

## CIUDAD Y TERRITORIO

### ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LII, Nº 205, otoño 2020

Págs. 653-664

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2020.205.13.1>

CC BY-NC 4.0



# La ciudad del cuarto de hora, ¿una solución sostenible para la ciudad postCOVID-19?

Nuño MARDONES-FERNÁNDEZ DE VALDERRAMA<sup>(1)</sup>

José LUQUE-VALDIVIA<sup>(2)</sup>

Izaskun ASEGUINOLAZA-BRAGA<sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup>Prof. Ayudante del Departamento de Teoría, Proyectos y Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra

<sup>(2)</sup>Prof. Agregado del Área de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra

<sup>(3)</sup>Prof. Adjunta del Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Departamento de Arquitectura de la ETS de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Valencia

**RESUMEN:** Algunas de las grandes urbes de nuestro planeta han ido planteando su transformación en busca de una ciudad más humana y sostenible que permita afrontar, de manera inequívoca, los nuevos retos de la sociedad, superando el actual paradigma urbano donde el vehículo privado juega un papel esencial. A esta situación se sumará, inevitablemente, las consecuencias que el COVID-19 tendrá en la concepción de nuestra sociedad y con ello, en nuestras ciudades. Entre las apuestas más novedosas e interesantes que están presentes en el debate urbano de los últimos años se encuentra la idea del cronourbanismo y la ciudad del cuarto de hora que Anne Hidalgo, actual alcaldesa de París, incluía en el programa con el que ha sido reelegida.

## The 15 minutes-city, a sustainable solution for postCOVID19 cities?

**ABSTRACT:** Some of the great cities on our planet have been proposing their transformation in search of a more humane and sustainable city that allows them to face, unequivocally, the new challenges of society, overcoming the current urban paradigm where private vehicle plays an essential role. To this situation will inevitably be added the consequences that COVID-19 will have in the conception of our society and with it, in our cities. Among the most innovative and interesting proposals present in the urban debate in recent years is the idea of chrono-urbanism and the 15 minutes-city that Anne Hidalgo, current mayor of Paris, included in the program with which she has been re-elected.

Correo: [nmardones@unav.es](mailto:nmardones@unav.es), Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6510-7309>

Correo: [juque@unav.es](mailto:juque@unav.es); Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8175-8881>

Correo: [izaskun.aseguinolaza@ehu.eus](mailto:izaskun.aseguinolaza@ehu.eus); Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4512-861X>

## 1. Introducción

'*La Ville Du Quart d'Heure*' (La ciudad del cuarto de hora): este es el reto que se propone la actual alcaldesa de París, Anne Hidalgo, y el lema con que busca obtener un nuevo mandato en las elecciones municipales de marzo de 2020. El lema fue acuñado en 2015 por Carlos Moreno<sup>1</sup>, asesor de la alcaldía y profesor del IAE (*Institut d'Administration des Enterrases de París*), quien apuesta por una ciudad de proximidad basada en el concepto del cronourbanismo, donde lo esencial es tener todo lo que se necesita a menos de 15 minutos de casa a pie o en bicicleta.

Curiosamente este modelo de ciudad ofrece no sólo una respuesta sostenible a los problemas que venían arrastrando nuestras ciudades, sino que, desde la inmediatez de los hechos, parece una primera respuesta válida a la crisis sanitaria mundial que experimenta nuestra sociedad. En todo caso, la disciplina urbanística debe evitar una respuesta rápida e irreflexiva, fruto del fulgor de la batalla, y aprender de los errores del pasado. Nuestras ciudades necesitan con urgencia una respuesta que ya no sólo responda a los problemas de sostenibilidad sino que tenga también en cuenta una nueva variable, el COVID-19. Es por ello que este texto trata de exponer las virtudes que el cronourbanismo proporciona para la construcción de la ciudad del futuro.

## 2. Objetivos

Al igual que París otras grandes urbes de nuestro planeta se plantean la transformación de la ciudad en busca de un entorno urbano más humano y sostenible, donde la ciudadanía recupere su papel central, perdido a manos del automóvil: el valor de la cercanía frente a la excesiva dependencia de la motorización y la globalización adquiere un nuevo significado. En este sentido se confía en el papel que puede ejercer la búsqueda de la movilidad sostenible

"que consiste básicamente en priorizar a las personas antes que a los automóviles, fomentando en la vida urbana un transporte público eficiente que permita a sus habitantes una mejor calidad de vida, la posibilidad de caminar, disfrutar de los espacios públicos, y otras actividades que aseguren la sostenibilidad de las ciudades en el tiempo" (DEXTRE & AVELLANEDA, 2014: 1).

Pero las ciudades, si quieren aspirar hacia un futuro más prometedor, deberán mirar más allá del propio concepto de la movilidad sostenible y aspirar también a la accesibilidad sostenible. Se trata no sólo de procurar los desplazamientos de personas y mercancías con los medios de transporte que garanticen un menor impacto ambiental y social, sino de conseguir también que el acceso a los bienes, servicios y contactos dependa lo menos posible de los medios de transporte motorizado aprovechando al máximo la capacidad del ser humano de desplazarse andando o en bicicleta (SANZ, 1997).

## 3. Contexto

### 3.1. Antecedentes

Esta búsqueda de una ciudad que minimice los efectos y consecuencias del excesivo aumento de los desplazamientos en vehículos motorizados privados, y que trate de ofrecer una vida cívica más completa a sus habitantes, no es nueva. Algunos de los principales avances en este campo podemos encontrarlos en las ideas de reconocidos urbanistas como Clarence Perry, Jane Jacobs o Colin Buchanan. Aunque se trata de planteamientos ya clásicos y bien conocidos, merece la pena recordar los criterios que manejan.

Clarence Perry fue uno de los primeros urbanistas sociólogos y, como tal, centró parte de sus estudios en la

"influencia del buen planeamiento urbanístico en el desarrollo del espíritu de vecindad" (LUQUE & ASEGUINOLAZA & MARDONES, 2018: 166).

Colaboró entre 1921 y 1931 en el equipo que, dirigido por Thomas Adams, preparó el *Regional Plan of New York and Its Environs*. En su monografía (PERRY 1929), incluida en la publicación del Plan, plantea la unidad vecinal como célula básica de funcionamiento de la ciudad, en ella las relaciones de vecindad son fáciles de modo que las personas que la habitan pueden llegar a formar una comunidad. Estas unidades se establecen con unos límites claros formados por las vías rodadas principales que favorecen el tráfico, dejando en su interior calles de menor flujo y velocidad, pudiendo servirse de las cuatro funciones básicas -escuela, parques, comercio y residencia- con recorridos abarcables por el peatón.

<sup>1</sup> Profesor asociado en el IAE de París - Universidad Panthéon Sorbonne, y cofundador y director científico de la cátedra ETI "Emprendimiento, Territorio, Innovación", especializado

en el estudio de sistemas complejos y en el desarrollo de procesos de innovación. Es además asesor para la alcaldesa de París, Anne Hidalgo.

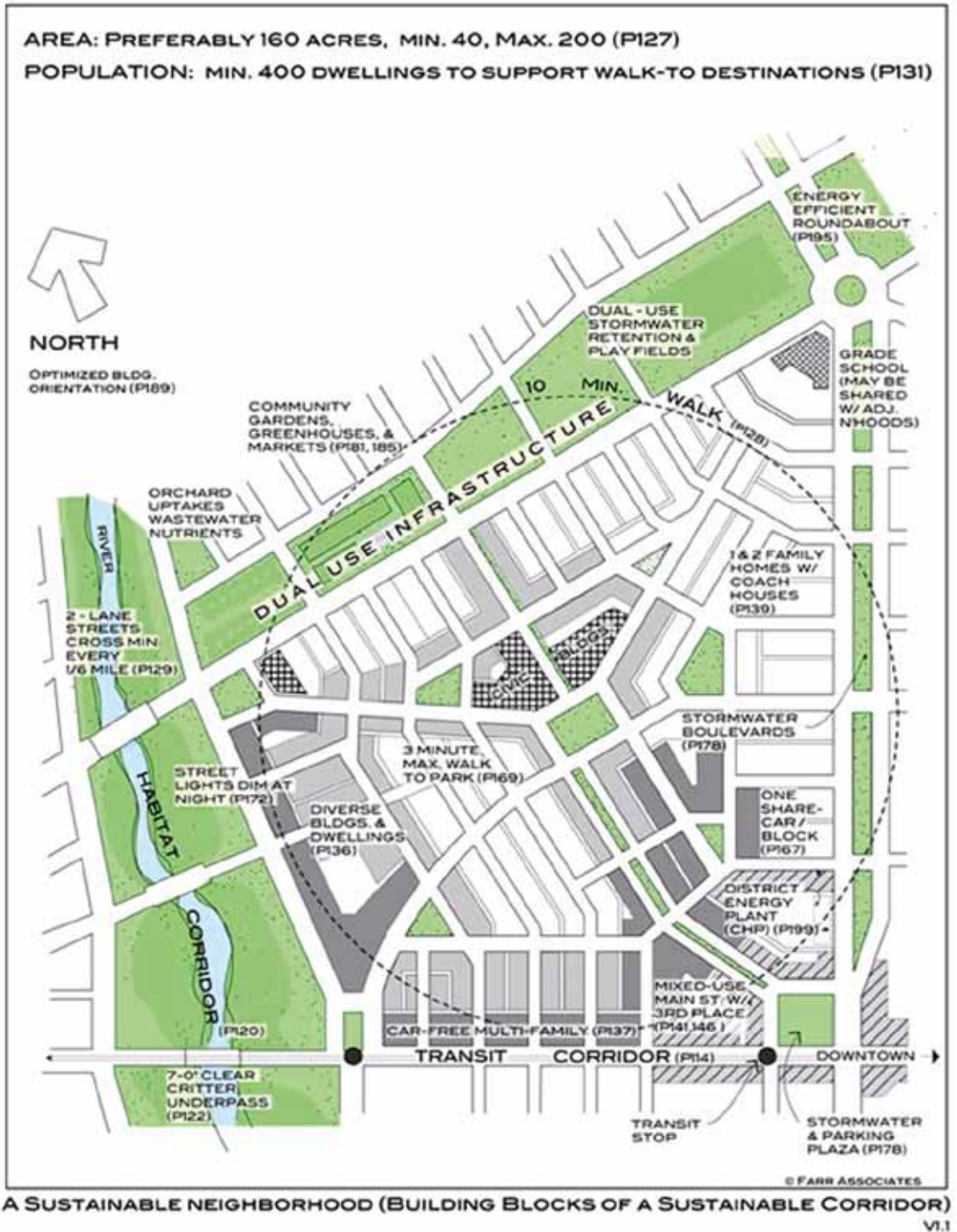


FIG. 1/ Diagrama mostrando los principios de las unidades vecinales sostenibles.

Fuente: <https://pavsargonauta.wordpress.com/2015/09/07/conceptos-de-diseno-de-la-unidad-vecinal/>

Jacobs, periodista y crítica de arquitectura, adquirió una importante relevancia por su defensa de la ciudad de Nueva York frente a los deseos del Robert Moses, alcalde de la ciudad entre 1924 y 1968, quien parecía querer convertir la metrópolis en el paraíso del automóvil siguiendo los ideales de los CIAM. En su defensa de la complejidad urbana (JACOBS J 1961), el dinamismo de la vida ciudadana y el entendimiento de la ciudad como un intrincado organismo de seres vivos, dejó algunos principios que hoy son considerados como indispensables para la sostenibilidad urbana. Sin duda, su mayor aportación al urbanismo —expuesta de un modo rotundo y apasionado en la obra *The Death and Life os Great American Cities* de 1961— fue su defensa de la mezcla de usos y de la diversidad frente la homogeneidad de la zonificación estricta de la ciudad que los CIAM habían dejado como herencia (Cfr. LUQUE, 2004: 495-502).

Pocos años más tarde, Colin Buchanan publicó en 1964 su libro *Traffic in Towns* en él se enfrenta al problema que supone el continuo incremento del tráfico en las ciudades. El estudio responde a un encargo que asumía como dato de partida la imposibilidad de que aparezca un medio alternativo al coche privado, por tanto, es necesario adaptar la forma y estructura física de las ciudades para resolver los problemas que necesariamente genera el tráfico. No obstante, a pesar de ese pie forzado Buchanan identifica los problemas que supone ese planteamiento: las mejoras de la infraestructura viaria facilitan un incremento del tráfico, produciéndose así un círculo vicioso. Por otra parte, esa servidumbre respecto al tráfico provoca “una fealdad sin límites y a gran escala” (BUCHANAN, 1963: 28), que habrá que intentar paliar con un diseño que busque un “satisfactorio nivel ambiental” (BUCHANAN, 1963: 53). Posiblemente su principal aportación fue su defensa de la necesidad de integrar en el planeamiento los “planes de transporte”; las propuestas concretas que se formulan en su libro<sup>2</sup> no parecen suficientes para las tendencias actuales de reducir drásticamente el uso del vehículo privado y racionalizar el transporte público, pero la integración del estudio de la movilidad en la ordenación urbana se ha convertido ya en un principio asumido por la administración.

### 3.2. Líneas de actuación

En la actualidad estos y algunos nuevos principios han sido incorporados en la lucha contra la

excesiva dependencia del transporte motorizado, especialmente privado, que sufren nuestras ciudades. A continuación, se exponen algunas líneas de actuación que han sido o están siendo implementadas, en los diferentes países.

En términos generales podemos clasificarlas en dos grandes grupos: aquellas que se enfrentan al problema de forma parcial, centrándose exclusivamente en la cuestión de la movilidad, en una línea que supera la línea marcada por Buchanan, pero que de algún modo se enfrentan a ese mismo problema; y aquellas en las que la movilidad es un elemento más, y donde los efectos ambientales, sociales, de derechos ciudadanos o de complejidad urbana son objetivos necesarios para cambiar la configuración de una ciudad que no funciona (Perry y Jacobs marcaron esta tendencia).

El primer grupo podría englobarse bajo el lema de “*car-free spaces*” (EUROPEAN COMMISSION, 2004: 9); se trata de la búsqueda de espacios públicos más seguros, tranquilos y limpios, una vez se ha eliminado el tráfico motorizado, recuperando así el papel protagonista de la ciudadanía que se perdió con la irrupción incontrolada de los vehículos a motor. Dentro de este grupo se pueden incluir propuestas más concretas como la peatonalización, la eliminación de aparcamientos, la potenciación de los caminos escolares o el “*traffic evaporation*”.

Dentro del segundo grupo, más heterogéneo, encontramos propuestas que abordan los problemas de la ciudad en su conjunto; si bien la cuestión del tráfico es en su mayoría el punto de partida hacia una ciudad más accesible y sostenible. Entre estas propuestas se encuentran iniciativas como metrominuto, las supermanzanas o el cronourbanismo.

En el siguiente apartado analizaremos estas propuestas con ejemplos reales aplicados en ciudades de ámbito nacional o internacional.

## 4. Casos de referencia

### 4.1. Peadonalización

Seguramente sea la respuesta más estudiada y aplicada en nuestras ciudades desde mediados del siglo pasado. La reconversión de vías rodadas en calles de uso exclusivo para peatones, recuperando así el carácter perdido por

<sup>2</sup> Buchanan indica la necesidad de acompañar el diseño del trazado de las vías con medidas complementarias para alterar

la demanda tales como permisos o licencias, áreas controladas, políticas de aparcamiento y subsidios al transporte público.



la introducción del vehículo motorizado, ha sido aplicada de manera extensiva en todo el mundo y, en especial, en los centros históricos de nuestras ciudades.

Uno de los ejemplos más completos y singulares lo tenemos en la ciudad de Pontevedra que, a través de la peatonalización progresiva de sus calles, se ha convertido en una referencia mundial en la lucha contra los problemas del tráfico. Si bien no fue la primera ciudad en aplicarlo, la acción continuada que se viene implementando en ella desde 1999, ha permitido que

“más de las dos terceras partes de los desplazamientos en la ciudad se realizan a pie o en bicicletas” (CONCELLO DE PONTEVEDRA, 2015)

reduciendo con ello la contaminación y mejorando la calidad ambiental de la ciudad; no en vano ha recibido numerosos premios como el *Premio ONU-Habitat. Premio Internacional de Dubai 2015*.

#### 4.2. Supresión de los aparcamientos

Esta segunda medida, actúa sobre un aspecto concreto de la movilidad, pero que resulta imprescindible pues en él se apoya la opción puerta a puerta del transporte privado. Se trata de la reducción progresiva o drástica de los espacios destinados al aparcamiento y con ello de esa capacidad ilimitada de desplazarse desde cualquier punto a otro de la ciudad sin ningún impedimento. Eliminar este efecto llamada para el vehículo

privado potencia indudablemente el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Seguramente uno de los casos más relevantes en la aplicación de ésta, entre otras medidas, es la ciudad de Copenhague que, desde los años sesenta, decidió apostar firmemente por la sostenibilidad, debido a que su centro histórico se encontraba saturado de coches y sus plazas convertidas en aparcamientos. A partir de una serie de leyes de planeamiento decidieron redefinir sus espacios públicos, promover el uso de la bicicleta y luchar contra el coche. Con este objetivo se estableció un impuesto que gravaba la venta de automóviles, se invirtió en la construcción de carriles-bici y se eliminó espacio de aparcamiento en favor de espacio público peatonal. De hecho, cuenta con la zona *car-free* más extensa de Europa con más de 96.000 m<sup>2</sup> (EUROPEAN COMMISSION, 2004: 16).

#### 4.3. Caminos escolares

Esta iniciativa supone más una acción para promover una mentalidad ciudadana que una propuesta propiamente urbanística, si bien su capacidad de influir en las nuevas generaciones puede suponer el germen de una nueva forma de asumir y entender la movilidad en las ciudades. Este tipo de iniciativas han sido adoptadas en ciudades de todo el mundo. Centrándonos en el ámbito nacional se cuenta con una iniciativa de la Dirección General de Tráfico que, en



Fig. 2/ *Strædt, Copenhague, antes y después de la peatonalización de 1992.*

Fuente: EUROPEAN COMMISSION, 2004: 15.

2013, elaboró el documento “Camino Escolar Paso a paso”, con el objetivo de

“crear una red de itinerarios seguros para que la población infantil pueda desplazarse caminando o en bicicleta en sus trayectos diarios” (DGT, 2013: 8).

Esta iniciativa permite además la reducción diaria de los desplazamientos en vehículos privados, recuperando espacios para la infancia, haciendo habitables nuestras calles y plazas.

4.4. *Traffic evaporation*

Finalmente, dentro de este primer grupo existe una estrategia que la Unión Europea ha denominado “traffic evaporation”, y que consiste en

“desafiar la suposición de que la congestión del tráfico empeorará necesariamente si se reduce la capacidad de una vía” (EUROPEAN COMMISSION, 2004: 9).

Frente a esta creencia tradicional, que se manifiesta como una solución genérica, se debe apostar por aplicar un criterio selectivo que incide en la reducción del transporte privado, favoreciendo los medios de transporte público o no

contaminante. Unas medidas que pueden implementarse prohibiendo el acceso del vehículo privado a algunas zonas, o destinando carriles exclusivos para el transporte público. Como se ha podido comprobar, esta facilidad de un transporte privilegiado lejos de agravar la congestión, produce el efecto contrario desapareciendo gran parte del tráfico (Cfr. CAIMS & HASS-CLAU & GOODWIN, 1998).

Uno de los ejemplos de éxito de esta estrategia es la ciudad de Seúl que fue capaz de demostrar como al reducir la capacidad de las vías de circulación el problema de la congestión lejos de aumentar disminuía. Una acción concreta en este sentido, llevada a cabo bajo el mandato de Lee Myung-Bak, tras su promesa electoral de 2001, ha sido la demolición de la autopista situada sobre el río Cheonggyecheon considerada la zona más congestionada y ruidosa de la ciudad (DEXTRE & AVELLANEDA, 2014: 11).

4.5. *Metrominuto*

Dentro del segundo gran grupo, o tal vez participando de ambos planteamientos, se encuentra la iniciativa Metrominuto, con origen en la ciudad



Fig. 3/ Versión actual del mapa Metrominuto de Pontevedra, elaborado en 2012.

Fuente: <http://www.pontevedra.gal/publicacions/Metrominuto/esp/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

de Pontevedra y que ha sido promocionada por la Red de Ciudades que Caminan. Esta propuesta se basa en la elaboración de un plano de la ciudad, que imita a los planos de metro de las grandes urbes, en él se refleja la distancia y los tiempos que hay caminando entre diferentes puntos. Esta idea, además de mostrar la utilidad real de los desplazamientos a pie, se basa, entre otros principios, en la planificación urbanística caminable para la obtención de

“ciudades densas y compactas, que minimicen las distancias para promover la movilidad a pie, y diversificadas, con funciones combinadas, sin zonificación por usos del suelo” (CC 2020).

La ciudad de Pontevedra recibió en 2012 el Premio Intermodos por esta iniciativa siendo nuevamente un ejemplo a imitar por ciudades como Florencia, Jerez de la Frontera, Cagliari, Módena, Londres, Toulouse, Carballo, A Coruña, Vilagarcía, Torrelavega, Sevilla o Pamplona, entre otros. En algunos casos como la propia Pontevedra o Pamplona esta iniciativa va acompañada de una aplicación móvil que permite conocer en tiempo real las distancias a pie a los diferentes puntos de la ciudad; no obstante, no bastan estos medios prácticos, es necesario acompañarlos de una verdadera adecuación de la ciudad a la escala del movimiento humano y en este sentido en Pontevedra se ha apoyado

con una urbanización que prioriza el peatón en todo su centro urbano.

#### 4.6. Supermanzanas

Otra de las grandes iniciativas que busca unir de manera estrecha la ordenación de la movilidad urbana a otros objetivos del urbanismo la encontramos en la apuesta por las supermanzanas, que Salvador Rueda, Director de la Agencia de Ecología de Barcelona, está aplicando al ensanche de Barcelona, diseñado por Cerdà, o a la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

Concretamente, en el caso de la ciudad condal el tejido urbano de ensanche se complejiza dejando de ser una red homogénea de manzanas para formar grupos de nueve manzanas en cuyo interior sólo se permite la circulación de vehículos particulares a baja velocidad mientras que el tráfico rodado principal y el transporte público se ubica en sus límites.

Por tanto, en la medida en que se acompañe de una priorización de usos complementarios del residencial, se consiguen ámbitos espaciales de convivencia en la línea de las unidades vecinales de Clarence Perry. Esta tipología de manzana, que ya se había utilizado para nuevos desarrollos, ha mostrado las posibilidades que presenta para tejidos urbanos ya consolidados.

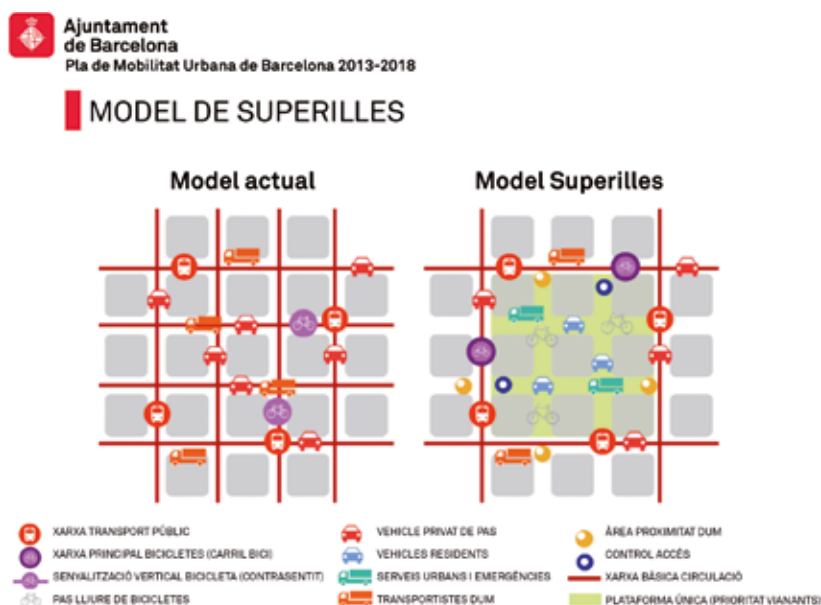


Fig. 4/ Esquema del modelo de supermanzanas del Plan de Movilidad Urbana de Barcelona.

Fuente: cfr. <https://porunairelimpio.org>

De esta manera, se recuperan espacios centrados en la ciudadanía donde:

“se puedan ejercer en el espacio público los derechos de intercambio, de cultura, de ocio y entretenimiento, de expresión y manifestación, además del derecho al desplazamiento” (RUEDA 2016).

Se busca responder así de una manera integral a las necesidades que las personas tienen en su día a día, en espacios urbanos de calidad ambiental, saludables y socialmente interesantes.

## 5. Cronourbanismo

Finalmente nos encontramos con el cronourbanismo que Carlos Moreno pretende aplicar a París,

“concepto reciente que procura definir un diferente tipo de urbanismo tomando por prioridad la preocupación de la relación entre el tiempo y el espacio (space-time), a partir de Torsten Hägerstrand y su «geografía del tiempo», cuando dio cuenta del diferente modo con el que las personas usan el espacio a lo largo del día y, en especial, la forma desigual en que se utiliza un mismo territorio de manera individual y por diferentes colectivos, subrayando la importancia de la distancia-tiempo en la comprensión de los territorios y de las sociedades” (LÓPEZ, 2015: 139-140).

Se trata sin duda de una de las iniciativas más avanzadas y completas para una nueva comprensión de la vida urbana en su conjunto. En base al concepto del cronourbanismo acceder a una calidad de vida urbana óptima pasa por reformular la relación entre el espacio y el tiempo en la vida cotidiana de la ciudadanía. Se trata de transformar un espacio urbano altamente monofuncional que completa sus objetivos con los usos que le proporciona la ciudad central y sus diversas especializaciones hacia una ciudad que Carlos Moreno denomina “ciudad policéntrica” donde el espacio urbano cercano atiende a las funciones sociales esenciales de la vida cotidiana: vivir, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar.

Para alcanzar ese objetivo ante todo es necesario buscar la revitalización de los servicios de proximidad en las distancias cortas, es decir en el espacio cercano para que los tiempos exigidos hasta ellos a través de la movilidad activa (a pie o bicicleta) oscilen en el rango de 15 minutos. Concretamente, esto supone utilizar los m<sup>2</sup> existentes más y mejor; darle a cada espacio

múltiples usos y reapropiarse del espacio urbano para hacer de él el lugar de encuentro donde se satisfagan las necesidades de interacción social de la población.

La escuela pública proporciona una respuesta a los dos primeros planteamientos: se trata de un recurso de proximidad que existe en todos los barrios y dispone de espacios que, actualmente, solo se ocupan en unos tiempos concretos<sup>3</sup>; abrir las escuelas durante el fin de semana al barrio, utilizar los campos de deporte en los horarios en que no los ocupa el alumnado, podrá convertir a la escuela en la “capital del barrio” (ALMIRALL 2020).

Se propone instalar en cada barrio “quioscos ciudadanos”, que pueden ser fijos o móviles, pero que facilitarán integrar la cultura urbana de proximidad pues proporcionarán espacios de convivencia para que las personas parisinas

“se reúnan, se ayuden mutuamente y se sientan arropados por asociaciones y agentes municipales” (GARCÍA 2020).

La reurbanización de las calles peatonales o de tráfico reducido, de modo que proporcione lugares de estancia y contacto para el vecindario, espacios agradables para las personas mayores, así como una prolongación de las áreas de juego para los niños y las niñas.

Se plantea también poner en marcha centros denominados Social Sport Club, en los que se mezcle la vida social y el deporte, o abrir salas como lugar de estudio y encuentro complementarias a los horarios de bibliotecas.

Otra medida que ya se está poniendo en marcha es el apoyo de los comercios de barrio a través de la agencia municipal que actualmente dispone de un patrimonio inmobiliario dedicado al comercio y servicios; se trata de ampliar y reforzar sus funciones de modo que suponga un apoyo real al comercio de proximidad.

En todo caso para asegurar el éxito de todas estas acciones se hace necesaria una tarea pedagógica que haga comprender la gratificación que proporciona la vida de barrio al acercarse a la librería, o el poder comprobar in situ los alimentos que se van a consumir; frente al valor del comercio digital que, de manera complementaria, facilita la compra de aquellos objetos estándar, cuyas características son conocidas, o que solo se podrían adquirir acudiendo a comercios que no se pueden encontrar en el propio barrio.

<sup>3</sup> Merece la pena hacer notar la atención que Clarence Perry prestó a estas posibilidades; cfr. p. ej. PERRY 1911 y PERRY 1914.





# LE PARIS DU 1/4 HEURE

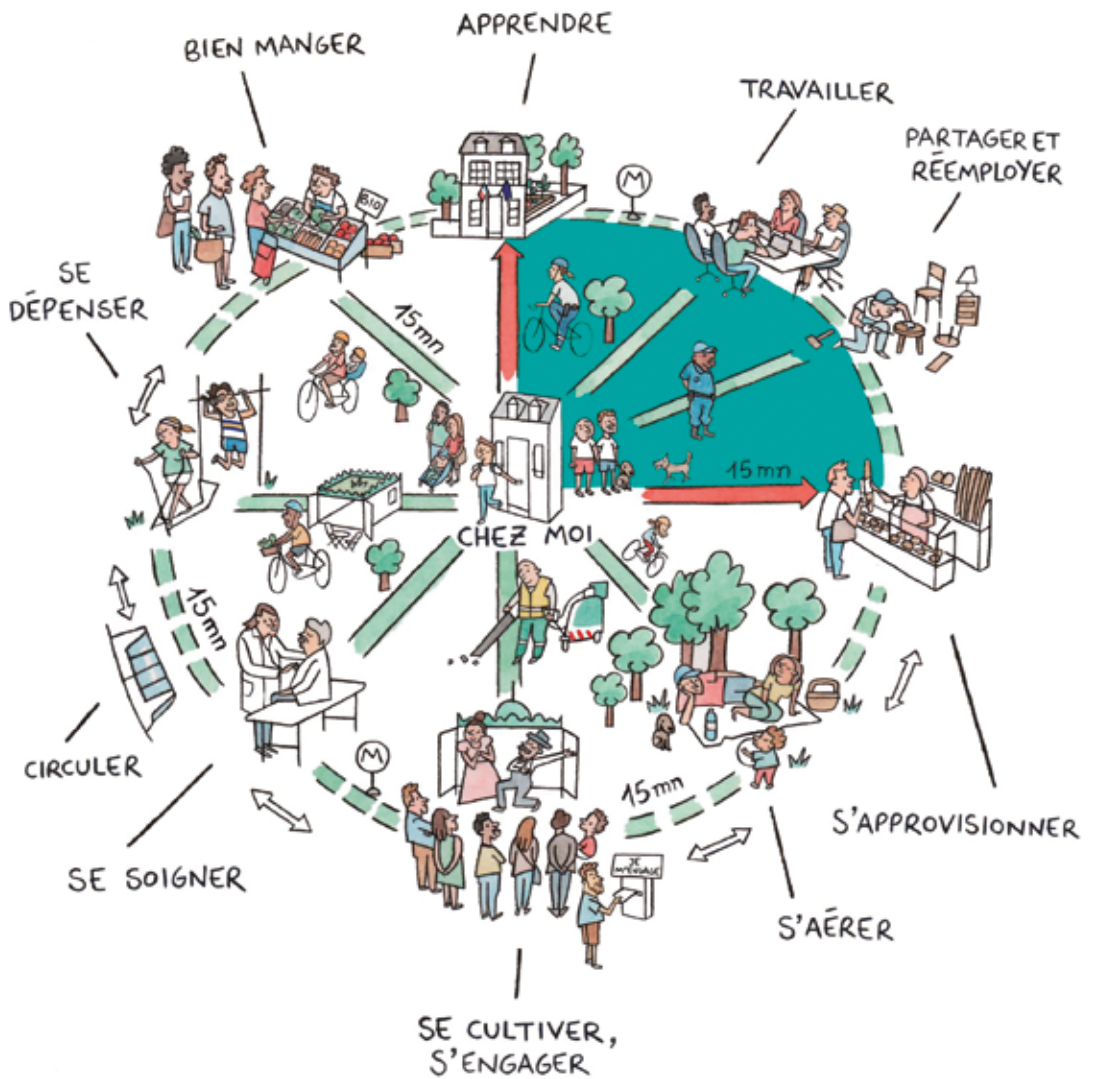


Fig. 5/ Esquema del París del cuarto de hora.

Fuente: Noticia en [www.eldiario.es](http://www.eldiario.es)

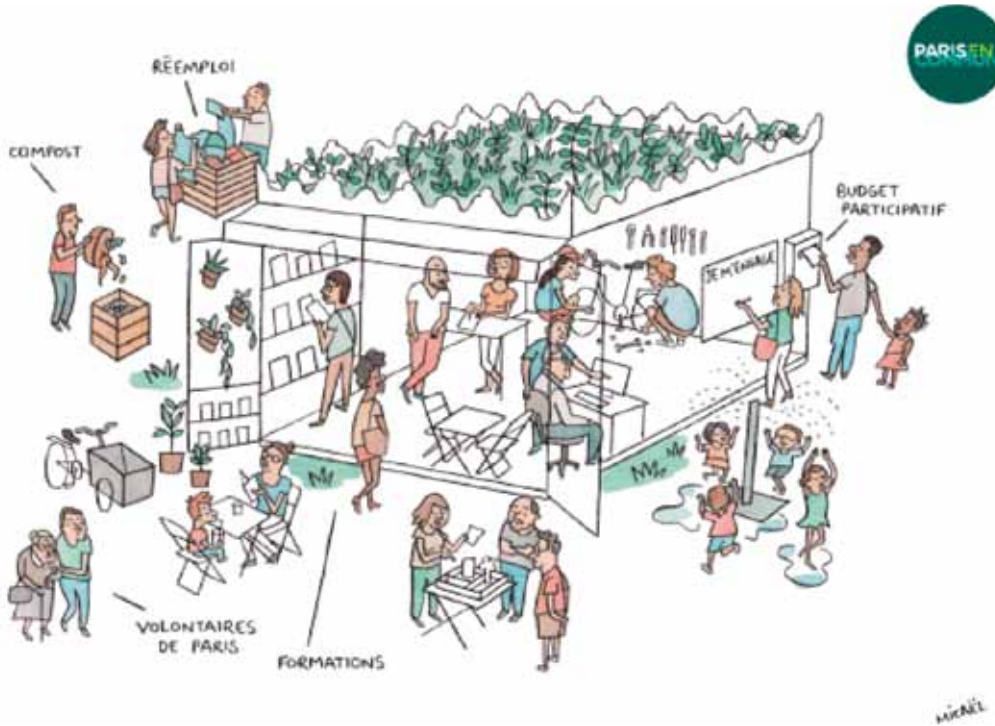


FIG. 6/ Diseño esquemático del funcionamiento de un “quiosco ciudadano” para París.

Fuente: imagen: Twitter @PARISENCOMMUN

Posiblemente el reto más difícil, por su carácter utópico en el contexto actual, está en conseguir que también el trabajo quede a una distancia de 15 minutos; actualmente, el teletrabajo es una modalidad incipiente y una cuestión que, además, como reconoce la alcaldesa “no dependen de la Alcaldía” (GARCÍA 2020), pero que paso a paso habría que tratar de ofrecer a la ciudadanía. De momento la potenciación del uso de la bicicleta pondrá a esa distancia de 15 minutos lugares a los que actualmente se llega dedicando más tiempo y además consumiendo energías fósiles. El objetivo que plantea la alcaldesa es:

“invertir 369 millones de euros en seis años para hacer de París la capital mundial de la bici” (ALMIRALL 2020).

En la dura huelga de transporte que sufrió París se mostró la eficacia de las *velorutas* cubiertas que se habían construido y que permitieron un uso masivo de la bici en esas circunstancias. Ahora se trata de completar esa red de modo que cada calle de París cuente con un carril de bici, y donde la superficie destinada al aparcamiento de coches sea reducida tanto en superficie como a nivel subterráneo proporcionando lugares de

encuentro y estacionamiento de bicis también en el subsuelo.

Finalmente, para el cuidado del espacio público, de modo que en él se pueda desarrollar una vida urbana más intensa y agradable, se ha planteado la creación de una policía municipal, no equipada con armas letales, compuesta de 5.000 mujeres y hombres formados en una escuela especial dedicada a este fin (LANDRIEU 2020).

Esta nueva relación entre tiempo y espacio en la vida cotidiana de la ciudadanía no olvida su consecuencia medioambiental. El modelo urbano que se propone gestiona de una forma más eficiente su metabolismo (es menos exigente en cuanto a los consumos de energía y genera menores impactos). Ello conduce a una ciudad más amable con el medio ambiente lo que no cabe duda que además redundará positivamente en el objetivo de la calidad de vida urbana perseguido. Es aquí donde Carlos Moreno enlaza su estrategia urbana de la ciudad del cuarto de hora con otras propuestas más medioambientales entorno a las zonas verdes, los micro bosques o infraestructuras viarias actuales de París que se proponen convertir en parques urbanos.



FIG. 7/ Transformación de una calle de París propuesta en el Proyecto de “La Ville du Quart d’Heure”:

Fuente: cfr. [https://www.eldiario.es/internacional/promesa-estrella-alcaldesa-Paris-servicios\\_0\\_987951481.html](https://www.eldiario.es/internacional/promesa-estrella-alcaldesa-Paris-servicios_0_987951481.html)

## 6. Conclusiones

Todas estas iniciativas buscan de una u otra manera mejorar el entorno urbano de nuestras ciudades cuyo principal problema se encuentra en dar una respuesta adecuada a las necesidades de la vida cotidiana, en asegurar su calidad ambiental y el nivel de salubridad de sus espacios. Para ello, cualquier propuesta encaminada a su consecución debería tener en cuenta:

- las medidas pueden llevarse a cabo sobre el soporte físico de la ciudad pero estas pueden ir apoyadas por otras estrategias económicas o coercitivas y también sobre la educación de la ciudadanía
- el equilibrio entre las medidas coercitivas dirigidas al tráfico privado y las que propician la movilidad peatonal, ciclista y en medios públicos no contaminantes;
- acompañar las medidas para domesticar el tráfico, con las que reducen la necesidad de movimientos de largo recorrido;
- las medidas deben introducirse de modo que puedan medirse sus efectos y corregirlas si es necesario;
- disponer desde el comienzo de un plan de acción a lo largo plazo, con etapas claras y alternativas según los resultados de cada etapa;
- todo ello a partir de una participación real de la ciudadanía en la aplicación de las medidas previstas y en su evaluación;
- y con el objetivo final de buscar una ciudad más compacta, con mezcla de usos que permita poco a poco la supresión de los medios de transporte privados de nuestra ciudades.

En cualquier caso, estos planteamientos deberán realizarse desde el realismo, huyendo de las utopías, pero con la suficiente valentía y alturas de miras para conseguir unos objetivos que son esenciales para que las futuras generaciones puedan continuar viviendo en condiciones adecuadas en este planeta.

Seguramente la pandemia del COVID-19 proporcione una oportunidad sin precedentes, tanto desde el punto de vista económico como de opinión, de recuperar la ciudad de proximidad, donde el valor de lo local frente a la globalización ha quedado patente. También el estado de alarma decretado está demostrando que muchos trabajos los podemos hacer desde nuestros hogares sin necesidad de desplazarnos a los centros de trabajo y que la tecnología disponible es más que suficiente para realizar reuniones de trabajo efectivas. Parece que la modalidad de teletrabajo podría quedar activada para ciertas actividades, liberando nuestras ciudades y nuestras vidas de muchos desplazamientos innecesarios, cuyo tiempo podríamos disfrutar en un entorno cercano que dispone de todo lo necesario para el desarrollo de nuestro día a día

Por otro lado, el miedo inicial y las medidas de seguridad necesarias, que son imprescindibles hasta que se conozca mejor la naturaleza y el alcance temporal de la pandemia, podrían hacer plantearnos que nos alejemos de la ciudad para recluirnos en nuestras casas. Sin embargo, se ha tomado verdadera conciencia del valor de la vida cívica, de la necesidad del contacto con nuestras personas cercanas; para nuestra juventud cuya identidad digital es similar a la real se han lanzado a las calles en cuenta han tenido la primera oportunidad. Con todo

ello la experiencia de barrio es esencial, y ahí el diseño de la ciudad del cuarto de hora proporciona una respuesta; en palabras de Ezquiaga

“Le hemos dado muy poca importancia a que desapareciera la tienda de la esquina. Ahora va a ganar mucho valor la cercanía” (PEINADO 2020).

En definitiva, se podría aprovechar la ocasión, junto con la ciudadanía, para poner a prueba soluciones provisionales a través del urbanismo táctico, y a continuación observar y reflexionar. Después, tal y cómo se ha enunciado en la introducción, se podrían utilizar las conclusiones de esas pruebas para guiar soluciones urbanas pausadas, derivadas de este momento excepcional o no que estamos viviendo, tratando de afrontar sus consecuencias como un elemento más de una respuesta integral ante los problemas que tienen nuestras ciudades y territorios y que de alguna forma han quedado patentes en las mentes de nuestros ciudadanos.

## Bibliografía

- ALMIRALL, E. (2020): “Moreno: ‘Espacio, tiempo o silencio son las nuevas batallas urbanas’”, entrevista en VIAEmpresa, 8.02.2020.  
cfr. [https://www.viaempresa.cat/es/economia/carlos-moreno-paris-elecciones-ciudad-urbana\\_2110966\\_102.html](https://www.viaempresa.cat/es/economia/carlos-moreno-paris-elecciones-ciudad-urbana_2110966_102.html) (consultado 14.04.2020).
- BUCHANAN, C. (1963): *Traffic in Towns*, London: HMSO.
- CAIMS S. & C. HASS-CLAU & P. B. GOODWIN (1998): *Traffic impact of highway capacity reductions: assessment of the evidence*, London, UK, Landor Publishing.
- CCC (2020): *Ciudades caminables. Principios de la red ciudades que caminan*, cfr. <http://ciudadesquecaminan.org/wp-content/uploads/2019/11/Principios.pdf>
- CONCELLO DE PONTEVEDRA (2015): *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Pontevedra*  
En [http://www.pontevedra.gal/web2015/wp-content/uploads/2016/01/URBAN\\_Mais-Modelo-Pontevedra.pdf](http://www.pontevedra.gal/web2015/wp-content/uploads/2016/01/URBAN_Mais-Modelo-Pontevedra.pdf) (consultado el 18/03/2020).
- DEXTRE, J. C. & P. AVELLANEDA (2014): *Movilidad en zonas urbanas*, Lima, Perú, Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (2013): *Camino escolar. Paso a paso*, Madrid, España, Ministerio del interior.
- EUROPEAN COMMISSION (2004): *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?*, Bruselas, Bélgica.
- CAIMS S. & C. HASS-CLAU & P. B. GOODWIN (1998): *Traffic impact of highway capacity reductions: assessment of the evidence*, London, UK, Landor Publishing.
- LÓPEZ, L. (2015): *Diccionario de Geografía aplicada y profesional*, León, España, Universidad de León.
- GARCÍA, A. (2020): “La promesa estrella de la alcaldesa de París: que nadie tarde más de 15 minutos en ir al trabajo o al colegio”, reportaje en *eldiario.es*, 29.01.2020, cfr. [https://www.eldiario.es/internacional/promesa-estrella-alcaldesa-Paris-servicios\\_0\\_987951481.html](https://www.eldiario.es/internacional/promesa-estrella-alcaldesa-Paris-servicios_0_987951481.html)
- HIDALGO (2020): twitter 21.01.2020 12:20 pm. cfr. [https://twitter.com/Anne\\_Hidalgo/status/1219580627172888577](https://twitter.com/Anne_Hidalgo/status/1219580627172888577) (consultado 14.04.2020)
- JACOBS, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.
- LANDRIEU (2020): “Anne Hidalgo: ‘la mobilité, sujet numéro un’”, entrevista en *Les Echos*, 26 janvier 2020. <https://www.lesechos.fr/politique-societe/politique/anne-hidalgo-la-mobilite-sujet-numero-un-1166317> (consultado 14.04.2020).
- LUQUE, J. (2004): *Constructores de la ciudad contemporánea. Aproximación disciplinar a través de los textos*, Madrid, España, Dossat Ediciones.
- LUQUE, J. & I. ASEGUINOLAZA & N. MARDONES (2018): *El abecé de la teoría urbana*, Madrid, España, Editorial Biblioteca Nueva.
- PEINADO, F. (2020): “¿Es posible un Madrid con todo a mano en 15 minutos?”, El experimento de un Madrid del “cuarto de hora”, reportaje en *El País*, 04.05.2020.  
<https://elpais.com/espana/madrid/2020-05-04/es-posible-vivir-en-madrid-sin-caminar-mas-de-15-minutos.html>
- PERRY, C. (1911): *Wider Use in the School Plant*, New York: Russel Sage Foundation.
- (1914): *The School as Factor un Neigheborhoop Development*, New York: Russel Sage Foundation.
- (1929): “The neighbourhood unit. A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community”, Monograph One of Volume VII, *Neighbourhood and Community Planning, Regional Survey of New York and Its Environs*, New York: Regional Plan of New York and Its Environs.
- RIO J. A. (2015): “Cronourbanismo”. En LÓPEZ L. (2015): *Diccionario de Geografía aplicada y profesional. Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio* (pp. 139-140), León, Universidad de León.
- RUEDA, S. (2016): *La supermanzana, una nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de Barcelona*, cfr. <http://www.bcnecologia.net/es/proyectos/la-supermanzana-nueva-celula-urbana-para-la-construccion-de-un-nuevo-modelo-funcional-y> (consultado el 18/03/2020).
- SANZ, A. (1997): Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana., En *Ciudades para un futuro más sostenible*, <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a013.html> (consultado el 18/03/2020).