

# A pie o en bici

PERSPECTIVAS



editores

BORJA RUIZ-APILÁNEZ

ELOY SOLÍS Y

EXPERIENCIAS



EN TORNO  
A LA



# movili dad activa

prólogo de JOSÉ FARIÑA  
epílogo de JOSÉ M<sup>a</sup> UREÑA



Ediciones de la Universidad  
de Castilla-La Mancha

**A pie o en bici.  
Perspectivas y experiencias  
en torno a la movilidad activa**

Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís (Eds.)

Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha

ISSN: 2697-0759

ISBN: 978-84-9044-439-9 (electrónico)

ISBN: 978-84-9044-470-2 (impreso)

[http://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00)

Depósito legal: CU 89-2021

Dibujos de portada: Agustín Ferrer

Maquetación: Andrea Almaraz

Idea y diseño: Borja Ruiz-Apilánez



Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Acceso al texto completo de la licencia en:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

La responsabilidad del contenido de los textos y del uso de las imágenes es de los autores de los correspondientes capítulos

Esta obra está financiada por el Proyecto de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación de España PID2020-119360RB-I00

CITACIÓN: Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (Eds.) (2021). *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. [http://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00)



<b>Presentación</b>	Hacia un nuevo modelo de movilidad urbana.....	11
	José Fariña	
<b>Introducción</b>	Movilidad activa: una visión integral e integradora.....	15
	Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís	
<b>P01</b>	Salud y movilidad activa.....	25
	Carolyn Daher y Oriol Marquet	
<b>P02</b>	Medio ambiente y movilidad activa.....	35
	Josu Mezo	
<b>P03</b>	Diseño viario y movilidad activa.....	41
	Borja Ruiz-Apilánez	
<b>P04</b>	Forma urbana y movilidad activa.....	51
	Eloy Solís	
<b>P05</b>	Planeamiento y movilidad activa.....	61
	Lorena Perona	
<b>P06</b>	Gobernanza y movilidad activa.....	71
	Silvia Casorrán	
<b>P07</b>	Participación ciudadana y movilidad activa.....	79
	Iñaki Romero	
<b>P08</b>	Urbanismo táctico y movilidad activa.....	87
	Vicente Romero de Ávila	
<b>P09</b>	Comunicación y movilidad activa.....	99
	Juan Luis Manfredi, José María Herranz y Pablo Gómez	
<b>P10</b>	Nuevas fuentes de datos y movilidad activa.....	109
	Gustavo Romanillos	
<b>P11</b>	Áreas urbanas históricas y movilidad activa.....	119
	Ignacio González-Varas	

<b>E01</b>	Ámsterdam: el camino hacia la capitalidad ciclista mundial .....	129
	Inmaculada Mohíno	
<b>E02</b>	Barcelona: un cambio de paradigma hacia una movilidad activa .....	137
	Francesc Magrinyà	
<b>E03</b>	Copenhague: contextualizando la mejor ciudad ciclista del mundo .....	151
	Jonna M. Krarup	
<b>E04</b>	Estocolmo: la Ciudad de Un Minuto .....	159
	María Pía Fontana	
<b>E05</b>	París: la Ciudad de los 15 Minutos .....	167
	Miguel Mayorga	
<b>E06</b>	Pontevedra: reforma urbana, movilidad activa y salud .....	175
	Daniel Macenlle	
<b>E07</b>	Donostia / San Sebastián: la movilidad activa como vector de transformación urbana .....	185
	Iñaki Baro	
<b>E08</b>	Sant Cugat del Vallés: la movilidad sostenible en ciudades medias .....	193
	Serafi Martí	
<b>E09</b>	Sevilla: hacia una nueva movilidad .....	201
	José Carlos Vázquez-Hisado	
<b>E10</b>	Vic: una movilidad activa para una ciudad saludable .....	209
	Fabiana Palmero, Joana Rodríguez y Marta Rofín	
<b>E11</b>	Vitoria-Gasteiz: una movilidad activa para una ciudad saludable .....	217
	Itziar Aguado-Moralejo	
<b>Epilogo</b>	El diseño de calles como argumento docente: una experiencia innovadora .....	227
	José María de Ureña	
	Los autores .....	237



# París: la Ciudad de los 15 Minutos

**Miguel Mayorga** MIGUEL.MAYORGA@UPC.EDU ORCID 0000-0002-3389-3541  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA



La Ciudad de los 15 Minutos está en el centro de los debates y reflexiones urbanísticas a nivel mundial. Esta propuesta, impulsada por el profesor e investigador Carlos Moreno para y desde París, ha suscitado mucho interés y ya está siendo replicada. Aunque, por estar todavía en desarrollo, aún no podemos realizar un balance entre ideas, propuestas y realizaciones, sí estimamos pertinente aclarar y matizar algunos conceptos de lo que sería este 'nuevo urbanismo', en términos de Ascher. Se trata de una renovación ambiciosa que no podemos esquematizar como si fuera apenas una nueva marca, sino entenderla en un marco político, teórico y técnico que sustenta una idea de ciudad en transición y transformación.

Como apunta Richard Sennet (2020, Prólogo s.p.) al prologar el reciente libro de Moreno (2020a) *Droit de cité*:

En la ciudad moderna, la densidad se ha subordinado a la distancia. Carlos Moreno propone revertir esta relación. Sus propuestas para la 'ciudad del cuarto de

hora', por ejemplo, conciernen más que el acceso de peatones o ciclistas; quieren revertir radicalmente la configuración del poder en la ciudad del futuro, descentralizando la densidad, haciendo las cosas más justas. La ciudad moderna enfrenta desafíos en múltiples frentes; estos son demasiado complejos para abordarlos con una única receta de cambio y crecimiento. Sin embargo, este trabajo mide la magnitud de estos problemas en términos fundamentales y humanos: la experiencia de estar en una ciudad se trata de vivir dentro de sus complejidades, en lugar de buscar escapar de ella.

París se ha ido convirtiendo a en una ciudad pionera en la transformación ecológica, con acciones y resultados en el camino hacia la descarbonización. Es fundamental, en este proceso, destacar el papel impulsor de la alcaldesa franco-española Anne Hidalgo, reelegida en 2020 para un segundo mandato de seis años más.

Una de las prioridades de su programa político,

basado en un fuerte enfoque ecológico, es llevar a cabo el *Plan de acción por el clima*: seguir reduciendo uso y espacio para los automóviles en la ciudad; potenciar los desplazamientos en bicicleta o a pie; lograr una ciudad neutra en carbono y que solo use energías renovables, una ciudad resiliente, pensada como ecosistema que se preocupa por la calidad de su entorno de vida y que alinea ambiciones y medios. Sin estas premisas, sin la visualización de la idea, sin un proceso de voluntades políticas, sin decisiones técnicas con respaldo social, la propuesta de la Ciudad de los 15 Minutos no sería posible (Fig. 1).

## Del Plan Climat a la Ciudad de los 15 Minutos

Desde 2007, París ha elaborado un plan climático muy ambicioso, con el fin de reducir a largo plazo las emisiones de gases de efecto invernadero (Fig. 2). Se ha establecido el objetivo de reducir el 25% en 2020 y el 75% para 2050. Desde 2004, se han



FIGURA 1

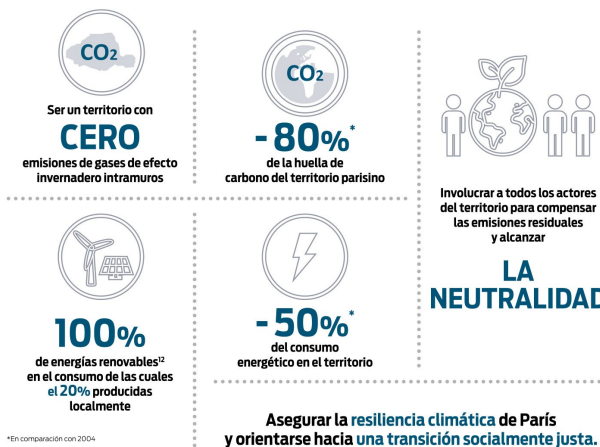
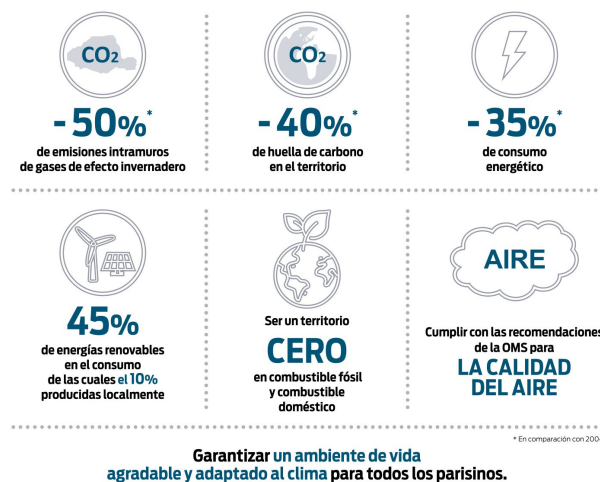
Proximidad: tiempo, usos y movilidad para la mejora de la vida urbana. Esquema de la Ciudad de los 15 Minutos para París  
Fuente: Michaël <https://ideesencommun.org/wp-content/uploads/2020/01/Dossier-de-pression-Le-Paris-du-quart-dheure.pdf>

FIGURA 2

Plan Climat de París. Objetivos y acciones para 2030 (arriba) y 2050 (abajo)

Fuente: <https://www.paris.fr/pages/nouveau-plan-climat-500-mesures-pour-la-ville-de->

ejecutado programas que en su balance han permitido a la administración reducir casi el 19% de las emisiones en diez años. Se compensa el consumo energético con la mejora del servicio público parisino y el aumento distribuido de instalaciones municipales. Desde 2011, el programa de renova-



\*En comparación con 2004

ción del alumbrado público se plantea reducir el 30% del consumo eléctrico. A la vez, la capital francesa ha promovido la instalación de energías renovables en su territorio. En una década se instalarían más de 50.000 m<sup>2</sup> de paneles solares asegurando la autosuficiencia eléctrica. Desde 2015,

el consumo de electricidad de los servicios municipales se suministra con electricidad de origen renovable.

Específicamente, para reducir las emisiones de transporte, el Ayuntamiento de París ha adoptado dos planes de movilidad con la finalidad de reducir más del 30% las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos. En diez años, ha reducido la flota vehicular municipal más del 15%, han eliminado los coches de empresa y todos sus turismos diésel fueron reemplazados por vehículos eléctricos híbridos o de gasolina. Finalmente, desde el último mandato, se ha puesto en marcha el programa de renovación del patrimonio público comenzando con la renovación de los colegios parisinos y sus instalaciones térmicas. Hasta hoy se han renovado, o están en proceso de renovación, más de 240 colegios para reducir en más del 30% su consumo energético (Agencia de Ecología Urbana, 2018).

En 2011 se funda la Agencia Parisina del Clima (APC), participada por el Servicio Meteorológico Nacional de Francia, la Administración Autónoma de los Transportes Parisinos y la Compañía Parisina de Calefacción Urbana. Este es un actor clave del territorio que da apoyo al desarrollo de proyectos de renovación de inmuebles para acelerar la transición energética de París y facilita la articulación de agentes económicos. Políticamente hablando, se había asumido ya la necesidad de adaptar París a los efectos del cambio climático y así se continuará consolidando un relato y una

imagen de ciudad futurible en transición, física y funcionalmente renovada a través de nuevas ofertas de movilidad sostenible y espacio público, mejoras y ahorros de escala del rendimiento energético, políticas de gestión y financieras capaces de generar atractivo y viabilidad a la transformación.

Dentro de este largo proceso podemos destacar algunas de las principales acciones y resultados conseguidos en el camino hacia un París bajo en carbono mediante una estrategia sistémica a distintas escalas, basada en políticas y operaciones de planificación y renovación climática, que se asume como un conjunto de externalidades positivas para la vida urbana y de vecindario: recuperar el espacio público para conseguir una movilidad activa y compartida, mediante una política de movilidad sostenible; reducir el consumo energético de los edificios parisinos y crear entidades transversales de gestión urbana del clima (Fig. 3).

Se da continuidad a una agenda de transformación, en la que se plantean varias acciones en los barrios y la ciudad: mejorar la resiliencia constituyendo el núcleo central del Plan climático para París. Por esto se transforman los patios escolares en oasis urbanos, se protegen los edificios de las olas de calor, se promueve la permeabilidad del suelo, se plantan más árboles, se instalan más de mil fuentes en la ciudad y se propone la reapropiación social de las riberas del Sena. Para la alcaldesa Hidalgo, que había ya desempeñado funciones en relación a la ecología y medioambiente desde antes de su primer mandato, la ciudad debería ir pro-



FIGURA 3  
Reutilización del anillo periférico parisino hacia una movilidad ciclista (arriba)  
Fuente: Micaël <https://annehidalgo2020.com/grand-paris-en-commun/>  
Plan de implementación de las redes peatonal y ciclista de París para 2024 (derecha)  
Fuente: <https://annehidalgo2020.com/grand-paris-en-commun/>

gresando en sintonía con su territorio. Se trata de toda una apuesta a futuro, que involucra las escalas de barrio, de ciudad y hasta la metropolitana, que se alinea oportunamente con las propuestas de su segundo gobierno en las que aparecen la Ciudad de los 15 Minutos y las exigencias de dar respuesta a la pandemia del covid-19.

‘¡Gracias, París! Habéis elegido la esperanza, habéis elegido uniros, habéis elegido un París que respira, un París más agradable para vivir, una ciudad más solidaria que no deja a nadie al margen’, fueron las palabras de agradecimiento de Hidalgo (2020) en su reelección. El mes siguiente el Grupo de Liderazgo Climático de Ciudades C40, una organización internacional de la que París forma parte y que fue presidida por su alcaldesa entre 2016 y 2019, presenta un programa destinado a una recuperación ‘justa y sostenible’ y que incluye iniciativas que permitirían el despliegue de la Ciudad de los 15 Minutos, a la vez que su difusión a nivel internacional:

Seremos los primeros en actuar a favor de la salud y el bienestar, poniendo el espacio público a disposición de las personas y la naturaleza, recuperando nuestras calles y garantizando un aire limpio para que las comunidades sean habitables mediante la creación de ciudades de un cuarto de hora en que todos los habitantes de la ciudad pueden satisfacer la mayoría de sus necesidades en pocos minutos caminando o en bicicleta desde casa (Agencia de Ecología Urbana, 2018)

## De las ciudades más inteligentes a las ciudades más vivibles

Moreno, matemático de formación y estudioso de urbanismo, académico, científico y empresario, plantea una mirada a la ciudad desde un enfoque transversal y holístico, que incluye una perspectiva desde la ecológica y la tecnología. Desde la necesidad de descarbonizar las ciudades, propone un planteamiento que retoma como solución la ciudad de proximidad. Concepto que sin ser del todo nuevo, pero que esta vez permite avanzar en nuevos enfoques, métodos e instrumentos para concretar nuevas propuestas en planes, programas y proyectos orientados a lograr ciudades más sostenibles. La ciudad de los 15 Minutos es una

respuesta original al problema del cambio climático [...] un plan para disminuir los desplazamientos forzados que se producen en las ciudades actuales hacia los lugares de frecuentación para crear una accesibilidad a los servicios necesarios y vivir en la ciudad de corta distancia a pie o en bicicleta (Llorente, 2020).

Un modelo de ciudad que permite romper con el círculo vicioso de la gran metrópolis en la que se producen desplazamientos obligados de millones de personas muy temprano a la mañana y al final de la tarde, y que van ‘*apiñados*’ en transporte público. Para lograrlo es fundamental la descentralización, que la ciudad tenga múltiples centros para satisfacer las funciones básicas: habitar, trabajar, hacer las compras, cuidarse física y mentalmente,

educarse y disfrutar (Fig. 4). La Ciudad de los 15 Minutos es necesaria porque existe

una especie de anonimato y angustia en las ciudades porque la gente se tiene que levantar temprano para tomar un medio de transporte, que generalmente le toma una hora u hora y media. [...] Las ciudades modernas han sido segmentadas entre el lugar de vida, lugar de trabajo, donde se hacen las compras; y se ha perdido una de las cosas más importantes de la vida: la noción del tiempo útil (Llorente, 2020).

Inspirado en las ideas y propuestas de referentes del urbanismo como Jane Jacobs (1961), activista urbana defensora de la vida de los barrios en Nueva York, François Ascher (1997), sociólogo urbano promotor de la necesaria renovación del urbanismo, Luc Gwiazdzinski (2013), geógrafo estudioso del cronourbanismo, y Muhammad Yunus (2018), economista, Nobel de la Paz 2006, e impulsor de la nueva economía de los tres ceros (cero pobreza, cero desempleo y cero emisiones de carbono), Moreno concluye que la ciudad de la posguerra ha sido moldeada por una forma de vida compartimentada, segregada y especializada. A partir de la mitología griega, explica la importancia de valorar la noción de tiempo de vida en la actualidad, un tiempo que se nos ha robado mediante el establecimiento histórico de un tiempo lineal. Si *Cronos* es el dios del tiempo, pero también del destino, *Anake* representa la necesidad y *Caos*, su hijo, lo inmanejable. Deberíamos recuperar el tiempo siendo conscientes de nuestra vida limitada, para tender



hacia una más humanizada, inspirada en el *kairos*, el tiempo de la creación y el *aión* como fuerza de la vida.

Todo ello se traduce en la necesidad de entender la disociación existente entre tiempo y espacio, y en cuestionar los actuales modos de vida, de producción, de consumo, y, sobre todo, nuestros desplazamientos, que son grandes consumidores de tiempo. Hemos perdido la noción de tiempo útil y tiempo de vida. Por esto, la ciudad de la proximidad se centra en los conceptos de *microubanismo* y *cronotopía* para hacer coincidir los lugares de la vida, con el tiempo de la vida. Frente a la

pregunta ¿en que ciudad queremos vivir?, Moreno (2020a) plantea su teoría para una ciudad donde el tiempo tiene su síntesis científica en tres vertientes: un ritmo de vida urbana más calmado (cronourbanismo), la reutilización intensa de los espacios (cronotopía) y la apropiación de lugares por parte de los ciudadanos (topofilia). Ya no estamos luchando por el derecho a un lugar en la ciudad, estamos luchando por el derecho a una mejor vida urbana. Así la fuerza de la Ciudad de los 15 Minutos radica en tratar de reconciliar nuestra forma de vida en la ciudad con el desarrollo sostenible, el clima, la biodiversidad y la preservación de la salud urbana.

Una ciudad de proximidad es una ciudad que mide las distancias a las que se producen, ofertan y ponen al alcance las funciones urbanas, de allí la importancia de medir y dar un valor trascendental al tiempo. La gestión y uso del tiempo en sus implicaciones más generales serán la base del concepto de ciudad del cuarto de hora y del territorio de la media hora, que apuestan por el redescubrimiento de la proximidad y la valorización en la ciudad de las distancias cortas, que dan pie a ciudades policéntricas y territorios de estructuras multipolares, conformadas por lugares. Se trata de cambiar el paradigma de un urbanismo funcional utilitario por uno de los usos, que oferta una red de lugares dentro de lo posible. Para constituir esta policentralidad, se promueve la máxima proximidad a los servicios e instalaciones urbanas más habituales.

Las relaciones entre personas se ven profundamente modificadas por la instantaneidad, la ubicuidad, la fuerza de la informática difusa, el mallado masivo de Internet, los individuos y los objetos. Las redes sociales borran las distancias y todos los hombres viven ahora en vecindad. La presencia de las nuevas tecnologías marca de forma profunda y duradera nuestro día a día. Conforme se van extendiendo, asistimos a una revolución de las formas de organización: poco a poco, se van cuestionando los sistemas jerárquicos y verticales. Pero no es la tecnología la que regirá la vida del futuro, son los usos y las necesidades que ésta permitirá satisfacer. (Moreno, 2021a, s.p.)

Un concepto de ciudad que pretende ofrecer un ritmo de vida más tranquilo, próximo y bajo en carbono. Todo dentro de un esquema de circularidad funcional, que hace que las seis funciones sociales, urbanas y territoriales esenciales (la vivienda, la producción, el acceso a la salud, los suministros, el aprendizaje y el esparcimiento), sean accesibles (a pie o en bicicleta) en quince minutos en la ciudad y en treinta minutos en el territorio. Tal y como ha explicado Moreno (2021b), en París se ha planteado la existencia de un cargo de Tenencia de Alcaldía responsable de la Ciudad de los 15 Minutos, a la vez que se ha configurado una estructura municipal para su gestión, distribuida en los diferentes distritos. Las propuestas se vienen concretando en algunos barrios a partir de redistribuir los usos para reducir las necesidades de movilidad de las personas. Se trata de proporcionar

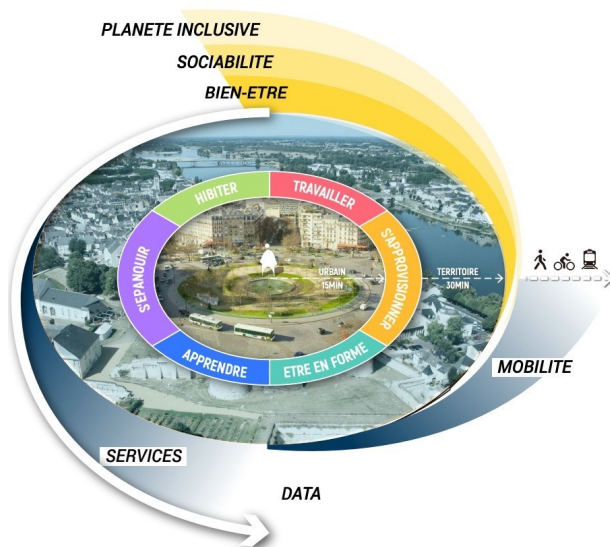


FIGURA 4  
Desarrollo de la matriz de "alta calidad de vida social". Esquema de interpretación y revelación de la dinámica de los territorios  
Fuente: <http://chaire-eti.org/wp-content/uploads/2019/12/Livre-Blanc-2019.pdf>



funciones urbanas próximas y accesibles donde los desplazamientos de largo recorrido se minimizan y se fortalece el uso de las nuevas tecnologías, bajo la idea de que el mejor desplazamiento es aquel que no estamos obligados a hacer (Fig. 5).

### La Ciudad de los 15 Minutos frente al cambio climático y a la pandemia de la covid-19

Aunque la Ciudad de los 15 Minutos es parte de un enfoque sostenible todavía en construcción, es una nueva narrativa urbana, que se remite a otros ejemplos de la cultura urbanística, como la unidad vecinal y sus versiones desde la propuesta por Perry en 1923, que han buscado limitar el automóvil y mejorar la vida de barrio, aunque no siempre con éxito.

La Ciudad de los 15 Minutos podemos considerarla una corriente mundial, con iniciativas similares en Melbourne, Ottawa, Detroit, Copenhague, Utrecht, Milán o Dublín donde existen planteamientos similares. Los barrios de 20 minutos iniciados en Portland a finales de la década de 2000 ya han inspirado a varias ciudades francesas, como Rennes y Burdeos. También se han interesado ciudades latinoamericanas como Buenos Aires, Montevideo, Lima, Medellín, Guayaquil, Bogotá o Río de Janeiro. En España, las supermanzanas de Barcelona o las propuestas de ciudad peatonal y proximidad de Pontevedra podríamos considerarlas

alineadas de forma similar. Otras ciudades como Londres presentan modelos algo diferentes que también promueven el desarrollo ‘híper-local’, es decir, de proximidad, con experiencias como *Every One/Every Day-Participatory City* en Barking/Dagenham. Propuestas llevadas a cabo en los barrios más desfavorecidos de la capital británica a partir de la creación de redes y de sinergias entre vecinos, técnicos y administración que fortalecen la identidad local y la pertenencia al barrio.

Hablamos de planteamientos descentralizadores que permitirían una mejor y más distribuida calidad de vida en los barrios, mejorando las relaciones sociales de los habitantes y visitantes. A partir de la pregunta ¿por qué hemos de movernos tanto?, Moreno impulsa una reflexión sobre la sostenibilidad, que se ha convertido en tendencia mundial en medio de una crisis ambiental y sanitaria, donde también lo digital y el uso de los datos se convierten en una herramienta fundamental. Una reflexión que acelera la puesta en marcha de políticas destinadas a establecer nuevos equilibrios basados en la policentralidad, la densidad y la distancia, hacia una nueva proximidad urbana en ciudades y territorios existentes.

La complejidad y diversidad de nuestras ciudades hace muy difícil la clonación de estas propuestas, aunque sí que son un excelente marco de trabajo para un desarrollo urbano más social y sostenible: no se trata de una “varita mágica”, como explica también Moreno, si no de entender cada vez el

FIGURA 5

Ciudad de los 15 Minutos.

Dos propuestas de escala urbana y de barrio: las calles pacificadas y las plazas (arriba) y las escuelas como centros de barrio (abajo)

Fuente: Bascop <https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-en-images-15849>

contexto y lo existente. Las propuestas urbanísticas como mensaje en clave política han dado ya sus primeros resultados con la reelección de Hidalgo. Esto permite, desde la administración, alinear y consolidar ideas y planteamientos en curso. La Ciudad de los 15 Minutos está alcanzando una gran repercusión en los medios de comunicación y está siendo muy difundida internacionalmente a través de redes de ciudades como por ejemplo C40.

Aún no hay una distancia temporal suficiente para hacer un balance de los resultados y realizaciones de estas ideas en la ciudad de París. De hecho, siempre existirá el riesgo de promover un nuevo urbanismo global, que justifique el mal uso de esta teoría consiguiendo efectos contradictorios y una poca adaptación según cada realidad urbana. Es un planteamiento no exento de polémica: algunos lo ven como un atractivo proyecto de cronourbanismo; otros ven interés en el cuestionamiento de la localización de los usos y de las distancias propuestas en comparación con las practicadas; otros quizá piensan que es una simple moda urbana, una utopía o fantasía bohemia. Su éxito se irá definiendo mediante la consolidación de los resultados prácticos, la evolución del enfoque teórico, los métodos e instrumentos que se retroalimentan a través de los nuevos estudios, debates y experiencias compartidas internacionalmente y en la misma Francia.

Sin embargo, replantear un 'nuevo urbanismo' (Ascher, 1997) que: a) revise y actualice el

concepto de proximidad por 'sectores' (Mangin, 2004) o de 'centralidad urbana' (Mayorga, 2013) como noción dinámica e interescalar; b) que introduzca nuevos elementos de reflexión a los nuevos paradigmas urbanos; y c) que alimente una mirada crítica a los procesos urbanos y marque una tendencia hacia ciudades en transición. Siempre es una buena noticia. Todo esto podría implicar no solo un cambio en las ideas urbanas, en las voluntades políticas y las ejecuciones de planes, programas y proyectos de ciudad, sino que también una modificación individual y colectiva en los hábitos cotidianos, que nos llevaría a una verdadera, importante y profunda transformación para la mejora de la vida urbana en el planeta.

## Bibliografía

- Agencia de Ecología Urbana (2018). Plan Climat de Paris. Plan de acción por el clima de París. París: Ayuntamiento de París, Departamento de Espacios Verdes y Medio Ambiente. <https://cdn.paris.fr/paris/2020/11/23/50a2298a6a88f676c5cb8d2bb4c55006.pdf>
- Ascher, F. (1997). Du vivre en juste à temps au chronourbanisme. *Les Annales de la Recherche Urbaine* Année, 77 pp. 112-122.
- C40 Mayors' Agenda for a Green and Just Recovery. (2021). *C40 CITIES*. <https://www.c40.org/other/agenda-for-a-green-and-just-recovery>
- Gwiazdzinski, L. (2013). 'Quel temps est-il? Eloge du chronourbanisme'. *Revue Collage*, n° 2 pp. 7-10.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books/Random House
- Llorente, N. (2021). Coronavirus en Francia: qué es la 'ciudad de 15 Minutos' que está implementando París y cómo podría ayudar a la recuperación económica tras la pandemia. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-53589225>
- Mangin, D. (2004). *La ville franchisée, formes et structures de la ville Contemporaine*. París: Editions de la Villette
- Mayorga, M. (2013). *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura*. Tesis Doctoral. Barcelona: Departamento de Infraestructura, Transporte y Territorio. UPC. <http://www.tesisred.net/handle/10803/128674#page=1>
- Llorente, A. (2020, 3 de agosto). Coronavirus en Francia: qué es la "ciudad de 15 minutos" que está implementando París y cómo podría ayudar a la recuperación económica tras la pandemia. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-53589225>
- Moreno, C. (2020a). *Droit de cité*. París: Éditions de l'Observatoire
- Moreno, C. (2020b). *Vie urbaine et proximité. À l'heure du covid-19?* París: Collection. Et Après N° 30.
- Moreno, C. (2021a). *La passion de l'Innovation*. <http://www.moreno-web.net/>
- Moreno, C. (2021b). Ponencia y entrevista realizada por Miguel Mayorga y Maria Pia Fontana. Curso 'Hacia calles más habitables' COAC, Barcelona. *Carlos Moreno La passion de l'Innovation*. <http://www.moreno-web.net/14-janvier-2020-escola-sert-barcelona-espagne/>
- Paris en Commun (2021) Anne Hidalgo. Paris en Commun. <https://annehidalgo2020.com/>
- Sardiña M. (2020, 6 de junio). La socialista Anne Hidalgo, reelegida alcaldesa de París tras las municipales <https://www.france24.com/es/20200628-anne-hidalgo-victoria-elecciones-paris>
- Sennet, R. (2020). Préface. En Moreno, C. *Droit de cité*. París: Éditions de l'Observatoire
- Yunus, M. (2018). *Un mundo de tres cerros*. Barcelona: Paidós ibérica