

022

Vivir lejos, vivir menos: vivienda, segregación e injusticia temporal en la ciudad contemporánea*

Living far, living less: housing, segregation, and temporal injustice in the contemporary city

Carlos Moreno ⁽¹⁾

- (1) Catedrático de Universidad. IAE Paris Sorbonne - Université Paris 1 Panthéon Sorbonne.
Miembro de L'Académie Française des Technologies, de la American Academy of Housing
and Communities y de Sigma Xi
carlos.moreno@pantheonsorbonne.fr, <https://orcid.org/0000-0003-0207-6626>
-

Resumen

La crisis contemporánea de la vivienda refleja fracturas profundas: sociales, espaciales y temporales. No se trata solo de escasez, sino de un sistema que expulsa a clases medias, jóvenes, mujeres solas y trabajadores precarios hacia periferias desconectadas, sin servicios ni oportunidades. Esta segregación urbana produce una injusticia del tiempo: cuanto más lejos se vive, más horas se pierden en desplazamientos, limitando la vida cotidiana. Frente a ello, el modelo de ciudad de los 15 minutos, la proximidad policéntrica y de servicios, propone una respuesta estructural, basada en la proximidad, la mezcla social y la justicia territorial. No basta con construir viviendas: es necesario garantizar condiciones para habitar con dignidad, anclarse en el territorio, acceder a servicios esenciales y ejercer derechos urbanos. La planificación debe reenfocarse en la calidad de vida cotidiana, el acceso equitativo al tiempo y el derecho a la ciudad para todos.

Palabras clave

Proximidad	Vivienda	Crono urbanismo
Segregación espacial	Ciudad de 15 minutos	

Abstract

The contemporary housing crisis reveals deep social, spatial, and temporal fractures. It is not merely about shortage, but about a system that pushes middle-class families, young people, single mothers, and precarious workers to disconnected peripheries lacking services and opportunities. This urban segregation creates a temporal injustice: the farther one lives, the more time is lost commuting, reducing quality of life. In response, the 15-minute city model, a polycentric and multi-service city, offers a structural alternative based on proximity, social diversity, and territorial justice. Building housing is not enough: it is essential to ensure conditions for dignified living, territorial rootedness, access to essential services, and the exercise of urban rights. Urban planning must refocus on everyday quality of life, equitable access to time, and the right to the city for all.

Keywords

Proximity	
Social housing	Chrono urbanism
Spatial segregation	15-Minute City

Imagen de portada: The Miriam and Ira D. Wallach Division of Art, Prints and Photographs: Photography Collection, The New York Public Library. (1942). Woodville, California. FSA (Farm Security Administration) farm workers' community. Metal shelters for migrant agricultural workers are grouped about the utility building Retrieved from <https://digitalcollections.nypl.org/items/4a1f7020-aa63-0137-b8b3-07a715bf9b7f>

*_ Este texto es la adaptación inédita al español del texto en francés publicado en la revista « Villes en développement » el 12 de mayo 2025: “Habiter loin, vivre moins : logement, ségrégation et injustice temporelle dans la ville contemporaine”

1 UNA CRISIS DE VIVIENDA MULTIDIMENSIONAL

En 2024, según estimaciones del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, alrededor de 1 100 millones de personas en todo el mundo vivirán en condiciones precarias de vivienda (ONU-HÁBITAT, 2024, p. 2). Esto representa alrededor del 14% de la población mundial. Estas condiciones incluyen infravivienda, hacinamiento o viviendas en zonas sin acceso adecuado a agua potable, saneamiento u otros servicios esenciales. La crisis de la vivienda es hoy mucho más que un fenómeno sectorial, y se ha convertido en uno de los síntomas más visibles de la desorganización social y territorial contemporánea. No se limita al volumen de viviendas disponibles, ni únicamente a la planificación urbana. Implica dinámicas sistémicas: económicas, sociales, territoriales, familiares, climáticas... y ahora también geopolíticas, como demuestran los movimientos migratorios amplificados por los conflictos o las perturbaciones climáticas.

Uno de los motores de esta crisis es la financiarización masiva de la vivienda. En muchas ciudades del mundo, la vivienda ya no se ve como un bien que satisface una necesidad básica, sino como un activo financiero destinado a generar rentabilidad. Las grandes empresas inmobiliarias, las plataformas de alquiler turístico y los fondos de inversión están transformando barrios enteros en zonas de especulación, contribuyendo a la escasez de viviendas disponibles, a la explosión de los alquileres y a la desertización social de los centros urbanos. En Lisboa (STATISTA, 2024), Barcelona (LE COURRIER D'ESPAGNE, 22/03/2024) o Berlín (ELDIARIO.ES, 06/02/2025), más del 20% del parque de alquileres se destina ahora al turismo o a la inversión especulativa, mientras que los residentes de toda la vida se ven desplazados de la ciudad.

Esta presión se combina con otra tendencia importante: la degradación de la clase media, acelerada desde la crisis de 2008 y exacerbada por la inflación post-Covid. Cada vez más hogares anteriormente estables se encuentran ahora en una zona gris: demasiado ricos para acceder a una vivienda social, demasiado pobres para permitirse los precios del mercado. En Francia, —y tendencias similares son observadas ampliamente en el mundo— más del 40% de los inquilinos del sector privado gastan más del 30% de sus ingresos en el alquiler, y esta proporción se eleva al 50% entre los jóvenes trabajadores (FONDATION POUR LE LOGEMENT DES DÉFAVORISÉS, 2024). En Alemania y en toda Europa, el fenómeno de los “trabajadores pobres” (RATTI, 2023) va en aumento: un empleo ya no es garantía de una vivienda digna.

Los cambios familiares aumentan la presión. El aumento de las familias monoparentales —en su mayoría encabezadas por mujeres— está incrementando la demanda de viviendas asequibles, seguras y cercanas a servicios y escuelas. Sin embargo, este segmento de la población es uno de los más vulnerables a la especulación. El informe 2023 del Parlamento Europeo (2023) señala que el 42,1% de las mujeres cabeza de familia con hijos en Europa viven en situaciones de privación material o sobrecarga de vivienda. En muchos países del Sur Global, estas familias sólo tienen acceso al sector informal, a menudo inseguro, insalubre e ilegal.

Así pues, la crisis de la vivienda ya no afecta sólo a los más pobres, o a las periferias olvidadas. Se está convirtiendo en una bomba de relojería social, que afecta a los jóvenes, a las clases medias bajas, a los ancianos, a los inmigrantes, a los

trabajadores precarios, es decir, a la mayoría urbana silenciosa.

Ante esta urgencia, surgen señales políticas. En 2024, por primera vez, la Comisión Europea nombró a un Comisario de Vivienda, Dan Jørgensen, reconociendo la importancia de la cuestión a escala continental. Pero este cargo sigue sin tener competencias normativas, a pesar de que los alcaldes de 15 ciudades europeas lideradas por Barcelona, de Ámsterdam, Atenas, Bolonia, Budapest, Florencia, Gante, Leipzig, Lisboa, Lyon, Milán, París, Varsovia y Zagreb, agrupados en la iniciativa “Alcaldes por la Vivienda”¹ reclaman un cambio de rumbo, con más control de los alquileres, regulación del suelo y garantía del derecho a la vivienda (HERNÁNDEZ-MORALES, 2025).

En el Sur global, el problema es similar, pero agravado por la violencia de las desigualdades sociales, la ausencia de una oferta pública masiva y la dependencia del mercado informal. En Nairobi (ONU-HÁBITAT, 2010), Lagos (BANCO MUNDIAL, 2022) y Lima, entre el 50% y el 70% de la población urbana vive en viviendas informales o no reguladas, a menudo sin acceso a servicios esenciales (BOANADA-FUCHS et al., 2024). La vivienda precaria no es sólo una crisis social, sino también un riesgo sanitario, medioambiental y democrático.

Por ello, la crisis de la vivienda ya no puede considerarse una cuestión secundaria o técnica. Ahora es una prueba de la capacidad de la sociedad para garantizar el derecho a vivir en la ciudad, para construir territorios justos, habitables y capaces de hacer frente a las transiciones que se avecinan.

2 VIVIR LEJOS, TRABAJAR EN OTRA PARTE: DESARTICULACIÓN, SEGREGACIÓN E INJUSTICIA TEMPORAL

La creciente desconexión entre el lugar donde vive la gente y el lugar donde trabaja es uno de los indicadores más poderosos de la crisis urbana contemporánea. Es el resultado de un modelo urbano (ASCHER, 2025) heredado del siglo XX, basado en la separación funcional de los espacios (*zonificación*), la motorización individual, la expansión suburbana y el desarrollo del suelo periférico. Este modelo, apoyado durante mucho tiempo por las políticas públicas, ha dado lugar

a una ciudad fragmentada y jerarquizada en la que la vivienda de bajo coste queda relegada a los márgenes, lejos del empleo, los servicios y las comodidades.

Las viviendas se construyen donde hay suelo disponible, es decir, donde es más barato: en las afueras o incluso en campo abierto. En São Paulo (MEYERFELD, 2024), Ciudad de México (JANOSCHKA Y SALINAS-ARREORTUA, 2017), Johannesburgo (CULWICK Y PATEL, 2020) y muchas otras ciudades del sur global, los proyectos de vivienda social suelen estar situados a más de 25 km de los centros económicos. En Europa, las nuevas viviendas se construyen predominantemente en las afueras: en la región de Île-de-France, más del 60% de las nuevas viviendas entre 2000 y 2020 se construirán en los suburbios exteriores (INSTITUT PARIS RÉGION, 2022), donde el vínculo con el empleo es débil. Estos suburbios se están convirtiendo en zonas dormitorio, caracterizadas por un urbanismo de confinamiento: pocos comercios, escaso transporte público y pocas actividades económicas locales.

La consecuencia directa es una dependencia masiva del automóvil. En la región de Lyon, más del 80% de los trabajadores que viven a más de 15 km del centro de la ciudad utilizan su coche particular para ir al trabajo (MÉTROPOLE GRAND LYON, 2022). En las grandes aglomeraciones francesas, los hogares con bajos ingresos de la periferia gastan hasta el 25% de sus ingresos sólo en desplazamientos (CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES, 2023). Este fenómeno de “*pobreza energética*” (OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE, 2022; SAHEB, por publicar, cit. en FONDATION GRENOBLE INP, 2020; BELTOISE Y UTHAKUMAR, 2023), añade una limitación financiera al aislamiento geográfico y expone a los hogares a la volatilidad de los precios del combustible.

Esta organización urbana produce mecánicamente una segregación espacial. Los centros urbanos, donde se concentran los empleos cualificados, los servicios, la cultura y las redes, se han vuelto inaccesibles para la mayoría de las clases trabajadoras. Al mismo tiempo, los suburbios concentran viviendas sociales o de protección oficial (a menudo en forma de edificios de baja calidad en zonas mal comunicadas), sin servicios estructurales ni oportunidades de empleo local. Este “*arresto domiciliario periférico*” es producto de un doble mecanismo: un mercado del suelo desregulado, por un lado, y la retirada del Estado como promotor, por otro.

1_Vid. Alcaldes por la Vivienda, 2024. <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2024/12/Letter-Mayors-for-Housing.pdf>

Pero esta segregación espacial produce una injusticia aún más profunda: la injusticia del tiempo. En la ciudad contemporánea, el tiempo se convierte en un marcador de clase. Cuanto más pobres eres, más tiempo empleas en desplazarte para acceder a lo esencial. Una mujer cabeza de familia que viva en las afueras de París y trabaje en el sector de la limpieza puede dedicar entre 2 y 3 horas diarias a desplazarse para ir y volver del trabajo. Son más de 400 horas al año —o casi 10 semanas de trabajo a jornada completa— dedicadas a una forma de movilidad inevitable, invisible y agotadora (BAYARDIN Y JABOT, 2021; ALPHABET FRANCE, 2023).

Según los datos de la Encuesta Regional de Movilidad en Île-de-France (INSTITUT PARIS RÉGION, 2024), el tiempo total que una persona dedica a desplazarse en un día por todos los motivos y en todos los medios de transporte, lo que se denomina presupuesto de tiempo para el transporte, es de 92 minutos en un día laborable medio, 67 minutos los sábados y 49 minutos los domingos. Este presupuesto de tiempo es 10 minutos superior para los empleados y obreros y 10 minutos inferior para las personas de 65 años o más. La diferencia aumenta aún más si se tienen en cuenta los desplazamientos relacionados con el cuidado de niños o familiares, que incumben principalmente a las mujeres.

El sociólogo alemán Hartmut Rosa, en su teoría de la alienación temporal (2010), analiza esta pérdida de tiempo como una pérdida de control sobre la propia vida. El tiempo no es sólo un factor organizativo: es un recurso existencial. Quienes viven en suburbios mal comunicados sufren una doble penalización: menos tiempo libre, menos oportunidades y menos acceso a la comunidad. Por el contrario, las clases altas que viven en centros urbanos ahorran tiempo, pueden desplazarse a pie o en bicicleta, tienen fácil acceso a las infraestructuras urbanas y pueden compaginar mejor su vida personal y profesional.

Esta desigualdad temporal se ha convertido en uno de los indicadores más potentes de la fragmentación urbana contemporánea. Y, sin embargo, rara vez se integra en las políticas de planificación. El tiempo es invisible en los planes generales, aunque los residentes locales lo vivan intensamente.

3 UN TECHO NO BASTA: DE LA VIVIENDA EN PROPIEDAD A LA ILUSIÓN DE HABITARLA

La crisis de la vivienda no es sólo el resultado de la falta de viviendas disponibles, sino también de la forma en que se diseñan y aplican las políticas de

vivienda. En muchos países, sobre todo en el Sur global, el Estado ha promovido la propiedad de la vivienda como estrategia de estabilización social y emancipación de las clases trabajadoras. La compra de una vivienda propia se convierte en un marcador de éxito, una promesa de integración, un vector de dignidad.

Programas como “*Minha Casa, Minha Vida*” en Brasil o “*Mi Casa Ya*” en Colombia se diseñaron para hacer accesible la compra de una vivienda mediante subsidios públicos, tipos de interés reducidos o créditos garantizados. Pero estas políticas han mostrado sus limitaciones estructurales, generando a menudo más vulnerabilidades de las que han resuelto.

En primer lugar, las viviendas así producidas suelen estar situadas en la periferia, donde el suelo es barato, pero faltan los servicios esenciales: no hay escuelas, ni servicios sanitarios, pocos empleos accesibles, escaso transporte público. Estas viviendas se convierten rápidamente en “*jaulas de crédito*”, donde los hogares quedan atrapados en una rutina diaria marcada por la distancia, el aislamiento, la dependencia del coche y unos costes logísticos aplastantes. Este modelo produce una ciudad fragmentada, segregada y que consume mucho tiempo, reforzando la injusticia espacial y temporal.

Entonces la deuda se convierte en un importante factor de estrés. Muchas familias no pueden hacer frente a los pagos mensuales, sobre todo en tiempos de desempleo, informalidad o crisis económica. El ejemplo brasileño es revelador: el programa “*Minha Casa, Minha Vida*” ha entregado más de 4,5 millones de viviendas, pero numerosos estudios de casos y análisis sectoriales (LINKE, 2018; VELLOSO, 2019; BARBOSA-VILLA et al., 2022) muestran que una proporción significativa de estas unidades (hasta un tercio en algunos desarrollos) ha sido abandonada, revendida o alquilada de manera informal, debido a dificultades económicas o sociales y a la falta de integración urbana. En Colombia, en diciembre de 2024, el gobierno colombiano suspendió el programa *Mi Casa Ya* (TRIANA-SÁNCHEZ, 2024) por falta de financiación, penalizando tanto a los hogares que esperaban subsidios para vivienda social como a las empresas del sector.

Este modelo de propiedad periférica de la vivienda también va acompañado de una transferencia masiva de fondos públicos al sector privado. Las subvenciones se utilizan a menudo para garantizar la rentabilidad de los promotores y no la calidad de vida de los residentes. Estamos asistiendo a una privatización encubierta de la política de vivienda,

en la que el objetivo es producir unidades rápidamente, en lugar de construir barrios vibrantes e integrados.

En el corazón de este enfoque subyace un poderoso mito: la propiedad equivale al “éxito”. Pero la propiedad de la vivienda es a veces más una carga que un recurso. Congela la movilidad, constriñe las opciones residenciales, limita la reconversión profesional y convierte a las familias modestas en deudoras crónicas. En realidad, estas viviendas no son un ancla territorial, sino una asignación de residencia periférica.

Por eso es esencial recordar algo que se olvida con demasiada frecuencia: no basta con tener un techo para vivir. La vivienda no puede reducirse a cuatro paredes y un acta notarial. Vivir significa tener acceso a una vida urbana plena, a servicios, redes, vínculos sociales y un sentido de la ciudadanía vivido en el espacio. Lejos del centro, sin transporte, sin sanidad, sin cultura, sin espacio público, estas viviendas no son hogares: son exilios.

Esta crítica no se limita al Sur global. También en Europa, las políticas no reguladas de propiedad de la vivienda han contribuido a alejar cada vez más a las familias jóvenes de las ciudades, generando una movilidad cada vez mayor en automóvil y produciendo barrios dormitorio sin alma. El movimiento de retorno a la ciudad y los experimentos con terceros lugares, alquileres asequibles, cooperativas de vecinos y la ciudad del cuarto de hora expresan la aspiración contraria: vivir la vida plenamente, no sólo poseer un alojamiento.

En este sentido, la calidad de la vivienda no puede disociarse de su ubicación, accesibilidad y entorno social. Producir viviendas, sí, pero viviendas habitadas, ancladas, vivas, y no simples unidades de contabilidad política.

4 DIVERSIDAD, PROXIMIDAD Y JUSTICIA TEMPORAL: RECONSTRUIR LA CIUDAD COTIDIANA

En el paisaje urbano actual, la proximidad se perfila como un nuevo horizonte estratégico para las ciudades en transición. No se trata de un eslogan coyuntural, sino de un profundo cambio de paradigma que trastoca la lógica heredada del urbanismo funcionalista y motorizado del siglo XX. Mientras que las metrópolis del mundo se han diseñado durante mucho tiempo según los principios de expansión periférica,

especialización de los espacios y dependencia del automóvil, la proximidad vuelve a situar la vida cotidiana, los usos, los ritmos humanos y la calidad de los vínculos en el centro del tejido urbano.

Este cambio se ve acelerado por las crisis a las que se enfrentan las sociedades urbanas: la crisis climática, la crisis social, la crisis de la vivienda, la crisis democrática. A ello se añade la crisis del tiempo: el tiempo perdido en los desplazamientos, en la movilidad forzada, en el retraso en el acceso a la sanidad, los servicios y el empleo. En este contexto, el concepto de “ciudad de los 15 minutos” (MORENO, 2024a), adoptado por muchas ciudades de todo el mundo, ha encontrado una resonancia inmediata. Propone un modelo en el que cada habitante podría acceder, a pie o en bicicleta, a todas las funciones esenciales —vivir, trabajar, comer, cuidarse, aprender, relajarse— en distancias cortas y de forma poco contaminante.

Este principio cuestiona la estructura misma de la ciudad contemporánea. En París, inspira a la alcaldesa Anne Hidalgo desde 2020 con una política urbana centrada en la transformación de las escuelas en equipamientos abiertos, el rediseño de las calles en espacios públicos compartidos, la vivienda social en toda la ciudad y la reducción del uso del coche privado como norma de movilidad. En Ciudad de México, el programa *UTOPIAS* está desarrollando servicios de corta distancia, sobre todo en barrios obreros. En Milán, la «*Città de 15 minuti*» estructura la planificación estratégica general de la ciudad en torno a un tejido de unidades de vida locales, y en Melbourne, los «*barrios de 20 minutos*» se integran en los documentos de planificación urbana para vincular la vivienda, el empleo local, las infraestructuras y los vínculos sociales. Otras ciudades de todos los continentes, de tamaños y densidades variables, como Portland, Cleveland, Seúl, Busan, Utrecht, Sousse, Pleszew o países como Escocia, están desarrollando programas similares, incorporando características territoriales específicas, pero convergiendo en una idea común: acercar las funciones urbanas, para reconectar la ciudad con la vida.

Lo que propone la ciudad de proximidad es una reintegración funcional, social y temporal de las zonas habitadas. Rompe con el urbanismo de grandes polígonos periféricos, zonas comerciales monofuncionales y barrios dormitorio producido por décadas de políticas de suelo barato en ubicaciones lejanas. Rechaza el modelo de ciudad

donde la gente vive aquí, trabaja allí, compra en otro sitio y busca asistencia médica aún más lejos. En dirección opuesta a esta fragmentación, aspira a la reconcentración policéntrica, mediante la regeneración de los centros secundarios, la densificación controlada, la localización de los servicios esenciales y la deslocalización parcial de las actividades económicas.

Pero más allá de su valor funcional, la proximidad se está convirtiendo también en un vector de justicia espacial. Son precisamente los barrios populares, las zonas relegadas, las periferias urbanas —en definitiva, los lugares más vulnerables— los que sufren hoy una combinación de lejanía, aislamiento y escasa accesibilidad a los servicios. Un estudio de la Harvard Business School (XIAO et al., 2021) señala que, por cada 10 kilómetros adicionales recorridos entre el domicilio y el trabajo, la productividad de los empleados disminuye, sobre todo en términos de calidad y cantidad de innovaciones producidas. Otro estudio (WATSON, 2025), realizado por Resume.io, muestra que los trabajadores a distancia de Nueva York ahorran una media de 331,67 horas al año al eliminar los desplazamientos, es decir, alrededor de 1 hora y 20 minutos al día durante 250 días laborables. Esto significa tiempo para los niños, para formarse, para participar en la vida local y para descansar. También supone una reducción de las emisiones de CO₂, de la contaminación atmosférica y del estrés diario.

Las aplicaciones actuales en torno al cuarto de hora urbano (MORENO, 2024b) demuestran que la proximidad puede convertirse en una política de regeneración urbana integral y transversal. Aúna las cuestiones de vivienda, sanidad, educación, movilidad, cultura, inclusión económica y participación ciudadana. Crea una ciudad de distancias cortas, pero rica en posibilidades. Transforma el espacio urbano en un ecosistema de vida local, más que en una simple plataforma logística para la vivienda y el empleo.

Pero para que sea verdaderamente transformadora, la ciudad de proximidad debe asentarse sobre bases sólidas: una política innovadora y activa del suelo, una mezcla social y funcional aceptada y una gobernanza territorial compartida. No puede tener éxito sin vivienda accesible, equipamientos públicos bien distribuidos, movilidad suave e intermodal, y co-construcción con los residentes locales. También debe incorporar instrumentos para medir la justicia territorial: tiempo medio de acceso a los servicios, número de funciones a las que se puede ir andando, relación entre inseguridad espacial y

cobertura de las infraestructuras. La proximidad no puede ser un privilegio reservado a ciertas zonas céntricas renovadas. Debe convertirse en un derecho urbano fundamental, garantizado a todos, en todas las zonas. En este sentido, hace algo más que mejorar la calidad de vida: repara el tejido urbano, corrige los desequilibrios históricos y prepara el terreno para una transición justa, social, ecológica y democrática.

5 PROXIMIDAD Y MEZCLA SOCIAL: PALANCAS CONTRA LAS FRACTURAS URBANAS

La segregación urbana no es inevitable: es una construcción histórica, política y económica. Es también una forma de injusticia que la acción pública puede —y debe— corregir. Para lograrlo, las políticas de diversidad social, que desde hace tiempo se afirman como objetivos, deben convertirse ahora en mecanismos concretos de reequilibrio territorial a largo plazo, rigurosamente gestionados y diseñados en conjunción con la regeneración urbana, la proximidad funcional y la justicia espacial.

5.1 Pensar la diversidad más allá de la vivienda

La diversidad social se ha reducido con demasiada frecuencia a un indicador de la distribución de las viviendas sociales en los planes de urbanismo. En Francia, la ley “Solidarité et Renouvellement Urbain” – (Solidaridad y Renovación Urbana), SRU, adoptada en 2000, exige un mínimo del 20-25% de viviendas sociales en los municipios de más de 3.500 habitantes. Aunque algunas ciudades han hecho progresos, cerca de 1.000 municipios (FONDATION POUR LE LOGEMENT DES DÉFAVORISÉS, 2023; MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, 2025) siguen escapando a la ley pagando multas a menudo modestas en relación con los ingresos inmobiliarios que salvaguardan. El resultado es una resistencia silenciosa a la redistribución residencial, que perpetúa el “entre-soi / entre-nosotros” de los barrios favorecidos.

Pero la diversidad no puede conseguirse sólo con cuotas. Requiere una visión sistémica que incluya los servicios públicos, el transporte, las funciones económicas y los equipamientos cotidianos. Un barrio en el que coexisten viviendas sociales y privadas, pero sin escuela pública, centro de salud o comercios de proximidad, no es verdaderamente mixto. Una auténtica

diversidad social es inseparable de la diversidad funcional, condición sine qua non para la igualdad de acceso a los recursos urbanos.

5.2 Políticas de suelo más agresivas

Una de las palancas más eficaces para garantizar la vivienda mixta sigue siendo el control del suelo urbano. En Viena, donde más del 60% de la población vive en viviendas sociales o reguladas (TERRITOIRES INNOVANTS EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE, 2024), las autoridades públicas poseen una gran parte del suelo urbano, lo que garantiza la producción continua de viviendas asequibles integradas en todos los barrios. En Suiza, las cooperativas de viviendas se benefician de arrendamientos enfiteúticos a largo plazo, que limitan la especulación y garantizan alquileres entre un 20 y un 40% inferiores a los del mercado privado (SÁNCHEZ-BAJO, 2024). En Francia, la reciente creación de “*foncières solidaires*” y de sistemas como el “*Bail Réel Solidaire*” (BRS) (MINISTÈRE CHARGÉ DU LOGEMENT, 2024) abre una vía prometedora: dissociar la propiedad del suelo de la propiedad de los edificios para ofrecer una salida sostenible a la especulación en el sector de la vivienda. La BRS se inspira en el modelo de *Community Land Trust* (DAVIS, 2010), que pretende ofrecer una alternativa a la propiedad privada del suelo y regular la inflación de los precios inmobiliarios, pero estas herramientas siguen siendo marginales en cuanto a volumen, debido a la falta de un fuerte apoyo político, de ingeniería local y de financiación adecuada a gran escala.

5.3 Movilizar a los operadores privados de otra manera

Implicar al sector privado en políticas de uso mixto ya no puede basarse solo en incentivos. En Barcelona, desde 2018, el Ayuntamiento exige que al menos el 30 % de las viviendas producidas en cualquier promoción de más de 600 m² se destinen a vivienda social o asequible. En Francia, a través de las ZAC (*Zones d'aménagement concerté - zonas de desarrollo concertado*), los proyectos de desarrollo público pueden exigir hasta un 50% de vivienda social. Estos requisitos deben sistematizarse en las zonas con alta presión

inmobiliaria y ampliarse a la programación funcional: locales para comercios de proximidad, guarderías, centros comunitarios, empleo local. Las autoridades locales también pueden utilizar los derechos de tanteo reforzados, no sólo para proyectos puntuales, sino para reconstituir patrimonios estratégicos de suelo a largo plazo capaces de albergar un programa equilibrado de desarrollo.

5.4 Alternativas estructurales: cooperativas y producción no especulativa

Además de los modelos institucionales, varios países están experimentando formas de producción urbana no especulativas y arraigadas en la sociedad, a menudo basadas en la economía social. El ejemplo más avanzado es Uruguay, donde las Cooperativas de Vivienda Mutuamente Asistida (CVAM) han creado, desde 1968, más de 25 000 viviendas, construidas y gestionadas colectivamente por los residentes, con el apoyo técnico del Estado y el control colectivo del suelo (CHILOWICZ, 2019). Estas cooperativas crean barrios vivos, con equipamientos compartidos y una mezcla social, en zonas urbanas densas.

Están surgiendo iniciativas similares en Montreal (con ONL de vivienda)², Barcelona (con comunidades de *cohousing*) (MIRALLES-BUIL, 2018) y Berlín (con proyectos de vivienda colectiva autogestionada como Möckernkiez)³. Estas iniciativas demuestran que son posibles otras formas de producir ciudad, basadas en la cooperación, la solidaridad, el ahorro de suelo y el arraigo territorial.

5.5 Reinventar la gobernanza

El desarrollo de usos mixtos no puede funcionar sin una gobernanza local compartida. Los residentes deben participar en el proceso de planificación desde el principio: elección de instalaciones, prioridades de asignación, equilibrio de funciones. Herramientas como los presupuestos participativos específicos, las conferencias vecinales y los contratos municipales co-construidos ayudan a evitar los efectos de la imposición desde arriba. La experiencia de Rosario

2_Vid. Fédération des OSBL d'Habitation de Montréal (FOHM). (s.f.). Répertoire des OSBL d'habitation. <https://fohm.org/osblh-definition/repertoire-osbl-habitation/>

3_Vid. Building Social Ecology (s.f.): Construir la ecología social (s.f.). Möckernkiez: offers cooperative living units in the city centre. <https://www.buildingsocialecology.org/projects/mockernkiez-berlin/>

(Argentina)⁴, donde los proyectos urbanos integrados se definieron con las comunidades locales, demuestra que la democracia urbana activa refuerza la legitimidad de las políticas de usos mixtos.

La propia escala de intervención debe cambiar. Ya no se trata de pensar en la diversidad a la escala del edificio o del proyecto, sino a la de la zona de influencia, en relación con los horarios de acceso, la movilidad cotidiana, los servicios disponibles y la actividad económica local.

5.6 Hacia una combinación que garantice la justicia temporal

Por último, la diversidad social no es sólo una cuestión de diversidad residencial: es también una condición de justicia temporal. Una ciudad mixta es aquella en la que se puede vivir cerca del trabajo, acceder a la sanidad sin tener que cruzar dos horas de carretera, enviar a los hijos al colegio del barrio, participar en la vida ciudadana sin tener que depender del coche. Es una ciudad que libera tiempo para todos, no que lo consume de forma desigual. Pensar hoy en la diversidad social es pensar en el poder de vivir plenamente, en el espacio, pero también en el tiempo. Es una exigencia de igualdad concreta, no un principio abstracto. Es una estrategia de planificación, pero también un proyecto político, en el centro de la transición hacia ciudades más justas, habitables y humanas.

6 CONCLUSIÓN: “HABITER AUTREMENT”/ VIVIR DE OTRA MANERA: UN MANIFIESTO POR UNA CIUDAD CERCANA, JUSTA Y SOSTENIBLE

El objetivo de nuestro planteamiento es demostrar que la crisis contemporánea de la vivienda no puede resumirse ni en una simple escasez de oferta ni en una cuestión de planificación técnica. Revela un profundo desajuste entre las formas urbanas, los modelos económicos dominantes, los estilos de vida reales y las necesidades fundamentales de los residentes. Articula y cristaliza múltiples fracturas: económicas, sociales, espaciales, temporales y ecológicas.

La creciente financiarización de la vivienda, la expansión urbana impulsada por las fuerzas del

mercado, el fracaso parcial de las políticas de propiedad de la vivienda en el Sur global, la creciente inseguridad de las clases medias, la explosión del número de familias monoparentales encabezadas por mujeres: todos estos fenómenos convergen para hacer más frágiles las condiciones de vida, incluso en los países que históricamente han contado con los mejores recursos. A ello se añade una crisis del sentido de la ciudad: cada vez tiende más a excluir que a incluir, a dispersar que a conectar, a acelerar que a sincronizar.

En este contexto, la distancia residencial ya no es sólo una limitación espacial: se está convirtiendo en una injusticia temporal. El tiempo perdido en los desplazamientos, el cansancio de la movilidad forzada, el coste invisible de los kilómetros recorridos, todo ello forma una nueva línea divisoria entre los que viven en los centros y los que viven en las afueras. El tiempo se está convirtiendo en un marcador de desigualdad social, un indicador silencioso del declive urbano.

En vista de ello, están surgiendo una serie de orientaciones estratégicas. La primera es volver a centrar la acción pública en la proximidad, no como nostalgia de la aldea, sino como marco operativo de la justicia urbana. El concepto de “*La ciudad de los 15 minutos*”, que ha sido adoptado de diversas formas en ciudades tanto del Norte como del Sur, ofrece un poderoso marco para reconectar vivienda, empleo, servicios, cultura, salud, educación, alimentación y participación. No es un sustituto de la planificación, sino una nueva forma de ver la vida cotidiana.

Pero la proximidad no puede decretarse: debe construirse, financiarse y gobernarse. Requiere políticas de suelo audaces, una movilización activa del sector público y una redefinición del valor urbano basada en el uso y no en la renta. También presupone una transformación del marco de referencia de la acción: pasar de la eficacia técnica a la calidad de vida, de la segmentación de las competencias a la transversalidad, de la lógica del stock a la lógica del acceso.

La diversidad social y funcional es el segundo pilar de esta transformación. No puede seguir siendo una variable de ajuste en los documentos de planificación urbana: debe convertirse en un objetivo estructurador, respaldado por recursos, normativas y contrapesos ciudadanos. Requiere un replanteamiento del uso del

⁴ Vid. Participedia (s.f.): *Participatory Budgeting in Rosario, Argentina*. <https://participedia.net/case/1115>

suelo, de la fiscalidad local y de las formas de producción de la vivienda, integrando modelos cooperativos, arrendamientos solidarios, terrenos públicos y nuevas formas de vivienda colectiva anclada.

En términos más generales, el objetivo es devolver la dignidad política y humana al acto de vivir en la ciudad, en los barrios. Habitar no es sólo encontrar un lugar donde vivir: es ser capaz de anclar la propia vida en una zona, forjar vínculos, ejercer derechos y participar en la vida comunitaria. Esta visión exige una nueva cultura urbana, que articule tiempo, usos, vulnerabilidades y pertenencias. Una cultura que rechace la lógica del desalojo, la asignación o la sobre-movilización.

En un mundo enfrentado a grandes transiciones ecológicas, crisis sociales recurrentes y una creciente demanda de democracia local, la forma en que vivimos en las ciudades se está convirtiendo tanto en una cuestión de supervivencia como de civilización. Los territorios ya no pueden considerarse meros soportes técnicos o depósitos de viviendas. Deben convertirse en las matrices de una vida urbana justa, resistente y plenamente habitada.

Con esta condición, las políticas urbanas volverán a ser políticas de futuro, capaces no sólo de proporcionar vivienda, sino también de unir, de cohesionar, de reparar y de emancipar.

7 BIBLIOGRAFÍA

- ALPHABET FRANCE (2023): *Édition 2023 : comment les actifs français de rendent-ils au travail ?* <https://www.alphabet.com/fr-fr/barometre-alphabet-france-x-ifop-edition-2023-comment-les-actifs-francais-de-rendent-ils-au-3>
- ASCHER, F. (2025): *La société hypermoderne ou Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*. París, Francia, L'Aub.
- BARBOSA-VILLA, S., BARCELOS-VASCONCELOS, P., CARRER-RUMAN, K. y BIRGES-DE-ARAUJO, L. (2022): Lack of adaptability in Brazilian social housing: impacts on residents. *Building y Cities*, Vol. 3 Issue 1, pp. 376-397. <https://journal-buildingscities.org/articles/10.5334/bc.180>
- BELTOISE, J. y UTHAKUMAR, T. (2023): Quels enjeux face à la précarité-mobilité en zones périurbaines ? Blog. París, Francia, Caisses des Depots Groupe-Banque des territoires. <https://www.caissedesdepots.fr/blog/article/quels-enjeux-face-la-precarite-mobilite-en-zones-periurbaines>
- BAYARDIN, V. y JABOT, D. (2021): En Île-de-France, la moitié des actifs parcourent plus de neuf kilomètres pour aller travailler. *Flash Île-de-France*, 60. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5425974>
- BOANADA-FUCHS, A., KUFFER, M. y SAMPER, J. (2024): A Global Estimate of the Size and Location of Informal Settlements, *Urban Science*, 8(1), 18. <https://doi.org/10.3390/urbansci8010018>
- CHILOWICZ, J. (2019): *Construire et vivre dans une coopérative de logement par aide mutuelle en Uruguay*. París, Francia, Université Paris1 Panthéon Sorbonne. https://cfuhabitat.hypotheses.org/files/2019/11/Memoire_Juliette_Chilowicz.pdf
- CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES (2023): *À pied et à vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville*. París, Francia, Agence de la Transition Écologique (ADEME). <https://avelo.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/09/guide-a-pied-et-a-velo-dans-les-quartiers-prioritaires-logo-cvtcm-ancet.pdf>
- CULWICK, C. y PATEL, Z. (2020): Building just and sustainable cities through government housing developments. *Environment y Urbanization*, 32, Issue 1, pp. 133 - 154.
- LE COURRIER D'ESPAGNE (2024): *Cataluña aprueba una nueva normativa sobre pisos turísticos*. 22 de marzo de 2024. <https://lecourrier.es/la-catalogne-approuve-une-nouvelle-reglementation-sur-les-appartements-touristiques/>
- DAVIS, J. E. (Ed.) (2010): *The Community Land Trust Reader*. Cambridge, Massachusetts, Lincoln Institute of Land Policy.
- EL DIARIO.ES (2025): *El vacío legal que puso patas arriba el alquiler en Berlín: de paraíso para los inquilinos a maná para los caseros*, 22 de febrero 2025, https://www.eldiario.es/internacional/theguardian/vacio-legal-puso-patas-alquiler-berlin-paraíso-inquilinos-mana-caseros_129_11986359.html
- FONDATION GRENOBLE INP (2020): *Hope*. Grenoble, Francia, Fondation Grenoble INP. https://fondation-grenoble-inp.fr/wp-content/uploads/2020/12/Pre%CC%81carite%CC%81_Ener_et_Pre%CC%81carite%CC%81_Mobil_FINAL_WEB.pdf
- FONDATION POUR LE LOGEMENT DES DÉFAVORISÉS (ANTIGUA FONDATION ABBÉ PIERRE) (2023): *Palmarès de la loi SRU 2020-2022. des centaines de communes hors-la-loi*. París, Francia. <https://www.fondationpourlelogement.fr/sites/default/files/2023-12/LOI-SRU-PALMARES-VDEF.pdf>
- FONDATION POUR LE LOGEMENT DES DÉFAVORISÉS (ANTIGUA FONDATION ABBÉ PIERRE) (2024): *29º Informe sobre el estado de las viviendas precarias en Francia 2024*. París, Francia. <https://www.fondation-abbe-pierre.fr/sites/default/files/2024-01/REML2024.pdf>
- HERNANDEZ-MORALES, A. (2025): Ciudades vivas: lista de deseos de los alcaldes para el plan de vivienda asequible de la UE, *POLITICO Europe*. <https://www.politico.eu/newsletter/global-policy-lab/living-cities-mayors-wish-list-for-the-eus-affordable-housing-plan/>
- INSTITUT PARIS RÉGION (2022): *Les ressorts d'une région bâtiesseuse*. París, Francia, L'Institut Paris Region. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-ressorts-dune-region-batiesseuse>
- INSTITUT PARIS RÉGION (2024): *Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens*. París, Francia, L'Institut Paris Region. <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>

- JANOSCHKA, M. Y SALINAS-ARREORTUA, L. (2017): Peripheral urbanisation in Mexico City. A comparative analysis of uneven social and material geographies in low-income housing estates. *Hábitat Internacional*, 70. pp. 43-49. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2017.10.003>
- LINKE, C. C. (2018): Shortcomings of Brazil's Minha Casa, Minha Vida Programme, *Urbanet*. <https://www.urbanet.info/brazil-social-housing-shortcomings/>
- MÉTROPOLE GRAND LYON (2022) : *Modes de vie, je me déplace*. Septiembre 2022. [https://millenaire3.grandlyon.com/content/download/42601/fichier_associe/Modes%20de%20vie_Se%20deplacer_ok.pdf\[3\]](https://millenaire3.grandlyon.com/content/download/42601/fichier_associe/Modes%20de%20vie_Se%20deplacer_ok.pdf[3])
- MEYERFELD, B. (2024): Au Brésil, face à la crise du logement, les initiatives citoyennes viennent au secours des plus démunis. *Le Monde*, 16 de julio. https://www.lemonde.fr/international/article/2024/07/16/au-bresil-face-a-la-crise-du-logement-les-initiatives-citoyennes-viennent-au-secours-des-plus-demunis_6250803_3210.html
- MINISTÈRE CHARGÉ DU LOGEMENT (2024): *Les organismes de foncier solidaire et le bail réel solidaire*. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Les%20organismes%20de%20foncier%20solidaire%20et%20le%20bail%20reel%20solidaire%202024.pdf>
- MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE (2025): *Communes et inventaire SRU*. <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/communes-et-inventaire-sru/>
- MIRALLES-BUIL, D. (2018): La reterritorialisation du secteur du logement et de l'habitat à Barcelone et Madrid: vers une nouvelle gouvernance urbaine de l'habitat ? *Sud-Ouest européen*, 46, pp. 23-38. DOI: <https://doi.org/10.4000/soe.4612>
- MORENO, C. (2024a): *Droit de cité. De la « ville-monde » à la « ville du quart d'heure »*. Paris, Francia, Éditions Alpha.
- MORENO, C. (2024b): *The 15-Minute City: A Solution to Saving Our Time and Our Planet*. Hoboken, Nueva Jersey, Wiley.
- OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE (ONPE) (2022): *Rapport d'activité 2021*. Paris, Francia, ONPE. https://onpe.org/sites/default/files/2024-03/onpe_rapport_dactivite_2021_VF.pdf
- ONU-HABITAT (2024): *Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos*. <https://unhabitat.org/sites/default/files/2024/10/241672f.pdf>
- PARLAMENTO EUROPEO (2023): *Resolución de 21 de noviembre de 2023 sobre la reducción de las desigualdades y la promoción de la inclusión social en tiempos de crisis para los niños y sus familias* (2022/2060(INI)). TA-9-2023-0408. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0408_FR.html
- RATTI, L. (2023): La lutte contre la pauvreté des travailleurs entre droits nationaux et droit de l'Union européenne. *Revue de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale*, n° 3, pp. 139-151. <https://journals.openedition.org/rdctss/7527>
- ROSA, H. (2010): *Accélération. Une critique sociale du temps*. Paris, Francia, La Découverte.
- SÁNCHEZ-BAJO, C. (2024): Emerging commons: Cooperative housing in Switzerland. *CIDADES, Comunidades e Territórios*, 2024, pp. 24-48. <https://doi.org/10.15847/cct.34674>
- SAHEB, Y. (P.P.): *Mobility And Energy Poverty, Systematic Review Of The Literature*. Cit. En FONDATION GRENOBLE INP (2020)
- STATISTA (2024): *Número de alojamientos turísticos por cada 1.000 habitantes en las principales ciudades europeas en el 3er trimestre de 2024*. <https://www.statista.com/statistics/1316076/hebergements-touristiques-par-1000-habitants-europe/>
- TERRITOIRES INNOVANTS EN ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE (TIESS) (2024): *Le modèle autrichien d'habitation: entre production à grande échelle et pérennisation de l'abordabilité*. Canadá. https://tiess.ca/download/documents/TIESS_rap.modele_autrichien_habitation.pdf
- TRIANA-SÁNCHEZ, S. (2024). El Gobierno de Colombia suspende las postulaciones para el programa Mi Casa Ya, *El País*, 18/12/2024. <https://elpais.com/america-colombia/2024-12-18/el-gobierno-de-colombia-suspende-las-postulaciones-para-el-programa-mi-casa-ya.html>
- VELLOSO, C. M. (2019): PMCMV – Faixa 1: O que motiva as famílias a deixarem sua tão sonhada casa própria? *arg. urb*, 25 (Maio), pp. 25-41. - agosto 2019
- WATSON, B. (2025): *The commuting time saved by American remote workers*. Resume.io. <https://resume.io/blog/the-commuting-time-saved-by-american-remote-workers>
- XIAO, H., WU, A. Y JAEHO, K. (2021): Commuting and Innovation: Are Closer Inventors More Productive? *Journal of Urban Economics*, vol. 121, <https://www.hbs.edu/faculty/Pages/item.aspx?num=59623>

