

PAPER

PRIVATIZACIÓN DE LA MOVILIDAD E INTERNALIZACIÓN DE LA SOCIABILIDAD URBANA / A MÁS DE UN SIGLO DE LA LLEGADA DEL AUTOMÓVIL A LA CIUDAD

ABBA, Artemio Pedroarteabba5@gmail.com

Observatorio Urbano Local – Buenos Aires Metropolitana (OUL-BAM)/
Centro de Investigación Hábitat y Municipio (CIHaM), Instituto Superior de
Urbanismo (ISU), FADU, UBA

Resumen

Los asentamientos humanos concentrados en el territorio constituyen el modo de vida predominante en el planeta desde mediados del siglo pasado. Este fenómeno ha originado un nuevo campo del conocimiento, que podría denominarse ciencia de la ciudad, donde confluyeron el abordaje multidimensional que irrumpió en los años '60 con la emergencia del pensamiento sistémico urbano, los modelos de uso del suelo y transporte y el movimiento estructuralista que diferenciaba los procesos de tipo sincrónico y diacrónico.

Los modelos matemáticos de uso del suelo y movilidad, aplicados a estudios de transporte, permitieron representar las relaciones sincrónicas entre las facilidades de transporte y los usos del suelo de la ciudad vista como sistema. La interacción usos-movilidad desagregada espacialmente permitió anticipar como la alteración de alguno de los componentes principales podía, modificar los términos de esa ecuación en el territorio urbano.

Desde esa perspectiva se está viviendo un cambio de época en cuanto al modo de evaluar el rol del automóvil privado en la oferta de movilidad a la población. Los niveles de atasco, contaminación, accidentología, desproporcionado uso de suelo vial, o el empleo de combustibles no renovables han ido acumulando cuestionamientos que torcieron la buena imagen del

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

automóvil y justificaron la reacción de la población y los gobiernos locales.

Sin embargo otro de los efectos no fácilmente apreciables y abordables fue que la introducción del automotor individual intensivo impactó muy fuertemente sobre la naturaleza misma de la ciudad como fenómeno humano complejo. Se redujo la posibilidad de contactos cara a cara entre “distintos” (niveles socioeconómicos, grupos étnicos, etc.) como resultado de la internalización en ámbitos privados de actividades inductoras de la sociabilidad urbana.

Estos cambios en los modos de sociabilidad en la ciudad a su vez incidieron sobre la relación entre la población y el espacio público urbano, como corolario de un enlace retroalimentado de ambos. Los espacios abiertos perdieron su rol estructurador en diferentes escalas y funciones: la ciudad en su conjunto, las áreas centrales de consumo colectivo o los ámbitos de vida residencial.

Desde ese marco conceptual se ha observado cómo se ha comportado el territorio de la Buenos Aires Metropolitana en la segunda mitad del Siglo XX, escenario de fuertes cambios en los modos de transporte utilizados. Las nuevas tendencias de estructuración de los componentes del sistema urbano mostraron una fuerte influencia sobre la formación, configuración y uso del espacio público originando formas de privación de la sociabilidad urbana abierta y universal en la metrópolis.

Palabras clave: Espacio Público, Movilidad Urbana, Sociabilidad Urbana, Área Metropolitana de Buenos Aires, Modo Automotor de Movilidad

Movilidad, espacio público y sociabilidad urbana

La emergencia histórica de la ciudad implicó una transformación en los niveles de sociabilidad humana presentes en los asentamientos rurales, y su expresión física fue la aparición del espacio público como ámbito apropiado de ese ejercicio colectivo de interacción humana e intercambios de bienes e información. Tales ámbitos abiertos contribuyeron fuertemente a estructurar el conjunto de recintos privados y con ello la suma de las actividades humanas de los asentamientos urbanos.

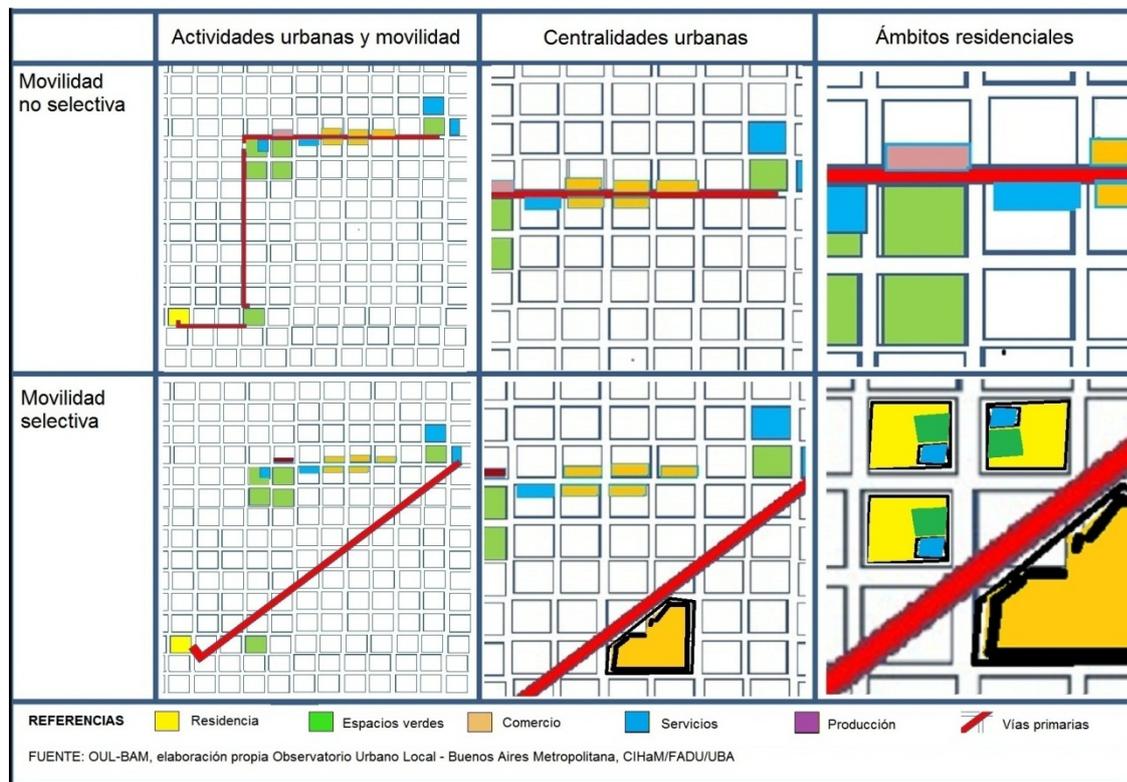
El crecimiento de las ciudades en densidad, extensión y especialización de usos en el territorio originó la incorporación de diferentes modalidades de traslado de personas, bienes e información que garantizaran la vinculación de las actividades localizadas. Se incorporaron modos mecánicos, la tracción a sangre y la motorización con

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

vehículos guiados y no guiados y la correspondiente infraestructura de soporte vial que permitieron la interacción de las diferentes actividades al interior de las ciudades.

FIGURA 1

Cambios en la relación movilidad y espacio público durante el Siglo XX



La contemporánea inserción del modo de traslado automotor individual originó cambios en los modos de sociabilidad que a su vez que incidieron sobre los espacios públicos de las ciudades, con grados que tuvieron que ver con el volumen e intensidad del proceso. Se seleccionaron 3 ámbitos o escalas del espacio público que parecen ser claves para el registro de esa transformación: la relación entre los canales de movilidad con los espacios urbanos abiertos de sociabilidad, las nuevas centralidades urbanas de consumo colectivo de bienes y servicios y los ámbitos residenciales cerrados, ver Figura 1.

Un cambio de época ha comenzado en cuanto a la manera de evaluar el rol del automóvil privado en la oferta de movilidad a la población. Se está limitando vez más la participación del modo automotor individual en los centros urbanos principales con diferentes medidas (Garfield, L., 2018): restringiendo ciertas zonas o algunos tramos de vías (de manera total o según rangos horarios), imponiendo el pago de costos de congestión o cediendo espacio de las calles a bicisendas.

Los niveles de atasco, contaminación, accidentes, desproporcionada ocupación de suelo en infraestructura vial, o el uso de combustibles no renovables han ido

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

acumulando cuestionamientos que torcieron la buena imagen del automóvil y justificaron la reacción de la población y los gobiernos locales. Otros efectos no tan fácilmente apreciables es que la introducción del nuevo modo de traslado impactó muy fuertemente sobre la naturaleza misma de la ciudad como fenómeno humano complejo y sobre la cuestión no atendida de la privación de la sociabilidad pública urbana.

Movilidad urbana en la Buenos Aires Metropolitana y espacio público

En Buenos Aires de metropolización temprana y periurbanización tardía, la situación es interesante dado que a pesar del fuerte y rápido desarrollo del modo automotor individual intensivo a partir de los 60', todavía es muy importante la red basada en la modalidad pública y permite la comparación. En la relación de movilidad, tejido y espacio público se distinguen dos esquemas fuertemente diferentes: el tradicional basado en el sistema de transporte público, Modelo A, y el emergente Modelo B basado en el transporte automotor individual intensivo, ver Figura 2.

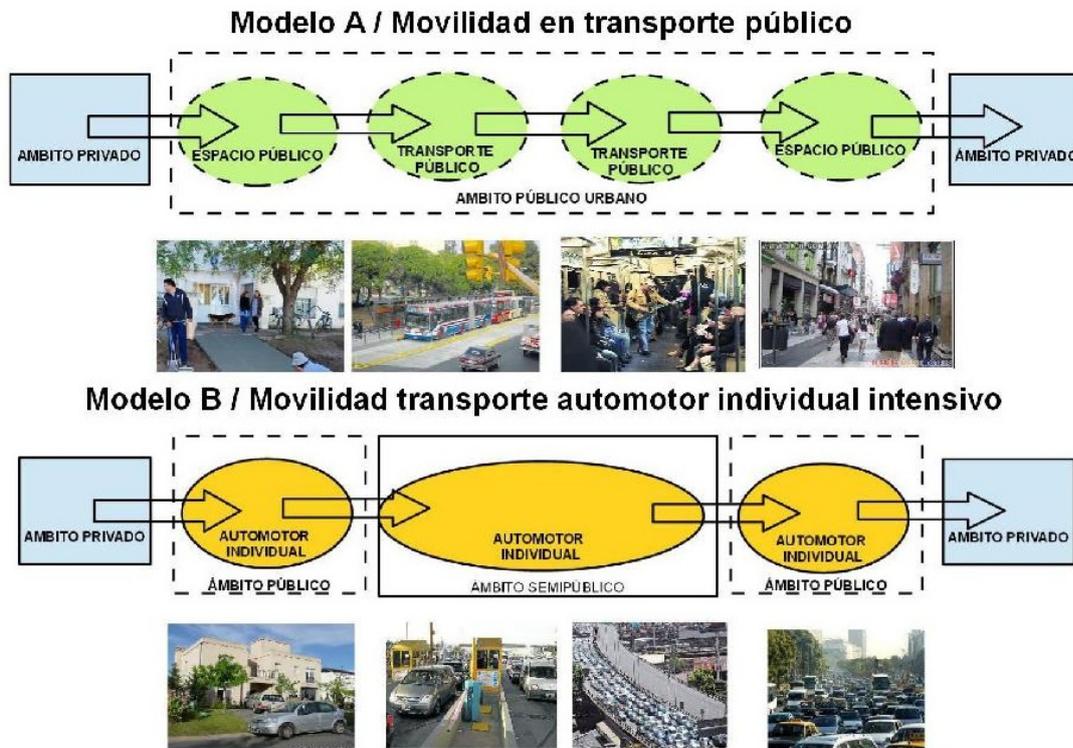
El Modelo A tradicional funciona como una semitránsito o semi-retículo, que presenta múltiples alternativas, flexibilizando la relación oferta demanda. El Modelo B es jerárquico (Alexander, Ch, 1965) y cuando se bloquea en algún punto el resultado es un colapso generalizado. Pero el impacto más fuerte que estos modelos alternativos producen se registra en la relación con los usos del suelo y el tejido urbano y se manifiestan fuertemente en la conformación espacial de la ciudad.

La emergencia del periurbio cambia cualitativamente la relación entre las actividades localizadas y los flujos de personas, que ahora utilizan predominantemente medios privados individuales que unen ámbitos privados sin solución de continuidad (Modelo B). Se está hablando quizás de otro tejido urbano u otra genealogía del tejido urbano. El entramado de usos urbanos del suburbio se constituía por una relación entre espacios adaptados y canales de movilidad, que guardaba cierta familiaridad con el que se establece en el urbio pero con menor intensidad.

La característica del urbio y el suburbio es que predominan los traslados que comienzan y terminan con tramos peatonales dentro del ámbito urbano público (Modelo A). En el periurbio lo dominante es la nueva relación entre ámbitos privados a través de movilities selectivas (predominantemente, mediante el uso del automotor privado), generando patrones diferentes de espacio construido (espacios adaptados y canales) (Abba, A. P., 2010).

FIGURA 2

Modelos de relación movilidad y espacio público



FUENTE: OUL-BAM, CIHaM/FADU/UBA

El Modelo A por transitar los viajeros en todo su recorrido por espacios públicos fomenta una valorización y uso de los mismos. Los traslados peatonales, las paradas o estaciones de los medios públicos generan una fina red que se relaciona con usos comerciales, equipamiento social y recreacional.

El Modelo B por el contrario atraviesa los espacios públicos y semi-público sin detenerse, ni tomando contacto material con ellos, pasando en forma directa de un ámbito privado a otro ámbito privado o público. En consecuencia para los viajeros que utilizan este modo se desvaloriza el espacio público relacional que es sentido por esta nueva categoría de sujetos urbanos como desconocido e inseguro, pasando del un sub-uso de esos ámbitos a una tendencia a cerrarlos para hacerlos más aceptables para ese segmento de usuarios.

En el estudio realizado por el Laboratorio de Espacio Público en México (Valerdi, A. F., 2018), muestra la percepción del espacio público por parte de los niños en su recorrido hasta el establecimiento escolar según el modo de movilidad utilizado mediante dibujos (A pie, Bicicleta y Auto). Los niños que se trasladaron en auto únicamente registraron hitos próximos al origen o destino, por el contrario aquellos niños que se trasladaron en bicicleta o caminando dibujaron una amplia gama de

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

sitios: casas con diferentes colores, diferentes negocios, espacios públicos con árboles y juegos.

Las experiencias en el ámbito público en la ciudad tiene una dimensión física pero también una dimensión temporal. Una de las grandes diferencias entre el Modelo A y B de movilidad urbana reside en el tiempo de convivencia con el resto de la sociedad urbana anónima, conjunto solo unificado gracias al hecho de ser usuarios de la ciudad. Es un acto de sociabilidad, no demasiado valorado, la experiencia cotidiana del viajero de un medio público, en el Esquema A, de compartir el asiento con un desconocido, estableciéndose una relación proxémica que puede alcanzar la comunicación gestual o del diálogo. Richard Sennett define a la ciudad como un asentamiento humano donde el encuentro entre extraños es posible, y esa condición diferencia al soporte edilicio de una morada (McGuirk, J.2018),. Por el contrario el Esquema B privilegia una relación que se basa en el automotor individual intensivo que atraviesa, sin contactos extrafamiliares, los ámbitos públicos y semi-públicos imposibilitando relaciones sociales socialmente amplias y “face to face”.

Nuevas centralidades y espacio público

La aparición de los shopping center en Buenos Aires tiene que ver con el clima económico de los 90 y la nueva fase del proceso de metropolización (aunque algunos pocos de estos emprendimientos comerciales de nuevo cuño se instalaron en los 80), en el contexto del proceso de globalización y el auge de la actividad financiera y de consumo, pero tiene un soporte imprescindible en el auge del modo automotor individual y la decadencia del sistema de modos públicos de movilidad.

La conjunción de estos factores, de fuerte influencia territorial, incidieron en la el debilitamiento del patrón de Centralidades Tradicionales (CT) que constituían nodos de consumo de bienes y servicios de alcance universal. Surge un frente de Nuevas Centralidades (NC), vinculadas a los cambios en el sistema de movilidad y el proceso de distribución y comercialización, que fue ganando un peso considerable en el nuevo mapa de consumos colectivos de la Buenos Aires Metropolitana.

El tratamiento combinado de las variables intervinientes permite observar la mutua interacción de los factores analizados (centralidades y modos de transporte) y su incidencia en el proceso de formación de centralidades. Esta evolución se sintetiza en una asociación entre la privatización de la movilidad y transformación de los procesos de comercialización y consumo que pasan de desarrollarse en centros comerciales a cielo abierto a paseos de compras cerrados.

Se manifiesta una tendencia a la segmentación del sistema de centros metropolitano a través de la configuración de las NC que se especializan en los consumos de bienes y servicios de las capas superiores de la escala social, debido a los fuertes sesgos de selectividad de los nuevos patrones de centralidad local o regional. De la captación universal de la demanda territorial en el área de influencia, se pasa a la captación selectiva de los flujos de demanda que transitan las hiper-redes de movilidad metropolitana.

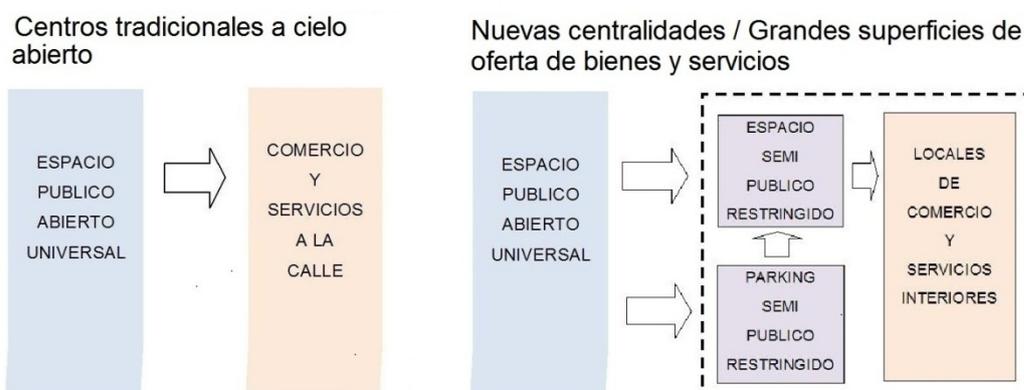
UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Las CT, que pierden el segmento de la demanda de los consumidores de más elevado nivel socio-económico, se debilitan y deterioran cayendo la diversidad de la oferta de bienes y servicios ofrecidos. Por otra parte el aumento de la movilidad mediante medios privados presiona sobre el frágil ambiente de los centros históricos centrales y subcentrales. La estructura de movilidad también se segmenta y se debilita la trama de los medios colectivos de transporte canalizándose las inversiones en las últimas décadas hacia las autopistas y medios individuales o selectivos de movilidad (chárter, diferenciales, etc.).

En lo relativo a los espacios de la interacción social urbana se observa que en las CT localizadas en los nodos de la movilidad pública masiva se potenciaba con la existencia de la trama abierta de la oferta de bienes y servicios que ofrecían propiciando la emergencia de rituales de sociabilidad. La aparición de las NC mostró que estos nuevos ámbitos de centralidad urbana se conformaban como unidades de oferta localizadas dentro de ámbitos cerrados y presentan filtros funcionales para el acceso según modalidad peatonal o automotor individual, absorbiendo selectivamente la sociabilidad urbana abierta, ver Figura 3.

FIGURA 3

Tipos de centralidades y su relación con el espacio público urbano



FUENTE: elaboración propia, OUL-BAM, CIHaM/FADU/UBA

Espacio residencial y espacio público

La Buenos Aires Metropolitana involuciona también en su condición tejido residencial de ciudad debido a los procesos de segregación y fragmentación socioterritorial que han avanzado en las últimas 30 años, salta a primer plano un paisaje urbano fragmentado, "cuartización" al decir de Peter Marcuse (Marcuse, P., 2000). Producto de las tensiones entre colectivos socioespaciales que se repliegan sobre si mismos o se implantan como macizos o fragmentos exóticos en el tejido de la ciudad tradicional. Aquella ciudad de la grilla igualitaria que crecía por extensión de la ciudad colonial provista de una red estructuradora de movilidad y espacios públicos de

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

acceso universal retrocede ante nuevas lógicas de construcción del territorio urbano (Gorelik, A., 1998).

En el submercado de altos y medio altos ingresos predomina la oferta de distintas variantes de urbanizaciones cerradas (UC) que internalizan los espacios de uso de tipo social (segmentos del espacio público estructurador de la ciudad) y se integran al resto de las actividades urbanas a través del modo automóvil-intensivo (Blanco, J., 2004). Las modalidades o patrones residenciales se corresponden con la disponibilidad de suelo desarrollable y la intensidad de ocupación del suelo.

Las urbanizaciones cerradas se desarrollaron fuertemente en los bordes metropolitanos (periurbio), en primer lugar en el eje norte, en suelos revalorizados por estar próximos a autopistas. Los tipos predominantes son los clubes de campo, clubes de chacra, boating clubes, etc. incorporando grandes instalaciones deportivas, servicios gastronómicos, eventualmente servicios educacionales, y excepcionalmente servicios de chárter (e incluso helipuerto, en los más suntuosos) con el agregado de la incorporación de instalaciones de seguridad.

En la primera y segunda corona del GBA (suburbio) se desarrollaron los barrios cerrados con diferentes tipologías que se adaptaban a las mayores restricciones de suelos disponibles y características de los entornos colindantes. En estos emprendimientos el modelo eran los clubes de campo pero el componente de verde+deportes+servicios+seguridad se reduce en función de las restricciones del terreno disponible y apuntan a un mercado predominantemente medio-alto.

También en la ciudad central (urbio) el nuevo paisaje segmentado de las “torres amuralladas” (Szajnberg, D., 2010), sin aspiración a construir ciudad, se instalan en la red de nuevas centralidades localizándose en puntos del manzanero tradicional en una estrategia de segregación que no pasa por la distancia sino por el encapsulamiento en edificios que suman a la residencia amenities+verde+seguridad (Rodríguez, G., 2008). Finalmente el emblemático modelo del nuevo barrio de Puerto Madero que contribuyó a reforzar la alicaída centralidad metropolitana (Abba, A. P., 2008) pero conllevó a reforzar la polarización creciente con una oferta de oficinas+residencias+servicios del más alto nivel, colindando con algunas periferias internas más dinámicas de la ciudad (Villa 31 y 31 bis y la Villa Rodrigo Bueno de Costanera Sur).

En ese proceso de neo-residencialización hay ganadores y perdedores, expulsados y atraídos, quizás una dinámica permanente en la sociedad urbana pero donde lo nuevo, al menos en la Buenos Aires Metropolitana es la disolución de sus atributos de ciudad en pos de unos nuevos atributos todavía no reconocibles. El rasgo más destacado es la absorción por parte de los nuevos tejidos residenciales de los espacios de sociabilidad de escala barrial (verde + servicios).

Se produce una internalización de la prestación de servicios muy próximos a los ámbitos familiares (o en algunos casos de los laborales) emergiendo funciones nuevas al interior de los agrupamientos residenciales (recreación, deportes, espacios verdes, aseo vestimenta, etc.). Este nuevo componentes que se agrega al programa de la arquitectura residencial se visualiza con distintas características en el urbio,

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

suburbio y periurbio (torres country, barrios cerrados y clubes de campo), ver Figura 4.

Las micro-comunidades estructuradas en torno a la plaza pública barrial, los lavaderos automáticos, los gimnasios, los clubes de barrio, etc. son aspiradas por la ampliación de los espacios residenciales que por otra parte son incorporadas en espacio internos con un uso exclusivo de los residentes del edificio. Se introducen de esa manera las barreras, que incluyen el componente de exclusión de seguridad, entre el espacio abierto universal de sociabilidad barrial y los nuevos microespacios de sociabilidad privada.

La ciudad ya no es entendida como una sola unidad sino más bien, como un conjunto de unidades [o fragmentos] que conviven entre sí separados por barreras, rejas, muros, cámaras, sistemas de vigilancia y seguridad... Estos elementos divisores se convierten en herramientas indispensable para asegurar el funcionamiento de cada 'unidad' delimitando claramente una relación adentro-afuera, inclusión-exclusión, residente-foráneo... (García, T.2018).

FIGURA 4



FUENTE: OUL-BAM, CIHaM/FADU/UBA

Conclusiones

Siempre se lamentó que la Buenos Aires Metropolitana había crecido de espaldas al Río de La Plata, gesto urbano que proviene de su condición original agroexportadora

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

de integración del país al mercado mundial. Hoy la ecuación se ha agravado: desde hace tres décadas la BAM crece con poco respeto por el ámbito público urbano. Los atributos de la ciudad, entre los que se destaca el fuerte rol estructurante del espacio público están en retirada en la BAM, producto de un ensamblaje perverso de los cambios en la movilidad y los usos del suelo en la era del predominio del automotor individual.

La recuperación de ese componente del fenómeno urbano, ámbito de las actividades que propician la sociabilidad, requiere del abordaje sistémico que aportaban las aproximaciones basales de una ciencia de la ciudad hace ya varias décadas. Esa relación biunívoca de la movilidad y el uso del suelo es un soporte clave para entender los cambios en el espacio público, las centralidades y el espacio residencial de los asentamientos humanos contemporáneos.

La calidad de vida urbana que caracterizó a Buenos Aires durante la mayor parte del Siglo XX en buena medida se debió a la fuerte estructura del espacio público como ámbito de la sociabilidad urbana. La nueva lógica de ámbitos emergentes selectivos basada en el modo automotor-intensivo de movilidad atenta contra la tradición de acceso universal al consumo de bienes y servicios urbanos.

No es nada sencillo revertir este proceso de privatización de la movilidad e internalización de la sociabilidad que se desarrolló en la Buenos Aires Metropolitana durante la segunda mitad del Siglo XX. Solo una aproximación comprehensiva del fenómeno permitirá encontrar claves para recuperar la característica esencial de la ciudad permitiendo que las actividades inductoras de la sociabilidad recuperen los ámbitos abiertos y públicos.

La capacidad humana para plasmar políticas públicas comprehensivas de esa compleja problemática puede superar los obstáculos para recuperar los atributos perdidos de aquella construcción social del Siglo XX: la ciudad.

Bibliografía

ABBA, Artemio P. (2000), "Las nuevas centralidades de Buenos Aires, un modelo multifocal fragmentado", Revista Distrito 2, Órgano oficial del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, N° 41, Año 2000, pp. 26-29.

ABBA, Artemio Pedro, (2008), "La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistema de lugares centrales", Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y el Caribe de Centros Históricos, N° 2, diciembre de 2008, pp. 75-88.
<http://www.flacsoandes.edu.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=14424>

ABBA, Artemio Pedro, (2010), "Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales", Café de las Ciudades, 2010. 176 p.: il. ; 20x28 cm. ISBN 978-987-25706-0-6.

ABBA, Artemio Pedro, (2010_b), "Disolución barrial en la Buenos Aires Metropolitana de la Buenos Aires Metropolitana, la nueva residencialización encapsulada", Revista virtual Café de las Ciudades, Año 9 / Número 97, Noviembre 2010.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

ABBA, Artemio Pedro, (2012), "La Salada / Una mega centralidad informal en la periferia metropolitana", *Revista de Arquitectura*, Sociedad Central de Arquitectos, N° 244, abril 201, pp. 116-120.

ALEXANDER, Christopher, (1965), "La ciudad no es un árbol", Berkeley (California), abril de 1965.

BLANCO, Jorge (2004), "Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil – intensivo", Ponencia X Reunión de Geógrafos de América Latina – San Pablo 2004.

CRAVINO, María Cristina. (2008), "Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años". En: Encuentro de la Red ULACAV XIV, Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Buenos Aires. 2008. ISBN 978-950-29-1100-7.

GARCÍA, Tere, (2018), "El encierro de la ciudad / La ciudad fragmentada y las consecuencias de la privatización del espacio", diario El País, España, recuperado el 2/03/18,
https://elpais.com/elpais/2018/02/11/seres_urbanos/1518383675_167367.html

GARFIELD, Leanna, (2018), "13 cities that are starting to ban cars", *World Economic Forum y Business Insider*, Stuttgart, Feb. 27, 2018, recuperado el 2/03/18,
<https://www.weforum.org/agenda/2018/03/13-cities-that-are-starting-to-ban-cars> .

GORELIK, Adrián, (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

LOWRY, Ira S., (1964), "A Model of Metropolis", RAND Corporation, Memorandum RM-4035-RC, August 1964.

MCGUIRK, Justin, (2018), "Can Cities Make Us Better Citizens?", *New Yorker*, recuperado 26/04/18, <https://www.newyorker.com/books/page-turner/can-cities-make-us-better-citizens>

MARCUSE, Peter, (1989), "Dual city': a muddy metaphor for a quartered city", *International Journal of Urban and Regional Research*, 1989, vol. 13, n° 4, p. 697-708, citado por Joan Vilagrassa Ibarz en *Los debates sobre Pobreza Urbana y Segregación Social en Estados Unidos*, *Scripta Nova* , N° 76, 15 de noviembre de 2000.

RODRÍGUEZ, Gonzalo, (2008), "Segregación residencial socioeconómica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dimensiones y cambios entre 1991 – 2001", *Revista Población de Buenos Aires*, Dirección General de Estadística y Censos (dgeyc) del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Año 5, numero 8, octubre de 2008, pp. 7-30.

SOSA-ESCUADERO, Walter y Petralia, Sergio, (2010), "I Can Hear the Grass Grow": The

Anatomy of Distributive, Changes in Argentina, Centro de Estudios Distributivos, Laborales y Sociales CEDLAS Documento de Trabajo Nro. 106, Octubre, 2010.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

SZAJNBERG, Daniela, (2010), "Torres amuralladas / Su protagonismo en la densificación residencial de Buenos Aires desde los años '90", Editorial Nobuku, junio de 2010.

VALERDI, Ari Fernando, (2018), "INFANCIA EN AUTO O CAMINANDO", Laboratorio de Espacio Público en México, recuperado 11/03/18,
<http://elcentronoticias.com.mx/2018/03/11/infancia-en-auto-o-caminando/>