

La Ciudad de los 15 minutos como proyecto de ética urbana

The 15-Minute City as an urban ethics project

Lic. Gabriela Mejía Vidal

Maestría en Análisis Espacial y Geoinformática

Facultad De Geografía, UAEMéx

smiga25@gmail.com

Fecha de recepción: 20/02/2026

Fecha de aceptación: 17/03/2026

Fecha de publicación: 23/03/2026

Introducción

La Ciudad de los 15 minutos, propuesta en 2016 por el urbanista Carlos Moreno, es un modelo de ciudad descentralizada en donde los servicios básicos (educación, trabajo, salud y recreación) se encuentren a una distancia máxima de quince minutos caminando o en bicicleta de las viviendas (Moreno, 2016, como se citó en Khavarian-Garmsir et al., 2023).

El tema de la Ciudad de los 15 minutos se vincula con la ética urbana porque esta propone que la construcción de ciudades debe centrarse en una serie de principios que abarcan criterios de justicia espacial, equidad, sostenibilidad y bienestar colectivo. Las ciudades no son solo asentamientos, sino expresiones de la relación entre espacio y sociedad.

El objetivo de este trabajo es describir el modelo de Ciudad de los 15 minutos como un proyecto de ética urbana, en donde se presenten las características de esta propuesta y su vínculo con la ética urbana, justicia espacial, equidad territorial.

El siguiente trabajo está conformado por los siguientes apartados: el concepto de ciudad, el concepto de la ciudad de los 15 minutos, ¿qué es la ética urbana?, la relación de la ciudad de los 15 minutos con la ética urbana, los beneficios y desventajas de su aplicación.

Introduction

The 15-Minute City, proposed in 2016 by urban planner Carlos Moreno, is a model of a decentralized city where basic services (education, work, health, and recreation) are located within a maximum distance of fifteen minutes walking or cycling from homes (Moreno, 2016, as cited in Khavarian-Garmsir et al., 2023).

The 15-Minute City concept is linked to urban ethics because it proposes that city building should focus on a series of principles encompassing criteria of spatial justice, equity, sustainability, and collective well-being. Cities are not merely settlements, but rather expressions of the relationship between space and society.

The objective of this paper is to describe the 15-Minute City model as an urban ethics project, presenting the characteristics of this proposal and its connection to urban ethics, spatial justice, and territorial equity. The following work is made up of the following sections: the concept of city, the concept of the 15-minute city, what is urban ethics?, the relationship of the 15-minute city with urban ethics, the benefits and disadvantages of its application.

Desarrollo

La ciudad se presenta como un asentamiento donde un grupo determinado de habitantes se organiza y reproduce socialmente, la cual requiere pautas de organización con políticas propias. Es el resultado de una interacción entre el espacio construido y la sociedad; y esta relación no se detiene, está en constante cambio (González, 2024).

La ciudad es un sistema que concentra gran cantidad de habitantes, es un espacio donde la masificación, el ruido y los desechos se enlazan con dinámicas de producción, cultura, innovación y conflicto social. Mumford (1961) señala que la urbe no puede reducirse a su infraestructura material, sino que constituye un organismo vivo que refleja interacciones. Henri Lefebvre en su libro plantea que la ciudad constituye un espacio socialmente producido, donde se disputan las formas de apropiación y uso del espacio urbano. El derecho a la ciudad en su planteamiento implica la posibilidad de que los habitantes participen en la transformación de la vida urbana (Lefebvre, 2013). En este sentido, la ciudad puede entenderse como un espacio de disputa en que se articulan los principios de justicia espacial.

Esta perspectiva ha sido profundizada por autores como David Harvey y Edward Soja, que, desde la crítica marxista y la geografía posmoderna respectivamente, han analizado las desigualdades socioespaciales derivadas de los procesos de urbanización contemporánea.

David Harvey influenciado por teorías marxistas, sostiene que la urbanización capitalista constituye un mecanismo de acumulación donde el espacio urbano se produce como mercancía y se convierte en escenarios de conflictos, reproduciendo desigualdades y exclusiones. Desde esta perspectiva, la ciudad no solo funciona como espacio de relaciones sociales, sino como un campo de disputa política, donde distintos actores luchan por el acceso, el uso y la apropiación de los recursos urbanos (Harvey, 2012).

Los trabajos de Henri Lefebvre, David Harvey, Edward Soja, Neil Brenner, abordan una postura denominada urbanismo crítico. Esta se nutre de la geografía radical y la teoría urbana crítica, cuestiona las formas tradicionales de urbanismo y propone alternativas que incorporen justicia social, participación ciudadana y sostenibilidad.

Edward Soja propone el concepto de justicia espacial, esta analiza cómo se distribuye el espacio urbano, no solo se enfoca en lo económico o social, sino que también cómo se organiza. La propuesta busca garantizar que todos los grupos sociales tengan acceso equitativo a los beneficios de la ciudad, entendiendo el espacio como un derecho (Soja, 2014).

Partiendo de que la ciudad es un espacio socialmente construido que está en constante disputa y que genera desigualdades y exclusiones, nace la idea de la Ciudad de los 15 minutos. En 2016, el urbanista Carlos Moreno propone este modelo de ciudad descentralizado ante el interés de generar un espacio en donde se invierta menos tiempo en el traslado hacia actividades diarias, que rompa con la desigualdad de servicios, en donde todos los habitantes tengan las mismas oportunidades de acceder a ellos. Este planteamiento se fundamenta en los principios del cronourbanismo, se pone énfasis en la creación de espacios dinámicos que fomenten la interacción social y el bienestar de los ciudadanos, contribuyendo a la sostenibilidad y a la mejora de la calidad de vida en las ciudades.

La ciudad de los quince minutos apuesta por una movilidad peatonal donde el automóvil no sea parte fundamental de nuestra vida, “donde la mejor movilidad sea la que no se hace”.

Vivimos en un mundo inmerso de centralidades y creemos imposible que los servicios básicos puedan estar próximos a nuestras viviendas. Las crisis de salud a las que se ha enfrentado el mundo en los últimos años evidencian una realidad que muestra lo complicado que resulta para los que vivimos en la periferia trasladarnos a los centros de salud que se concentran en los centros de las grandes ciudades, donde solo se ofertan los servicios especializados. Khavarian et al. (2023) señalan algunos de los beneficios de vivir en este tipo de ciudades:

1. Proximidad: Al vivir cerca de los servicios se reducen los tiempos en el desplazamiento y se mejora la calidad de vida de los habitantes.
2. Diversidad: Se promueven ciudades inclusivas donde haya variedad de cultura, etnias, grupos sociales y económicos. El creador del concepto también busca incorporar viviendas que sean accesibles para grupos vulnerables, que puedan costearlas pero que, a su vez, sean dignas.
3. Uso mixto: Creación de vecindarios con variedad de usos, en los que se encuentran, residenciales, comerciales, recreativos, de atención médica, de educación y de entretenimiento.
4. Descentralización: Se reducen desigualdades socioespaciales, al no concentrar todos los servicios en el mismo lugar.
5. Adaptabilidad: Se configura a una ciudad que pueda hacerle frente a crisis, como la que vivimos con la pandemia del COVID-19 o en la actualidad, con el cambio climático.
6. Flexibilidad: Que los espacios públicos o semipúblicos se encuentren cerca de las viviendas. La pandemia nos demostró la funcionalidad de este tipo de espacios para recreación.
7. Diseño a escala humana: Que existan corredores exclusivamente peatonales, con el objetivo de reducir el uso del automóvil y por ende las emisiones de CO₂. Además, de que se priorice el uso de la bicicleta mejorando así la salud pública.
8. Conectividad: Se evita que existan vecindarios aislados, también se propone la creación de rutas de transporte que conecten a los ya existentes.

La ética urbana se relaciona con la Ciudad de los 15 minutos porque ambas buscan garantizar justicia espacial, equidad en el acceso y sostenibilidad. Para Jordi Borja (2013), la ética urbana se fundamenta en el derecho a la ciudad, y plantea la necesidad de garantizar que todas las personas puedan acceder a los beneficios urbanos. Se describe como una reflexión normativa sobre lo que es “correcto” o “justo” en el espacio urbano, especialmente en relación con fenómenos como la desigualdad territorial, el acceso a servicios y la distribución del espacio público. Jonas (1995) propone que la ética urbana de las ciudades del futuro debe centrarse en la construcción de una sociedad responsable y solidaria donde los ciudadanos sean conscientes de sus derechos, obligaciones y deberes hacia el entorno urbano y hacia las generaciones del futuro.

Este modelo de ciudad es éticamente preferible porque busca dar respuesta crítica a los desafíos de las ciudades, con la finalidad de construir espacios más humanos y equitativos. La Ciudad de los 15 minutos está estrechamente vinculada con la ética urbana porque destaca la importancia de crear ciudades que promuevan la justicia y la igualdad, además de preservar el medio ambiente garantizando de esta forma el bienestar de las generaciones futuras. Se necesita repensar los asentamientos urbanos, con la finalidad de garantizar el acceso a los servicios para toda la población independientemente de su posición económica. La mayoría de las ciudades en el mundo por ser lugares con gran avance en la modernización optan por un modelo económico que desencadena desigualdades socioespaciales. No se prioriza al ciudadano, la ciudad se gestiona como un mercado y no como un derecho. De esta manera se privilegia al sector privado que son los encargados de financiar proyectos que generen plusvalía (centros comerciales, conjuntos habitacionales, megaproyectos).

Entre los beneficios del modelo se encuentran: acceso equitativo a los servicios, reducción de emisiones de CO₂ al reducir el uso del automóvil, impulso al comercio de proximidad, favoreciendo al comercio local, ahorro económico al reducir gastos en combustibles, mejora la calidad de vida de los habitantes al reducir los desplazamientos y tener tiempo para ocio, familia o proyectos personales, por ende, mejora en la salud mental.

Al aplicar el modelo de la Ciudad de los 15 minutos se debe ser precavido, ya que un mal manejo puede desencadenar o agravar estos problemas socioterritoriales. Tal como lo expone González (2024), la factibilidad del modelo dependerá de la potencialidad de abordar los

desafíos y de adaptarse a las realidades determinadas de cada entorno urbano. La Green Gentrification aparece como un enemigo del planteamiento pues este proceso que incluye mejoras ambientales (construcción de ciclovías, construcción de parques, áreas verdes) hace que aumente la plusvalía del entorno. Por ende, se debe tener mucho cuidado al aplicar el modelo, no olvidando su objetivo principal donde toda la población independientemente del estrato social al que pertenezcan, debe tener acceso a los servicios básicos.

Conclusiones

El modelo de la ciudad de los quince minutos es una iniciativa que da solución a los problemas ambientales. La proximidad a los centros de trabajo, a las escuelas, a los hospitales, a los mercados y a los espacios destinados para recreación donde se incluyan áreas verdes, es un derecho al que la población tiene que acceder. En un mundo que concentra gran cantidad de servicios en centralidades, el cronourbanismo busca que los desplazamientos sean máximo de 15 minutos para llegar a ellos. Sin duda es una propuesta que, al implementarla traería muchos beneficios individuales y colectivos, entre ellos, mejora en la salud, reducción en los niveles de estrés, reducción de emisiones de CO₂ al usar menos el automóvil. Desde la ética urbana el modelo de la Ciudad de los 15 minutos es un derecho.

BIBLIOGRAFÍA

- Birche, M., & Jensen, K. y. (2022). La Ciudad de los 15 minutos y el espacio público de cercanía como elemento clave para el diseño de la ciudad post-pandemia. El caso del partido de La Plata. *Quid* 16, 86-108.
- Bournazou, E. (2016). Cambios socioterritoriales e indicios de gentrificación. *Academia XXII*, 47-59.
- Casgrain, A., & Janoschka, M. (2013). Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile. *Andamios*, 19-44.
- González, Carmen. (2024). La ciudad de los quince minutos: un estudio de caso. *Observatorio Medioambiental*, (27), pp. 49-68.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. London: Verso.
- Jonas, H. (1995). *El principio de responsabilidad: Ensayo de una ética para la civilización tecnológica*. Editorial Herder.
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Hajian Hossein Abadi, M., & Moradi, Z. (2023). From Garden City to 15-minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), 512. <https://doi.org/10.3390/land12020512>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Mumford, L. (1961). *The city in history: Its origins, its transformations, and its prospects*. Harcourt, Brace & World.
- Sabatini, F. (2001). Segregación social: debates y avances. *EURE (Santiago)*, 29(86), 5–18.
- Soja, E. W. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Zarta, P. (2018): “La sustentabilidad o sostenibilidad: un concepto poderoso para la humanidad”, *Tabula Rasa*, (28), pp. 409-423.