

La (in) Movilidad cualitativa

**Schmidt, Inés¹; Olivera, Adriana B.²; Sperandío, Analía³;
Ramondino, Candelaria⁴**

ines.schmidt1955@gmail.com; abolivera@hotmail.com;
analía0904@gmail.com; canderamondino@gmail.com

1. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente. Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina.;

2. Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Instituto del Hábitat y del Ambiente. Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos. Mar del Plata. Argentina.

3. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente. Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina.

4. Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Instituto del Hábitat y del Ambiente. Mar del Plata. Argentina.

Línea temática 2. Palabras, categorías, método
(Términos clasificatorios, taxonomías operativas)

Palabras clave

Desigualdad, Diferencias, Desconexión, (in)Movilidad

Resumen

Esta presentación forma parte de un proceso de desarrollo e investigación desde el año 2014; lo cual ha permitido abordar desde varias perspectivas y vertientes los desplazamientos de las personas en el

territorio urbano y rural. Así es que, en el año 2021 nos propusimos avanzar en la (in) Movilidad cualitativa, haciendo hincapié en las relaciones de sentido y significación que configuran un conjunto de procesos sociales (García Canclini, 2006:34); y en los cuales se establecen relaciones complejas e intensas entre el movimiento y la aprehensión del territorio, que se pueden caracterizar en los flujos y las tensiones que ponen en evidencia las relaciones de fuerza (valor de uso y de cambio) y las desigualdades = (in) movilidad.

En el marco de la excepcionalidad determinada por la Pandemia COVID-19 nos instaló en un nuevo contexto social capaz de interpelarnos. Por lo que, esta interpelación requiere conceptos y procedimientos para abordar con otras perspectivas esta nueva temporalidad. Estas observaciones nos posibilitan indicar que la investigación cualitativa tiene una relevancia específica para el estudio de las relaciones sociales en la cual permanecen las desigualdades preexistentes en una nueva y creciente diversidad de problemas. (Flick:15-16).

Al respecto, Lindón, A. retrata con mucha claridad estos nuevos contextos = nueva temporalidad de aceleración y diversificación de las desigualdades:

Ese estar en los lugares ocurre en fragmentos particulares de tiempo. Ni el lugar en el que estamos, ni el tiempo en el que acontece, resulta neutro para nuestras acciones y para nuestro ser en el mundo. A través del estar en los lugares, tejemos relaciones con ellos, los cargamos de sentidos, de memoria y también de fantasías. (2011:17)

Lo dicho hasta aquí sugiere que el conocimiento de las prácticas sociales de la (in) movilidad, nos debe ubicar en otra instancia de reflexión, superadora de la sempiterna relación que se establece entre el desarrollo urbano y las soluciones que se instrumentan para revertir y mejorar sus límites; siendo su principal característica los vínculos estrechos con las grandes inversiones en infraestructura.

¿Las fuerzas que en el pasado generaron los “aglomerados urbanos” siguen siendo todavía tan intensas e importantes o estamos asistiendo a su

colapso en las condiciones de habitabilidad? Las respuestas a otra pregunta (sugere) ¿las deseconomías de la aglomeración no están superando las ventajas? ¿servirán para ordenar las reflexiones y nos permitirá redefinir los ordenamientos del espacio urbano en constante disputa? Este es el gran desafío para abordar las desigualdades funcionales que se expresan en el territorio.

Contexto. Viejos temas en la excepcionalidad COVID-19

¿Dónde estamos?

En el año 2021, acompañados por la excepcionalidad COVID-19 e interpelados por los desafíos a los cuales debemos enfrentarnos. No obstante, es importante distinguir que la finalidad de esta ponencia es avanzar en las mejoras de las prácticas asociadas a la (in) movilidad y generar instrumentos que contribuyan a resolver las desigualdades que se ejercen respecto de las personas.

Cabría examinar a qué nos referimos cuando se menciona la (in) movilidad. Como sostiene Cháves, M., *et al.* (2016:62) en la noción de clase, de territorio, de construcción de desigualdades, de contrastes, **la espacialidad constituye un dato social y modela la experiencia**. El espacio urbano sólo se comprende en la interacción de las personas que lo habitan, con las actividades que desarrollan y en la construcción de sentidos. Ahora bien, desarrollado el contexto y los enfoques con el cual se aborda la (in) movilidad, mencionamos el planteo y los análisis que se realizaron en julio 2020, con relación a la **adaptación** al “nuevo entorno urbano”, a los comportamientos sociales y a los patrones de los desplazamientos de las personas.

Las principales conclusiones se centraron en la evaluación de la permanencia y consolidación de las modificaciones de las nuevas maneras del desarrollo de las actividades laborales, comerciales, productivas, etc. y en la administración de la infraestructura para su uso de manera diferencial. Sin embargo, según esta reseña, el análisis básicamente es un punto de vista único. Se comienza por afirmar la vinculación **Usos + Infraestructura** como centro de los análisis y acciones asumidas. Esta crítica, que como fuerza contrastante finalmente nos acercó al siguiente eje de la temática que nos compete; detectar los vacíos de la Movilidad en el que, el transporte NO siempre resuelve las necesidades de las personas. En este sentido, todo indica, que es preciso promover políticas para adecuar el transporte a la Movilidad y construir mecanismos de resolución de los vacíos de la Movilidad. Lo cierto es que nos enfrentamos a una problemática estructural que bien describen Sheller y Urry, (2016:333-355) el movimiento tiene un rol estructural en todas las prácticas sociales y, además, indican los autores la existencia de diferentes modos de movilities y sus complejas combinaciones: "*El nuevo*

paradigma de las movilidades aspira a una reformulación fundamental de la ciencia social.” Por lo que proponen, varios niveles de análisis.

El primer nivel, hace hincapié en el rol constitutivo del movimiento dentro del funcionamiento institucional y de las prácticas sociales. El segundo, analiza las diferentes *“modos de movilidades y sus complejas combinaciones: desplazamientos de cuerpos de personas; movimientos físicos de objetos; viajes virtuales a menudo en tiempo real trascendiendo las distancias; circulación comunicativa a través de mensajes entre personas; y viajes imaginarios.”* El tercer nivel se centra específicamente en nuestra propuesta, *“estas movilidades necesitan modelos específicos de investigación para poder capturar y representar distintos tipos de movimiento y las prácticas e instituciones relacionadas. Los métodos móviles no sólo mezclan aproximaciones cualitativas, cuantitativas, visuales y experimentales tales como “siguiendo las cosas”; sino que también intervienen en problemas “aplicados” definiendo lo empírico en formas innovadoras que apuntan hacia nuevos problemas”.*

El cuarto nivel, desarrolla *“... las complejas combinaciones de movimientos y anclajes dentro de estas formas de movilidad”.* Las movilidades están organizadas en y a través de sistemas y estos sistemas de movilidad presuponen *“infraestructuras inmóviles”* Por último, el quinto nivel, enfatiza que:

... “las prácticas sociales pueden emerger a través de “consecuencias no planeadas” derivadas de la forma en que las personas usan, innovan y combinan diferentes sistemas. Las tecnologías nuevas y las existentes no están atadas a ciertos sectores o “dominios”, tales como el “transporte”.

Aun así, debe destacarse la importancia de este paradigma de las movilidades *“implica analizar redes, relaciones, flujos y circulación, y no lugares fijos”.* Esto, desafía la idea del espacio como un contenedor para los procesos sociales. En especial, es muy significativo aquí el *“capital de redes”, estudios muestran cómo el capital de redes varía entre grupos sociales sosteniendo tal capital las relaciones de poder en el tiempo”.* Estas observaciones, nos habilita afirmar que la Movilidad no se explica, sólo, en la relación entre el Transporte y la Infraestructura, este par da respuesta a un segmento mínimo de la matriz que define los múltiples desplazamientos de las personas.

Lineamientos

En el presente acápite se abordan varias problemáticas: las relacionadas con la planificación, la regulación y la satisfacción de las necesidades que definen las personas cuando deciden moverse. La planificación del transporte se centra en el análisis de los usos del suelo y el comportamiento de los viajes, en función a las condiciones socioeconómicas de las personas que viajan y la ubicación relativa del hogar y el acceso a las diversas actividades. Antes de avanzar, se explican las razones tenidas en cuenta para reconsiderar los instrumentos conceptuales y metodológicos que permiten comprender los vacíos en la Movilidad = (in) Movilidad.

La primera consideración refiere a la heterogeneidad y los niveles de conflictividad socio urbanos; la segregación y desigualdad como consecuencia explícita de las políticas en el territorio y los procesos de desurbanización. Esto implica reflexionar respecto de la funcionalidad de la planificación en sus diversos dispositivos de homogenización de las ciudades que ponen en tensión la significación y pregnancia las diversidades que se expresan de múltiples maneras. Este modelo se estructura en la diferencia, multiplicidad. Como es de esperar, este modelo de estandarización inmobiliaria y vial es el que debe ser reformado y transformado, la situación al día de hoy es la reproducción de las regulaciones.

Desplazamientos en la excepcionalidad COVID-19

El Sistema de Transporte Público existente, considerando la oferta y los patrones de prestación del servicio, ¿tienen capacidad para dar respuesta a los desplazamientos de las personas en los tiempos que estamos atravesando? y en aquellos que vendrán? La estructura Metropolitana, en cuanto a la localización de las personas, de los equipamientos, y servicios, áreas de concentración de la oferta del empleo y la ocupación del territorio metropolitano. La intensificación de la disputa por el espacio urbano, esta situación nos debe acercar a la implementación de nuevas políticas del lugar que involucren y resuelvan los desplazamientos de las personas "tácticas del hábitat". La Pandemia COVID-19, ha evidenciado de manera rotunda los accesos "diferenciados" al suelo urbano. La (in) movilidad que se explica entre el desarrollo urbano y las soluciones que se instrumentan para solucionar y mejorar sus propios límites, siendo su principal característica la fuerte vinculación con las grandes inversiones en Infraestructuras. Otra pregunta subsidiaria de lo antedicho es la siguiente; ¿las deseconomías (variable social) en los aglomerados urbanos es mayor que las ventajas?

A partir de lo mencionado, la Planificación de la movilidad busca establecer relaciones entre las funciones urbanas que se caracterizan por su diversidad, sistematizando las siguientes dimensiones: consumo del suelo, densidad, actividades económicas, nivel socio económico de la población, condiciones ambientales, etc., en esta perspectiva relacional, asociada a las demandas diferenciadas del transporte y a la condiciones de la oferta, es el lugar en el cual nos posicionamos para preguntarnos cómo será la movilidad en los tiempos que vienen. En este contexto de excepcionalidad, destacamos que cuando las actividades se inicien, ya no será posible volver a la movilidad conocida. Es necesario inventar ¹nuevas condiciones para ejecutar los desplazamientos de las personas y las cargas y esto conlleva a repensar las construcciones culturales, económicas y simbólicas preexistentes, teniendo en claro que todas estas prácticas están sujetas a innumerables y contrastantes interpretaciones (Lobato Correa, R., *et al.*, 2002:23).

Estamos ante la posibilidad política que nos permitirá alcanzar una Movilidad equitativa y que de respuestas efectivas y de calidad a las necesidades de las personas para concretar sus viajes. Lo mencionado nos sitúa en nuevas relaciones entre las localizaciones y la "creación" de nuevos itinerarios metropolitanos y entonces, las jornadas laborales, las jornadas de estudio, las jornadas recreativas, etc. NO se desarrollarán en los mismos horarios y la tensión y disputa sobre el Sistema de Transporte Público adquirirá otras dimensiones y estos nuevos flujos serán la expresión de una nueva temporalidad.

Consideraciones 2020-2021

Mirando en retrospectiva. ¿Qué fuimos diciendo y comunicando? Mencionamos algunas. Se debe planificar para dar respuesta a la totalidad de la demanda. *¿Cuál será la demanda en la nueva temporalidad? ¿Qué Transporte Público será el adecuado para cumplir con la seguridad, la confiabilidad y las condiciones adecuadas para asegurar la salud?* En este sentido, puede decirse que se responde a las múltiples necesidades que las personas tienen al definir su viaje. Sin embargo, las restricciones en los medios de transporte, no sólo se ve alentada por la organización y cambio en las prácticas sociales, sino también por la innovación tecnológica y adecuación proyectual, las palabras claves en esta instancia son: **Innovar y Proyectar**. Lo antedicho, tiene consecuencia directa en la gestión de la **capacidad y el hacinamiento** en las diferentes unidades de todos los modos de Transporte y que, este sea lo más seguro posible. Estamos, en el preciso y único momento para abordar la "nueva temporalidad" de los desplazamientos urbanos con equidad (sostenibilidad en calidad y seguridad), la cual se expresará, sólo, cuando se atiendan las diferentes necesidades de las personas revirtiendo su situación de vulnerabilidad. Por lo que, adquiere una vigencia irrecusable el cumplimiento de las pautas de seguridad y prevención para garantizar los desplazamientos de las personas en el Transporte Público.

Es importante tener en cuenta la premisa de la cual se parte, **sin los servicios de transporte público la ciudad pierde su esencia democrática y pedagógica**; su prestación y gestión involucra a la política crítica. Freire, por ejemplo, al respecto argumenta que:

"Contenidos que sólo son retazos de la realidad, desvinculados de la totalidad en que se engendran y en cuyo contexto adquieren sentido. En estas disertaciones, la palabra vacía de la dimensión concreta que debería poseer y se transforma en una palabra hueca, en verbalismo alienado y alienante. De ahí que sea más sonidos que significado y, como tal sería mejor no decirla". (Freire, 2005:77)

¿Cuáles son las acciones y procedimientos que se deben implementar?

De acuerdo con Montejano Escamilla, J. (2013:57) es preciso revertir los enfoques de los corredores de transporte masivo como consecuencia de las líneas de deseo consignadas en las encuestas origen destino, estas *"no se han planteado como*

soluciones de ordenación del territorio, sino paliativas a una situación territorial determinada. Ellas han servido para apuntalar la estructura territorial imperante en la metrópoli, acentuando las diferencias entre los que pueden vivir dentro y los que tienen que vivir fuera de ella.” Este enfoque se basa en predecir los flujos con el propósito de diseñar la red, el mismo no tiene en cuenta las características ni el comportamiento de los viajes.

En esta instancia, es importante mencionar las líneas conceptuales con las cuales proponemos abordar el sistema determinado por la estructura urbana y los desplazamientos de las personas. Este sistema, para cumplir con el objetivo antedicho, debe contemplar los factores culturales; la organización de la comunicación; y las características de las relaciones sociales. Para contextualizar, la ubicación relativa de las personas en el territorio define sus condiciones de vida, y que, además se ven alteradas en virtud de la distancia y tiempo respecto a la multilocalización de las actividades.

Es entonces que, nos acercamos a la planificación urbanística contextualizada, como instrumento que nos permitirá asegurar que los desplazamientos de las personas se ejecuten de tal manera, que vean resueltas sus necesidades y expectativas. Es aquí donde mencionamos los aportes de Sheller y Urry (2018:333) respecto de los cambios teóricos significativos en los desarrollos sobre las movilidades (in) movilidades, quienes nos revelan, *“Algunos planificadores urbanos se refieren a un cambio que ya está ocurriendo hacia un “nuevo paradigma de movilidad” mediante el cual se refieren a sistemas cada vez más basados en el intercambio, la conectividad y la accesibilidad. En primer lugar, hay un nuevo énfasis en diseñar para la caminabilidad y la accesibilidad...”*

Es precisamente esta apertura a la planificación urbanística contextualizada que nos llevó a reconsiderar los fundamentos del desarrollo de la plataforma (SIP)², que se focalizó en los movimientos peatonales y en los ámbitos de aplicación. A continuación, se mencionan algunos posibles:

Diseño del espacio público: la plataforma (SIP) nos permite saber en qué estado está la circulación peatonal del espacio público a intervenir, y así mismo estimar que efectos posibles tendrían las alternativas que diseñamos;

Estudios de impacto ambiental: se puede determinar la influencia que tendría ciertos emprendimientos en los desplazamientos peatonales del área;

Proyectos de transporte: la herramienta sirve para evaluar las alternativas de cambios en los servicios públicos;

² Investigación Aplicada: *Desarrollo de una Plataforma para intervenir en grandes áreas atractoras de viajes* (SIP, Simulador de Desplazamientos Peatonales), que fuera financiado por la Secretaría de Políticas Universitarias. (Res. SPU 4537/2014 32-64-135).

Proyectos comerciales de grandes superficies: Podemos saber qué tipo de atracción ejercería este proyecto y como alteraría las circulaciones existentes.;

Grandes edificios públicos con circulación peatonal: Se puede conocer los movimientos internos en estos espacios. Se puede elaborar una red de movimientos con segmentos y nodos que nos permitan conocer y optimizar estos espacios;

Equipamientos atractores de viajes (escuelas; hospitales; aeropuertos; etc.): En este caso se puede conocer el efecto que tienen estos elementos en la circulación peatonal de un área determinada. La herramienta sería un complemento para diseñar cambios en el espacio público circundante y optimizar la circulación.

Proyectos de equipamiento urbano: Podemos saber cuál es el estado del ancho real de la vereda sobre la que se trabajara y determinar qué efectos sobre el nivel de servicio tendrían las posibles alteraciones que se piensan;

Espacios recreativos para circulación peatonal (ferias, exposiciones, etc.): Aquí la herramienta nos permite diseñar y optimizar las circulaciones internas de estas grandes áreas peatonales, así como el efecto que podrían tener para espacio urbano donde se ubican. Se pueden estudiar las distintas circulaciones internas o la ubicación de los accesos.

El espacio público de una ciudad se va construyendo a partir del uso y apropiación que los diferentes “*usuarios*” realizan sobre él y que hacen a las particularidades de “*movilidad y vitalidad*” de la ciudad.

Tal como hemos argumentado en el año 2020 considerando la excepcionalidad COVID-19, las palabras claves en esta instancia son: **Innovar y Proyectar** y en consecuencia nuestro punto de partida es el desarrollo de un marco teórico específico e Indicadores sobre calidad ambiental de las vías peatonales, que debe contemplar las siguientes consideraciones; determinación de dimensiones de análisis de la calidad espacial; determinación de variables en cada una de las dimensiones y parámetros de evaluación y la **Incorporación de la calidad espacial como una variable en el desplazamiento peatonal**

Los criterios de evaluación del espacio público de Verdaguer, C. (6-10) en esta instancia de recuperación de líneas de abordaje del Proyecto, nos sitúa en lo siguiente:

Aunque la concepción de cualquier espacio público requiere un enfoque integral en el que se solapen todos aquellos aspectos de uso, función, mantenimiento, imagen, inversión o gestión que pueden coadyuvar a su éxito en términos de calidad de vida urbana, la necesidad de ordenar la reflexión en torno a estos aspectos obliga necesariamente a adoptar de partida un enfoque fragmentario siempre que, a la hora de contemplar cada uno de estos aspectos separados, no se pierdan de vista sus conexiones múltiples con todos los demás.

Así, el desarrollo de los criterios de intervención en el espacio público -social-ambiental nos ha posibilitado tener un adecuado conocimiento de los instrumentos para la **planificación de la Movilidad**; con los siguientes objetivos; realizar caracterizaciones territoriales adecuadas y, además, programar medidas e

intervenciones apropiadas para orientar las acciones relacionadas con los desplazamientos de las personas, atendiendo las múltiples y complejas interrelaciones socio - territoriales.

Por último, se hace hincapié, en todas las visiones que contribuyan a la transformación de aquellos sectores urbanos, periurbanos afectados por las diferentes capacidades y opciones de las personas para definir sus estrategias de viaje, con fundamentos teóricos metodológicos e instrumentales que faciliten, en un proceso planificado, conocer los diferentes instrumentos de planificación que existen en materia de movilidad, transporte y su gestión.

¿Cómo se relaciona específicamente lo antedicho con las miradas que se realizan sobre el territorio?

Como ya hemos visto, la cuestión en los enfoques de los corredores de transporte pone en evidencia, sus **límites** y la segregación y constituyen nuestro interés primordial.

A continuación, a modo de cierre, se muestran dos mapas que son más que elocuentes de todo lo explicado previamente, ¿cómo? Tan sólo con relacionar el acceso al agua y las cloacas y los Niveles Básicos Insatisfechos; con esto queremos decir, el territorio es muy claro y preciso para todos aquellos que quieran visibilizar los muros de la inequidad socio territorial.

¿Cómo abordamos la “mirada” del territorio del Municipio de Moreno? Nos ubicamos en las intersecciones viales donde se verifican desplazamientos de las personas relacionados con la accesibilidad al transporte público y en base a esa localización **miramos críticamente**.

Nodo 1. Avenida del Libertador (RPNº23) / Néstor Kirchner – Roca (sur)

Avenida Miguel de Cervantes Saavedra-Caveri (norte) Cruce CASTELAR

Nodo 2. Avenida Presidente Hipólito Yrigoyen (RPNº24) / Avenida Derqui

Cruce DERQUI

Nodo 3. Avenida del Libertador (RPNº23) y 2 de abril

Nodo 4. Avenida del Libertador (RPNº23) Barrio de Las Flores

Nodo 5. Passaponti (RPNº 24 / RPNº25)

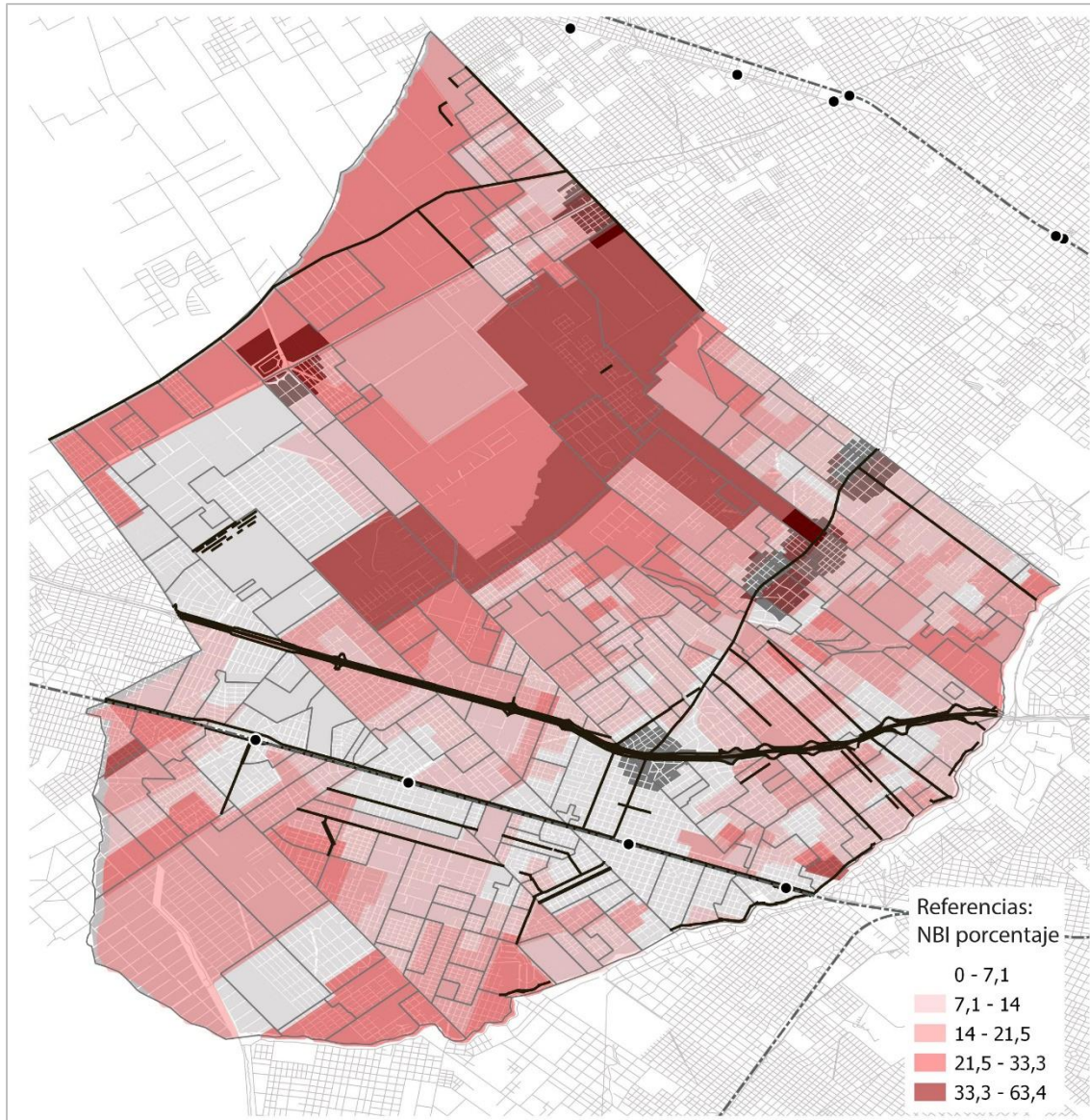
Nodo 6. Avenida del Libertador (RPNº23) y AU del OESTE

Mapa 2 Contexto Corredores Metropolitanos: Saneamiento



Fuente: Elaboración propia, julio 2021.

Mapa 3 Contexto Corredores Metropolitanos: NBI



Fuente: Elaboración propia, julio 2021.

Bibliografía

Chaves, M., y Segura, R. (2016). *Hacerse un lugar: circuitos y trayectorias juveniles en ámbitos urbanos*. Recuperado el 01/07/2021 en:
<https://revistas.ufrj.br/index.php/desidades/article/view/3159>.

Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Paideia, Ediciones Morata. Madrid.

Freire, P. (2005). *Pedagogía del Oprimido*. Buenos Aires, Argentina. Siglo XXI.

Frisby, D. (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad: exploraciones críticas*. Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes. Bernal. Prometeo.

Herce Vallejo, M.I. y Magrinya, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires. Editorial Café de las ciudades.

Lindón, A. (2011): *Cotidianidades territorializadas entre la proxemia y la diastemia: Ritmos espacios-temporales en un contexto de aceleración*. págs. 15-34. FaHCE Universidad de La Plata. La Plata.

Lobato Corrêa, R. (2011). *Geografías culturales: aproximaciones, intersecciones y desafíos / coordinado por Perla Brígida Zusman; Hortensia Castro, Susana B. Adamo*. Págs. 21-48. 1ª ed. Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires.

Lobato Corrêa, R. y Rosendahl, Z. (2002). "A Geografía Cultural francesa: Apresentação de textos seleccionados". *Geografía Cultural: Um século (3)*. Río de Janeiro, UERJ, pp. 7-13.

Miralles-Guasch, C. (2002). *La Movilidad cotidiana. Ciudad y Transporte*.
(2013). *La Movilidad, los Transportes y el Territorio. Un Triángulo Líquido y Multiforme*.

Paulhans, P. (ED.) (1977). *La ciudad peatonal*. Editorial Gustavo Gili, Munich.

Roldán, S. (2020). *Metro de Madrid*. Recuperado el 01/07/2021, de:
<https://www.metromadrid.es/sites/default/files/documentos/Responsabilidad%20corporativa/ESINFORMEANUALMETRODEMADRIDACCESIBLE.pdf>

Sanz Alduán, A. (2010). *Urbanismo y Movilidad sostenible*. Recuperado el 01/07/2021 de: <https://www.gea21.com/archivo/pb-urbanismo-y-movilidad-sostenible/>

Saéñz Alduán, A. (1984). *La calle, Diseño para peatones y ciclistas*. Dirección General de Planeamiento y Ordenación del Territorio. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. España

Tonucci, F. (17 de mayo 2020). Francesco Tonucci: "*Cuando empecemos de nuevo, deberemos inventar otra escuela*". Recuperado el 01/07/2021 de Tiempo Argentino Beta: https://www.tiempoar.com.ar/informacion-general/francesco-tonucci-cuando-empecemos-de-nuevo-deberemos-inventar-otra-escuela/?fbclid=IwAR2IT-lr6ieDRnDxtMqgp1OZfsJsbH83Jizc9_p08i_lqto7jqX9w3RE1Kc.

Upegui Velásquez, I. D. (17 de junio 2020). *Sostenibilidad y Movilidad. Transporte Masivo del Valle de Aburrá. CoVid 19*. Recuperado el 01/07/2021 de: <http://isufaduuba.com.ar/?p=4383>.

Verdaguer, C. (2005). *Evaluación del espacio público. Indicadores experimentales para la fase del Proyecto*. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Recuperado el 01/07/2021 en: <https://www.gea21.com/archivo/evaluacion-del-espacio-publico/>.

Revistas y Artículos

Dziekonsky, M., Rodríguez, M., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., y Muñoz, A. (2017). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. **Revista Austral de Ciencias Sociales**, (28), 29-46. Chile. Recuperado el 01/05/2021 de: <http://revistas.uach.cl/index.php/racs/article/view/886>

García-Canclini, N. (2006). Antropología y ciudad. Culturas urbanas de fin de siglo: la mirada antropológica. *Jangwa Pana*, 1(1), 97–110. Recuperado el 01/07/2021 en: <https://revistas.unimagdalena.edu.co/index.php/jangwapana/article/view/471>

Montejano Escamilla, J. A., López Ramírez, P., Caudillo Cos, C. (2013). Hacia barrios auto-contenibles en la Zona Metropolitana del Valle de México: marco metodológico para identificar características socio demográficas y de estructura urbana con potencial para reducir la cantidad de viajes no laborales en automóvil. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, núm. 10, p. 53-72. Recuperado el 01/05/2021 de: <http://hdl.handle.net/2117/85152>