Desarrollo Urbano y Movilidad Sustentable. La autogestión de la movilidad en el desarrollo urbano actual

Nota crítica

Jesús Adrián Mendoza Hernández
Alma Janet Olvera Hernández
Maestrantes en Diseño en la Línea de Estudios Urbanos
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco
DOI: https://doi.org/10.24275/DWNQ1079

ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO ISSN digital: 2448-8828. No. 22 enero-diciembre de 2015.

Las utopías son los deseos más fabulosos
del hombre para lograr algo

Arq. Enrique Cervantes

Introducción

El propósito de este texto es analizar la historia reciente de la planeación moderna de las ciudades y su reflejo en la movilidad de sus habitantes. ¿Son tan diferentes las ciudades de hace 20, 30 o 40 años? ¿Por qué no se había considerado el concepto de movilidad sustentable?

La sociedad mexicana se perfila hegemónicamente urbana. Hacia el 2010 casi 8 de cada 10 mexicanos vivía en ciudades.[1] Sin embargo, la pauperización progresiva de la calidad de vida, de la movilidad y de la forma urbana, hacen percibir un escenario de crisis en el espacio urbano.

El modelo de planeación urbana en la posguerra

Precisamente la planeación moderna de ciudades a mediados del siglo XIX surgió en un contexto de crisis, derivado de la industrialización de las ciudades en los países desarrollados (G. Sánchez, 2007). La llamada escuela alemana sentó las bases para la reorganización de las ciudades, que pasaron de un contexto rural a uno de industrialización. Fue así que dicha escuela generó seguidores como Camillo Sitte, Joseph Stüben (finales del siglo XIX) y más tar-

1. http://www3.inegi.org.mx/sistemas/sisept/Default.aspx?t=mdemo13&s=est&c=17503. Consultado en marzo de 2015.

ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO ISSN digital: 2448-8828. No. 22 enero-diciembre de 2015.

de, Aymonino, Rossi (principios del siglo XX), pioneros al postular las ideas rectoras para la configuración de las nuevas ciudades europeas. Para estos precursores, la ciudad debía ser vista como un monumento, atendiendo al peculiar sentido de la historia y atención del lugar. Edificios, monumentos y plazas en armonía artística. La explicación de los fenómenos urbanos debía realizarse con base en la misma arquitectura de la ciudad. En resumen, el espíritu de una metrópoli con sentido social, donde los monumentos tuvieran un papel protagónico y capacidad ordenadora. En nuestro país, Carlos Contreras Elizondo y José Luis Cuevas Pietrasanta, fueron pioneros en la planeación urbana hacia mediados de los años veinte. En 1930 se promulgó la Ley General de Planeación, basada en el Plan Nacional de México, producto de Carlos Conteras. Otras influencias en los inicios de la planeación urbana en nuestro país fueron, en menor medida, el ensanche de Cerdá en Barcelona, la Ciudad Jardín de Howard, desarrollada en Inglaterra, y la modalidad de regulación zonning, planteada por Edward Basset en Estados Unidos.

Más tarde, en la ciudad moderna ese papel central de la planeación urbana sería sustituido por los principios rectores de la Carta de Atenas (1933). [2] El conjunto de "comprobaciones" publicadas comprendía 95 artículos divididos en tres partes: 1ª Generalidades; la ciudad y su región. 2ª Crítico estado actual de las ciudades. Habitación, recreación, trabajo, circulación, patrimonio histórico. 3ª Conclusiones, puntos de doctrina. En sus artículos 1, 2, 75 y 95 la Carta de Atenas enfatiza su carácter social y de beneficio a las mayorías:

1. La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico, social y político que constituye la región.
2. Yuxtapuestos a lo económico, a lo social y a lo político, valores de orden psicológico y fisiológico ajenos a la persona humana, se introducen en el debate las preocupaciones de orden individual y lo colectivo. La vida no se desenvuelve sino en la medida en que concuerdan los dos principios contradictorios que rigen la personalidad humana, lo individual y lo colectivo.

75. La ciudad debe asegurar, sobre el plano espiritual y material, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva.
77. Las claves del urbanismo se hallan en las cuatro funciones: habitar, trabajar, recrearse (horas libres), circular.
94. La peligrosa contradicción comprobada aquí plantea una de las cuestiones más escabrosas de la época; la urgencia de regular, por un medio legal, la disposición de todo suelo útil para equilibrar las necesidades vitales del individuo en completa armonía con las necesidades colectivas.
95. El interés privado estará subordinado al interés colectivo.

Su carácter normativo y regulatorio aún no establecía modelos de participación ciudadana, autogestión o movilidad sustentable, sin embargo, hacía énfasis en exigir que las distancias entre los lugares de trabajo y los de habitación fueran reducidos al mínimo (artículo 46). En cuanto a la función circular, la Carta exigía:

59. Que se hagan análisis necesarios, según rigurosas estadísticas, del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región. Trabajo que revelará los lechos de circulación y la calidad de sus tráficos.
60. Que las vías de circulación sean clasificadas según su naturaleza y construidas en función de los vehículos y de su velocidad.
61. Que los cruzamientos de gran tráfico sean acondicionados para la circulación continua por medio de cambio de niveles.
62. Que el peatón pueda seguir caminos distintos a los del automóvil.
63. Que las calles sean diferenciadas según sus destinos: calles de habitación, calles de paseo, calles de tránsito, vías principales.
64. Que las zonas verdes aíslen, en principio, los lechos de gran circulación.

También se observa que el modelo de desarrollo urbano para las circulaciones promovido por la Carta de Atenas, consideró al automóvil particular como el principal medio para circular. Los lineamientos y recomendaciones se hicieron en un contexto previo a la II Guerra Mundial. El consumo minorista que caracterizó la década de los 30 cambiaría radicalmente hacia una sociedad de consumo.

> Nuestra economía enormemente productiva [...] pide que hagamos del consumo nuestra forma de vida, que convirtamos la compra y uso de los bienes en un ritual, que busquemos nuestra satisfacción espiritual, nuestra satisfacción del ego, en consumo [...] nosotros necesitamos cosas consumidas, quemadas, reemplazadas y descartadas a paso acelerado.[3]

A partir de 1940, México vivió el llamado milagro mexicano producto del estímulo económico de la posguerra. Los regímenes de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán experimentaron un crecimiento pujante sostenido y consolidaron nuestro país dentro de la economía mundial.

Bajo este contexto económico alentador, y la influencia funcional y racional de la planificación, se generalizaron en México los planos reguladores. Esta herramienta ha sido implementada desde la primera mitad del siglo XX, hasta nuestros días, como la herramienta para la zonificación, densificación y control del crecimiento urbano. Todos los planos reguladores desarrollados se han basado en un sistema circulatorio.

En 1976 se promulgó la Ley General de Asentamientos Humanos, cuyo fundamento constitucional otorgó la obligatoriedad del Estado de dictar las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos. Dos años más tarde, en 1978, se creó la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP), cuyas funciones eran la planeación de nuevos centros urbanos, el equipamiento y el uso del suelo y vivienda. Paralelamente, se publicó el primer Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

El Estado de bienestar en México había creado y fortalecido como nunca antes la institucionalización de la vida nacional. El Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), el Comité Administrador del Programa Federal de Construcción de Escuelas (CAPFCE) y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) abanderaban las obras más importantes de esos sexenios.

Al llegar la década de los 80, el establecimiento de un nuevo orden mundial cambió radicalmente la estructura económica denominada "el espacio de los flujos", un sistema integrado de producción y consumo, fuerza de trabajo y capital, cuya base son las redes de información. (M. Castells, 19 89).

2. http://www.icomoscr.org/doc/teoria/VARIOS.1931.carta.atenas.restauracion.monumentos.historicos.pdf consultado el 15 de marzo de 2015.

3. Víctor Lebow en Journal of Retailing. Primavera 1955.

Sin embargo, el bienestar que debería vincularse al modo de vida urbano no implica la erradicación del atraso y la pobreza. Nuestras ciudades se desdibujan en grandes zonas irregulares, carentes de seguridad jurídica, movilidad, servicios urbanos e infraestructura. ¿En qué falló el binomio planeación-ejecución implementada desde el siglo pasado? ¿Cuáles son las causas de la incompatibilidad entre propuestas y realidad?

Los proyectos coyunturales generan que la relación planeación-ejecución se torne cíclica y repetitiva. La agenda urbana se encuentra condicionada a los colores del partido polítco en funciones, lo que imposibilita la continuidad de los proyectos; incluso, anula la labor, orientada a la evolución en la calidad de vida en las ciudades. Es por ello que es necesario reformular cómo y de qué manera hacemos ciudad a partir de proyectos constantemente condenados al fracaso. Infraestructura de movilidad como la línea 12 del metro, el segundo piso del periférico o la creación de autopistas de uso exclusivo para automotores privados, son ejemplo de ello.

El concepto de movilidad urbana sustentable en la planeación moderna de ciudades

La lógica eficiente y práctica del modelo neoliberal resalta que la prioridad es la acumulación de capital a través de la renta diferencial del suelo, dejando de lado la integración social, cultural y ambiental. Bajo estas determinantes, cada vez tenemos ciudades más segregadas y con menor movilidad.

Blanca R. Ramírez define a la movilidad como una atribución inherente a las personas. Otra definición menciona que se trata de un conjunto de procesos que integran una cualidad o atributo de los individuos que refiere a su capacidad de movimiento y que puede ser un cambio de lugar o proceso que lo genera (Abbagnano, 2004). Sin embargo, en la planificación de las ciudades mexicanas se incluye en la movilidad aspectos como el transporte, infraestructura e incluso migración. Resulta entonces pertinente redefinir un concepto útil, puntual y actual. En concordancia con la autora anteriormente citada, la movilidad es un atributo de las personas y no de los lugares, que refiere a la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro, por lo cual puede ser sinónimo de desplazamiento (B. Ramírez, 2009).

A esta concepción de movilidad inherente a las personas, cabe el reconocimiento (más no el otorgamiento) del Estado mexicano a definir a la movilidad como un derecho humano fundamental. En su informe 2011-2012, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal define, en sus dimensiones física, legal, social y cultural, el derecho a la movilidad como la implicación de reconocerse como ciudadano o ciudadana al moverse mediante un espacio urbano. En consecuencia, se accede a todos los espacios literales y simbólicos en los que ocurre una vida de calidad.[4] En esta dimensión, el Estado mexicano es un actor garante del derecho fundamental a la movilidad. A la construcción de esta definición interdisciplinaria se agrega un enfoque sustentable, siendo nuestras ciudades epicentro de un empobrecimiento progresivo de la calidad ambiental y de pérdida de la calidad de vida de sus habitantes.

4. CDHDF. Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal (2011-2012).

Hasta la publicación del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, ningún plan había considerado a la movilidad sustentable dentro de sus objetivos, evidenciando la ausencia de políticas de movilidad previas.

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 define a la movilidad urbana sustentable como: "a aquellos desplazamientos multimodales, seguros y eficientes que propician la reducción del uso de vehículos particulares motorizados y se realizan en condiciones de equidad, tanto en las vialidades como en el espacio público de un área urbana consolidada."

En su glosario de términos, el mismo programa define a la movilidad sustentable como:

> Política de planificación urbana que vincula y coordina tres sectores; el ambiental, el de transporte y el de desarrollo urbano. Para ello, promueve dos ejes de política: la implementación de sistemas integrados de transporte urbano de alta calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura en las ciudades, y la integración de las estrategias de movilidad no motorizada con las de racionalización del uso del automóvil y calidad de espacio público.

Al final del programa, el documento da cuenta de la realización de una consulta de la población en general (un foro por cada entidad federativa),y entre las propuestas más mencionadas está la mejora y rehabilitación del transporte público y el reposicionamiento del peatón como unidad básica de movilidad.[5]

Aunado a lo anterior, el costo del uso prioritario del automóvil particular para subsanar la movilidad en urbanizaciones locales, fragmentadas y dispersas, con tiempos cada vez mayores, es un proceso claramente insostenible. Si bien los programas gubernamentales ya dan cuenta de la gravedad del problema que representa la desconexión entre movilidad y desarrollo urbano, el cambiar esta tendencia implica ir en contra de la lógica capitalista de acumulación de capital y de consumo.

¿Cómo pasar de la prospectiva a la acción concreta? La perspectiva es compleja, pero podemos deducir que la responsabilidad es compartida entre todos los actores y niveles. Responsabilidad que representa un cambio en la mentalidad del ciudadano común.

Hacia una movilidad urbana sustentable y autogestionable a través de asociaciones civiles

Desde las esferas del poder político y el capital privado, además de los medios masivos de comunicación, se plantea la idea hegemónica capitalista de construir ciudades con crecimiento y desarrollo económico constante, esto con la finalidad de hacerlas competitivas desde la perspectiva global y convertirlas en parte del modelo neoliberal que prevalece como pensamiento único alienado, el cual se basa en el principio de hacer del consumo nuestra forma de vida, en el que el estatus social depende de la cantidad de consumo. Los medios masivos institucionalizados son herramientas pilares que han formado el imaginario social del derroche. La

5. De acuerdo al Diagnóstico Nacional sobre la percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad, llevado a cabo en diciembre de 2013 y financiado por la Comisión Nacional de Vivienda.

obsolescencia programada,[6] o la moda dirigida hacia una uniformidad universal, impacta todos los días, a todas horas, a través de los medios masivos de comunicación. Frases como "Vales menos si no compras, pues no estás a la moda" son otra manera de impactar las mentes de los consumidores mediante una obsolescencia percibida. Annie Leonard define este proceso como un sistema basado en el flujo de los materiales (sistema finito) donde el motor es el consumo.

El uso del automóvil privado es claro ejemplo de este flujo de los materiales. En su concepción y propósito original, el auto es un bien de lujo (A. Gorz, 1973). El lujo es la manifestación de la riqueza que quiere impresionar al pobre, el triunfo de la apariencia sobre la sustancia. Una necesidad para mucha gente que quiere tener una sensación de dominio sobre los demás. Si el lujo es la utilización impropia de materiales costosos sin mejorar sus funciones, el lujo es una manifestación de la estupidez (B. Munari, 1983).

Queda claro que bajo este esquema de ciudades globales-neoliberales de consumo no se ha construido un modelo alternativo de crecimiento de ciudades paralelo a la alienación neoliberal. Al menos no en México. En específico un modelo de crecimiento y desarrollo que pondere la equidad y la participación ciudadana. Un modelo que ubique en una escala de importancia al peatón como unidad básica de movilidad y en segundo lugar al automóvil privado, y que además sea congruente con los recursos destinados a esta gestión.

En este contexto, vale la pena señalar que el panorama se oscurece debido a que el automóvil es visto socialmente como un objeto de lujo que supone placer y ventajas de velocidad respecto a los demás, no obstante, cuando otros acceden a él lo que en realidad genera es una parálisis general de circulación. En ciudades segregadas como las nuestras las distancias se multiplican para llegar al trabajo, equipamiento y servicios. Es así como el auto en lugar de ser una alternativa se convierte en parte del problema. De esta manera, a través de la sociedad de consumo ha sido posible la democratización de este lujo, recordemos que la industria automotriz es uno de los pilares de la economía neoliberal, ya que además de la mano de obra directa que emplea, genera una industria paralela de complementos y accesorios; con todas las consecuencias e impacto en nuestras ciudades que esto supone. Las ventas mundiales de automóviles van en aumento. Tan sólo en el 2014 ascendieron a 85 millones de unidades.[7]

André Gorz, en La Ideología del Automóvil (1973) asume que en las prácticas cotidianas de las personas prevalece una ideología burguesa que fomenta superioridad a expensas de los demás; de ahí que el individuo cuando está al volante adquiere un egoísmo agresivo y competitivo que ve en los demás obstáculos que limitan su velocidad.

Algunos efectos que provoca el uso del automóvil consisten en hacer de la ciudad un lugar ruidoso, contaminado y asfixiante que ya no invita a disfrutarla, y que por el contrario genera una ciudad inhabitable que se ha diseñado para la circulación de los autos y no de las personas.

Adicionalmente, la historia política en materia urbana nos ha demostrado que la situación es más compleja que una simple formula de planeación urbana. Y que para lograr una efectiva articulación teoría-praxis es fundamental el acuerdo político, llevado de la mano de una planeación hecha por especialistas, con recursos suficientes y acciones concretas que se vean reflejadas en la vida cotidiana de quienes viven la ciudad, ya que es en la ciudad donde se perciben las carencias en términos de infraestructura, movilidad, vivienda, servicios, etcétera.

A propósito, encontramos muy útil y vigente el pensamiento de Cornelius Castoriadis que menciona de qué manera la gente común podemos gobernar nuestra propia vida e instituir la autogestión sin dogmas ni imaginarios sociales de por medio. Pensamiento alienado contra pensamiento creativo. El reto es vencer la apatía que se convierte en norma cuando los intentos de participación de la gente son sistemáticamente frustrados. La participación entendida como un acto de corresponsabilidad para la mejora de la ciudad de todos.

Las acciones desde la ciudadanía se pueden entender como pequeñas diferencias dentro de grandes esfuerzos. La adopción de estrategias que buscan mejorar la calidad del medio ambiente, disminuir el ruido o impulsar tácticas de movilidad más eficientes que faculten los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, son un ejemplo.

Creemos que para que las personas puedan dejar de usar el auto, no sólo es necesario implementar otros medios de transporte eficientes, sino procurar erradicarlos. Esto significa generar mecanismo para que las personas puedan realizar sus actividades en su propio barrio, que puedan desplazarse a pie en un entorno habitable.

El reto consiste en impulsar maneras alternativas de movilidad sustentable, y al mismo tiempo transformar los paradigmas que se han impuesto. Esto implica destruir la creencia de que el uso del automóvil particular nos provee de un estatus social por encima de otras formas de movilización y apostar por el cambio social imaginativo que propuso Castoriadis: deconstruir el proceso de valorización interna acerca del ser y tener. La emancipación dice Jacques Ranciére, proviene de construir una postura propia que implica romper con la institución anterior, necesaria pero nada fácil, Todo progreso, toda liberación, implica ruptura (L. Villoro, 1978).

Ejemplos de esta "emancipación institucional" incluyen las micro acciones personales, aunadas a las impulsadas por asociaciones civiles y organizaciones no gubernamentales que buscan concientizar al resto de la sociedad acerca de cómo ejercer nuestro derecho a la movilidad. Organizaciones que inquieren, combaten y se confrontan con las instituciones, órganos políticos y jurídicos para obtener acuerdos, facilidades y recursos en pro de la ciudad.

La lista de asociaciones es larga, e incluso habrá quien pueda cuestionar la eficacia y transparencia de operación de algunas o de todas. Sin embargo, el esfuerzo está vigente y busca la mejora de la ciudad a partir de los ciudadanos y para los ciudadanos. Las demandas de movilidad cotidianas, mismas que parecen quedar invisibles a los ojos de la estructura económica neoliberal, son fundamentales.

6. Programación del fin de la vida útil de un producto que tras un periodo de tiempo se vuelve obsoleto e inservible para el fin que fue creado.

7. Dato tomado de The Wall Street Journal en su página web: http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702304858104579262412636884466 visitado el 12 de abril de 2015.

Conclusiones

La planeación urbana y regional en nuestro país se encuentra rebasada y no resulta suficiente para explicar u ofrecer soluciones a los problemas urbanos. Históricamente hemos adoptado procesos de urbanización desarrollados en Europa o Norteamérica. La influencia actual de criterios de desarrollo funcionales y racionales heredados de la Carta de Atenas, y traducidos en planos reguladores, siguen siendo la herramienta para tratar de contener el crecimiento de nuestras ciudades. El trinomio planeación–diseño–ejecución, resulta incongruente. Por otra parte, la institucionalización de la planeación urbana en México data de 1976, con la promulgación de la Ley General de Asentamientos Humanos, la cual plantea una línea rectora centralizada y normativa. Hoy día, los planes y reglamentos urbanos de las ciudades mexicanas están basados en esta ley. Este ordenamiento otorgaba al Estado la obligatoriedad de dictar la normatividad necesaria para ordenar los asentamientos humanos homogenizando la legislación y administración urbana del país. Sin embargo, en la actualidad, en un contexto neoliberal de debilitamiento del Estado, resulta contradictorio e inoperable seguir manteniendo esta visión. Es fundamental entender la vida urbana como una corresponsabilidad entre sociedad civil y estructura gubernamental, en donde la primera tendría que evitar sucumbir a la influencia de la publicidad y los medios de comunicación que suponen superioridad y exclusividad a través de la posesión de objetos materiales que no todas las personas pueden pagar, por ejemplo, un automóvil. Mientras que la estructura gubernamental tendría que manifestar mayor voluntad política y articulación eficaz, incluso con las asociaciones civiles que mantienen una actitud combativa para lograr una ciudad más habitable.

Es necesario contrastar las propuestas políticas de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda,que enarbolan el esquema de una "ciudad compacta multifuncional" (SEDUVI 2013), contra la ideología del uso del automóvil que prevalece en un sector de la población. Esta confrontación de ideas permite identificar, de manera sumamente sencilla, la contradicción entre políticas.

¿Qué ocurre en el ámbito político? ¿Qué acciones efectivas se están tomando para contrarrestar el uso desmedido del automóvil? Parece que la búsqueda de una ciudad más habitable ha quedado sólo en el discurso, y que las políticas públicas de carácter urbano sólo se concentran en generar más vialidades que, después de cierto tiempo, quedan superadas por el aumento de automóviles en circulación.

¿Qué ocurre con el peatón? Basta con observar la ciudad para comprobar que está diseñada para la circulación de los automóviles y no de las personas. Eso nos significa que las políticas públicas, al menos en apariencia, sólo están favoreciendo al sector de la población que cuenta con automóvil,.

Otro ejemplo de incongruencia política es la facilidad contemporánea para obtener un crédito automovilístico, a pesar de los severos conflictos viales, accidentes, conglomeración y contaminación ambiental y auditiva que se padece en la ciudad. La evasión del programa Hoy No Circula por autos nuevos contribuye a la contradicción. En este sentido, bien vale la pena contemplar que de continuar con este camino político y práctico, en un tiempo breve se agravarán más los problemas de contaminación y circulación en la ciudad.

A manera de propuesta sugerimos los siguientes puntos para disminuir la tendencia de auto movilización de las personas, así como atender a la demanda de movilidad que se requiere en la ciudad:

- En primer lugar debe haber una fuerte inversión económica dirigida al mantenimiento y creación de transportes públicos. Se debe buscar que el transporte público sea eficiente y seguro, que satisfaga las necesidades reales de la población. Por ejemplo: implementación de más rutas de transporte que conecten a gran parte de la ciudad, con horarios de servicio extensivos.
- Que el sistema de transporte público, en general, se ejecute con medidas más sustentables y ecológicas para que contribuyan a disminuir los contaminantes ambientales y auditivos.
- Debe haber políticas públicas que se articulen institucional y socialmente. Esto con el objetivo de no perder de vista las situaciones y necesidades reales que tienen las personas a la hora de ejercer su movilidad cotidiana.
- Promover campañas publicitarias que ayuden a transformar las percepciones negativas que las personas tienen respecto a los transportes públicos.

En cuanto a medidas políticas se refiere, consideramos que hay mucho por hacer, por ejemplo: fomentar el uso de medios de transporte alternativos y desincentivar el uso del automóvil mediante la instauración de parquímetros. Además, que la infraestructura urbana se dirija al peatón como unidad básica de movilidad y no hacia el automovilista.

Bibliográfia

Abbagnano, N. (2004). Diccionario de Filosofía. México: Fondo de Cultura Económica.

Castoriadis, C. (2013). La institución imaginaria de la sociedad. Buenos Aires: Tusquets.

Gorz, A. (Septiembre de 1973). La ideología social del automóvil: Le Sauvage. Recuperado el 9 de Abril de 2015.

Leonard, A. (2007). La Historia de las Cosas . México: Fondo de Cultura Económica.

Munari, B. (1981). Cómo nacen los objetos. Apuntes para una metodología proyectual: GG México, 15ª Reimpresión.

Ranciére, J. (2010). El espectador emancipado. Argentina: Manantial.

Ramirez, B. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos . Ciudades 81, 3-8.

Rueda, S. (s.f.). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa . Recuperado el 11 de Abril de 2015, de http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html

Sánchez, G. (2007). Grandes proyectos de la planeación moderna de ciudades y de regiones. De las teorías a las prácticas . México: Quivera.

Sartre, J.P. (2005). Lo imaginario. Buenos Aires: Lozada.

Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. (s.f.). Agenda de trabajo 2013-2018 . Recuperado el 28 de Marzo de 2015, de http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/index.php