en desinformación y extremismo, que mal interpreta la idea que invita a las personas a vivir en libertad de forma local pero no impone ni obliga a hacer, es decir, es optativo, sin que con ello minimicemos la existencia de la posibilidad de la restricción como inicio de pérdida de libertades como la de tránsito, expresión, posesión y propiedad, libertad de empleo y económica así como de libre elección a ocuparnos en lo que mejor nos convenga, solo como un ejemplo de lo que podría llegar a generar la mala praxis en el caso que nos ocupa, otro factor que también preocupa es el cambio de las democracias en el sentido de que al hacer local hasta el gobierno que trae el beneficio de conocer a quien nos gobierna, también trae aparejada la

## CIUDADES DE 15 MINUTOS ¿POSIBILIDAD O REALIDAD?

posibilidad de desconocer si existe en otro lugar alguien más apto para las necesidades de la localidad.

El concepto de estas ciudades es bastante simple, todo lo necesario debe estar a 15 minutos aproximadamente. José Carlos Díez manifiesta: «Las grandes urbes ofrecen más oportunidades, mayor productividad y mejores salarios, pero también costes superiores de congestión: atascos, contaminación y precios de la vivienda», bajo este contexto observamos que en realidad el habitar cerca de la zona laboral trae consigo coste superior en vivienda y alimentación por lo que pareciera que la balanza en cada individuo tendrá que analizar costo- beneficio, y desde ese punto de vista es también motivo de estrés en los individuos.

Estas ciudades se centran en la conexión buscando como principal objetivo espacios inclusivos diseñados para regenerar las relaciones humanas y la interrelación con la naturaleza, cabe señalar que el concepto no es nuevo ni tampoco una idea que surja de la nada, tiene su fuente hace 100 años cuando la pandemia por la gripe española generó la pérdida de la mitad de la población mundial, desde entonces se pensó en generar vías para separar los territorios y la vida doméstica de la laboral con la finalidad de no propagar contagios a otros sitios, si bien parece una brillante idea moderna, la realidad es que surge como la posible respuesta a evitar contagios, también llamadas ciudades post- pandemia, aseguró Georg Simmel en su icónico ensayo La metrópolis y la vida mental: “La vida metropolitana no se puede concebir sin todas sus actividades y relaciones organizadas y coordinadas de la manera más puntual en un cronograma fijo” que fue escrito en 1920 en Dresde, Alemania.

Cabe señalar que como apunta el Español Alberto de la Torre nosotros vivimos inmersos en grandes urbes y la cuestión no es la cercanía del domicilio, ocio o cultura sino de los centros de trabajo que aun y cuando hay muchos resultan insuficientes para el denso poblacional, es decir, nos faltan fuentes laborales, ahora bien, el hecho de tener cerca el trabajo se convierte en una situación poco posible si consideramos que entre más céntrico el espacio para vivir mas caro resulta su pago en renta o compra por lo anterior resulta poco benevolente para quienes se trasladan ya que no da oportunidad a nada más y otra problemática es que para quienes viven céntrico, no pueden tener vehículo porque los espacios son invadidos para estacionar y terminan caminando al trabajo.

Otra idea que soporta el funcionamiento de estas ciudades de 15 minutos es la llamada **C40** o ciudades libres de carbono que es ampliamente apoyada por la ONU y pretende la coexistencia en ciudades de los vehículos con las bicicletas y pasos peatonales para la lucha contra el cambio climático y nuevamente se observa la necesidad de vivienda digna a bajo coste, las metrópolis más vivas y democráticas son aquellas con mayor oportunidad económica, menor desempleo y donde a vecinos y ciudadanos se les respeta el derecho a la combinación de actividades básicas en un sector pequeño de la ciudad, la planificación será prevenir temas como la ordenación territorial, políticas de sostenibilidad ambiental, tráfico, transporte y, sobre todo, participación pública en la toma de decisiones, la carrera por la dispersión urbana a velocidades luz de la segunda mitad del siglo XX

## CIUDADES DE 15 MINUTOS ¿POSIBILIDAD O REALIDAD?

arrinconan a comunidades económicamente invisibles y eso atenúa aún más las diferencias sociales, también amplió distancias físicas y simbólicas y al hablar de proyectos igualitarios socialmente hablando generan detractores que en su mayoría no han observado todas las aristas del mismo.

Ada Colau, alcaldesa de Barcelona, responsable de las supermanzanas o super villas fue tajante al decir: “Estamos hablando de una ciudad que ponga las personas en el centro, algo tan básico como eso, y acabar con la barbaridad y contrasentido como era que en Barcelona el 60% del espacio público estuviera ocupado por los coches, mientras que solo el 10% de los residentes utilizan el coche para desplazarse”.

Claudia López en Bogotá expuso: “Es la agrupación a una distancia aproximada de 15 minutos de toda la infraestructura social de la que dispone Bogotá, como centros culturales, deportivos, escuelas, jardines infantiles, centros de desarrollo comunitario” agregan un foco contra la “feminización de la pobreza incluida la pobreza de tiempo para ellas mismas”, siendo este concepto muy claro para América latina, en virtud de que efectivamente en estas latitudes es perfectamente aceptado socialmente el abandono de la familia por parte de los principales proveedores en nombre de la búsqueda del desarrollo económico familiar y social de quienes formaran su estirpe con la lógica consecuencia de una ausencia total de su presencia y su involucramiento en el desarrollo educativo y emocional de quienes lo conforman poniendo en entre dicho lo digno de una vida sin padres y “educados” por el resto del núcleo familiar, la búsqueda del sueño americano aun es parte de la cultura urbana, minimizando los factores que se pierden en esas condiciones de vida.

Benjamín Büttner, experto de la Universidad Técnica de Múnich en materia de movilidad, dice que, para crear ciudades más sustentables, los parques, los espacios deportivos, las salas de cine o los comercios tienen que moverse hacia donde viven las personas, y no al revés, esto no necesariamente implica que los espacios urbanos tengan que ser demolidos y contruidos de nuevo, aclara el especialista. Según él, lo que se necesita es readaptar los espacios ya existentes, cada estructura social, económica y ecológica de una ciudad es diversa, decidir qué medidas son adecuadas para cada lugar depende de cada contexto.” Llamada por el mismo urbanismo táctico y generar el desarrollo de las bien llamadas ciudades con uso de suelo múltiple.

Otro factor que también pesa es el derecho universal al libre tránsito y su aplicación inadecuada será una clara muestra de la muerte del derecho internacional privado porque ya no tendremos la posibilidad de intercambio con el resto de los sectores, viendo así morir los logros alcanzados de libertad y libre tránsito como la igualdad entre personas sin importar sus características y la limitación a sus democracias, señala Carlos Moreno: “Las ciudades son los sistemas más complejos creados por el ser humano y una de las características de un sistema complejo es la imposibilidad de predecir su evolución, tenemos que considerar las ciudades como sistemas intrincados e imaginar nuevas formas de generar soluciones adaptables.



## CIUDADES DE 15 MINUTOS ¿POSIBILIDAD O REALIDAD?

Así es como he llegado a proponer la ciudad viva en lugar de la ciudad inteligente, tenemos que abandonar esta idea de la ciudad controlada por la tecnología”.

### BIBLIOGRAFIA:

<https://www.idluam.org/blog/la-ciudad-de-15-minutos-i-rastreando-el-origen-del-concepto/>

<https://ethic.es/2021/10/la-ciudad-de-los-15-minutos/>

<https://www.ciudadesostenible.eu/ciudad-15-minutos-y-territorios-45-minutos/>

<https://cnnespanol.cnn.com/2023/02/26/como-ciudades-15-minutos-convirtieron-teoria-conspiracion-internacional-trax/>

<https://www.archdaily.mx/mx/970961/la-ciudad-de-15-minutos-gana-el-premio-obel-2021>

<https://futurociudades.tec.mx/es/la-ciudad-de-los-15-minutos-resiliencia-y-solidaridad-ante-la-covid-19>

<https://www.xataka.com/movilidad/ciudades-15-minutos-tienen-problema-que-resolver-enorme-ir-al-trabajo>

<https://am.pictet/es/blog/articulos/desarrollo-sostenible/la-ciudad-de-los-15-minutos-el-futuro-ya-esta-aqui>

<https://www.forbes.com.mx/vivir-en-ciudades-de-15-minutos-volver-al-origen-para-cuidar-el-planeta>