

LA CIUDAD COMO TRAYECTO ESTÉTICO: UN MODELO DE CIUDAD DISFRUTABLE PARA LA DINÁMICA CONTEMPORÁNEA

RICARDO ALBERTO
ANGUIANO APODACA

INTRODUCCIÓN

La actividad consuetudinaria de los habitantes de las ciudades que consiste en desplazarse de un sitio a otro dentro de su localidad, o de transitar entre distintos núcleos urbanos o suburbanos todos los días para atender sus necesidades o deseos de alojamiento, manutención, producción, abasto, convivencia, recreación y esparcimiento, es una realidad inherente al fenómeno global de la urbanización.

Este proceso mundial de urbanización está definido por al menos tres características (Glaeser, 2011). Por un lado, la agregación, que consiste en la palmaria y persistente propensión de la especie humana a formar grandes asentamientos donde miles e incluso millones de personas comparten relaciones de contigüidad en un espacio geográfico relativamente compacto. En segundo lugar, la especialización funcional, que se patentiza en la división del trabajo entre los individuos asentados en el área urbana y en la profusa diversificación de los usos que se da al territorio, seccionado en una vasta multiplicidad de fracciones. En tercer término, la tendencia expansiva,

RESUMEN: La ciudad, en su dimensión simbólica, es una unidad identitaria que provee a sus moradores un vínculo de pertenencia en cuya legibilidad confluyen tres elementos: el paisaje geográfico; un espacio público modelado culturalmente, y la posibilidad de coincidencia simultánea con otras personas con quienes solo se comparte, además de la relación momentánea de proximidad, la vinculación afectiva con un determinado gentilicio. En la sociedad contemporánea el contacto cotidiano con la ciudad se constriñe casi exclusivamente a los tiempos de traslado entre un origen y un destino cuyo carácter no es público, sino privativo. Así, dado que la conexión con la ciudad ocurre durante los desplazamientos, se puede hablar de la “ciudad como trayecto”. Ahora bien, a este concepto de ciudad como movimiento se agrega el epíteto de “estético” bajo la premisa de que toda experiencia humana constituye una experiencia estética que en el caso de la vivencia urbana se traduce en apreciaciones afectivas que se interpretan intersubjetivamente en términos de agrado o de molestia, o sea, de malestar o de bienestar. La adición de la perspectiva cinética a las políticas urbanas, junto con posibilidad de potenciar en ellas las experiencias gratificantes, es lo que confiere pertinencia a este modelo.

PALABRAS CLAVE: Ciudad, política urbana, movilidad, estética urbana.

ABSTRACT: The city, in its symbolic dimension, is an identity unit that provides its inhabitants a bond of belonging, characterized by the three elements comprised in its legibility: The geographical landscape, a culturally modeled public space, and the possibility of simultaneous coincidence among other people with nothing in common, but the momentary proximity and the emotional attachment to certain shared demonym. In contemporary society, the ordinary interaction with the city is almost merely limited to transportation between two private sites: an origin and a destination. Thus, since the connection occurs while traveling, it is possible to speak of the city as a journey. Over that concept it shall be added another, contained in the epithet “aesthetic” and referred to the fact that any human behavior is likely to be apprehended as an aesthetic experience. In the case of the daily tour by the city, this quotidian aesthetic experience is construed as emotional insights of pleasure or discomfort, i.e. wellness or annoyance. To offer a kinetic sight to urban policies, in addition to enhance them with the ubiquitous possibility of enjoyment, is what this paper intends.

KEY WORDS: City, urban policies, mobility, urban aesthetics.

RICARDO ALBERTO ANGUIANO APODACA es investigador parlamentario. Actualmente jefe de Asesores de la Comisión de Desarrollo Urbano en el Congreso del Estado de Jalisco. ricardo.anguiano@congreso.jalisco.gob.mx.

que consiste en la progresiva consunción de espacio que paulatinamente amplifica el ámbito urbano y extiende sus confines.

Esas tres peculiaridades se imbrican recíprocamente, a la vez como causa y como consecuencia de la misma dinámica urbana: el crecimiento, lo mismo en su dimensión territorial que en la magnitud de la población y en la variedad de sus actividades, es inherente a la evolución normal de las ciudades. Consecuentemente, acrece también la frecuencia de los desplazamientos diarios que en suma realizan los moradores o usuarios del espacio urbano, y con predecible regularidad aumentan las distancias que debe recorrer una porción significativa de los residentes y visitantes.

El incremento en la frecuencia y extensión de los traslados generalmente repercute en una dimensión temporal: en la mayoría de las ciudades, para un dilatado universo de personas, se hace más amplia la proporción de tiempo requerido diariamente para transportarse. Es por ello que el tema de la movilidad se ha convertido en una preocupación capital cuando se hace un inventario de la problemática que reviste la vida urbana contemporánea, y por ende se ha potenciado el desarrollo de nuevas tecnologías para la locomoción; la dotación de infraestructura para facilitar el flujo de personas, y la generación de alternativas para conseguir que el tránsito intra e interurbano sea más eficiente en términos de su duración, de la longitud de los trayectos y del número de personas beneficiadas por el servicio. Esta realidad se refleja en una creciente disposición a privilegiar objetivos de esta naturaleza cuando se definen las prioridades de la inversión económica, sea esta de carácter público o privado.

LA CIUDAD COMO TRAYECTO

La pretensión de este trabajo no consiste en proponer nuevas alternativas

para la mejora de la movilidad en las ciudades, sino llamar la atención sobre el fenómeno que subyace a esta necesidad: el hecho de que la vida urbana contemporánea está definida, en gran medida, precisamente en función de la movilidad. El contacto con la realidad urbana, si bien es permanente mientras el habitante o visitante de la ciudad permanece en ella, se diluye –en el contexto de la vida sedentaria– mientras el sujeto en cuestión se encuentra confinado al ámbito de su morada doméstica –que en muchas ocasiones “se encuentra físicamente dentro, pero social y espiritualmente fuera de la ciudad” (Bauman, 2007)–, o cuando permanece durante varias horas en el sitio donde realiza sus actividades productivas habituales, como estudiar o trabajar, que generalmente es fijo y tiene carácter privativo, en el sentido de que no está abierto al flujo indeterminado de personas o, en todo caso, cuando dicho flujo existe, no puede tener un propósito indistinto, como sí ocurre en el caso del espacio público, sino que tiene un objetivo propio, una intención específica y peculiar.

En ese tenor, si se considera como regla general que la mayoría de los habitantes de la ciudad pasan la mayor parte de su tiempo en la intimidad de sus hogares o en el ámbito privativo de su lugar de trabajo, se arriba a la conclusión de que su experiencia de contacto con la ciudad, entendida como unidad identitaria en la que concurren el paisaje geográfico, el espacio público culturalmente modelado (García Gil, 2010), y la posibilidad de coincidir con otras personas con quienes solamente se comparte la identificación gentilicia, además de la proximidad incidental, se limita la mayor parte del tiempo al lapso transcurrido durante sus trayectos.

Así, puede afirmarse que la experiencia de la vida urbana contemporánea no es una vivencia estática, sino dinámica: la ciudad se recorre, y la narrativa de su perceptibilidad tiene cadencia. El sujeto urbano es un sujeto

en movimiento, y su relación con el espacio urbano adopta una perspectiva cinética. De ahí la pertinencia de entender a la ciudad como trayecto.

LA VIVENCIA URBANA COMO EXPERIENCIA ESTÉTICA

Para los propósitos de este artículo se afirma que toda vivencia humana posee en sí misma las cualidades de la experiencia estética, puesto que toda relación fenomenológica de un sujeto con un objeto o con otro sujeto conlleva una respuesta afectiva de carácter subjetivo que suscita percepciones de placer o disgusto, o dicho de manera simple, que es susceptible de engendrar un sentimiento personal de bienestar o de malestar. Cada ciudad, por el hecho ineludible de aparecer frente al sujeto que la percibe como creación cultural, como construcción histórica y como realidad asimilable, puede ser sentida, evocada o abstraída como experiencia estética personal. Esto es verdad para cada uno de los seres humanos que tienen contacto con ella. Pero al mismo tiempo puede ser apreciada como un conjunto más o menos armonioso de elementos materiales e inmateriales, dotados cada uno de su propia fuerza simbólica, a los que puede ser atribuida una particular respuesta afectiva. Se trata en este caso de una experiencia estética de naturaleza holística (Tatar-kiewicz, 1997: 370).

En un momento determinado, para una persona dada, la ciudad, el espacio urbano y las manifestaciones culturales ligadas a él se perciben con aprecio o con desagrado, y en virtud de ello se generan predisposiciones subjetivas para relacionarse con esa realidad ciudadina con actitudes de conformidad, aprobación y beneplácito, o bien de resignación y tolerancia, o incluso de abierto rechazo.

Habida cuenta de que la relación cotidiana con lo urbano, como ya fue expuesto previamente, ocurre durante los desplazamientos entre un sitio de

origen y uno de destino que no se relacionan conceptualmente con el patrimonio cultural colectivo de la ciudad, sino con la apropiación privativa e individualizada del espacio, surge la siguiente interrogante: ¿de qué manera la experiencia del trayecto a través del espacio urbano es capaz de suscitar, en una proporción significativa de los residentes y visitantes, de manera habitual y persistente, vivencias estéticas gratificantes?

La posibilidad de articular las políticas urbanas de tal manera que se constituya con ellas un conjunto sistematizado de elementos capaces de proveer respuestas favorables a esta interrogante, hacen necesaria la exploración de elementos simbólicos sobre los que pueda desarrollarse una narrativa urbana compartible, congruente con el carácter fluido de la manera contemporánea de vivir y apreciar la ciudad y de transcurrir en ella, que sea capaz de suscitar de forma habitual expresiones afectivas y actitudes de aprecio hacia la realidad urbana que constituye el escenario de las cuitas y afanes ordinarios de la mayoría de los seres humanos.

Con la finalidad de esbozar posibles soluciones a la cuestión anterior, se ofrecen en este artículo los elementos teóricos para la construcción del modelo de ciudad como trayecto estético, obtenidos a partir de inferencias surgidas desde las formulaciones conceptuales y de las evidencias empíricas aportadas con anterioridad por otros estudiosos del fenómeno urbano.

LA UNIVERSALIDAD DE LA REALIDAD URBANA

Referirnos a la ciudad, desde cualquier punto de vista, es hacer alusión a la realidad cotidiana con la que convive más de la mitad de la población mundial. Desde el año 2008, cuando el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos registró por primera vez en la historia que

la proporción de población urbana había superado a la rural en términos globales (UN-Habitat, 2015: 1), puede afirmarse sin ninguna dubitación que la experiencia de habitar la ciudad, de padecer la ciudad, o llanamente, de vivir la ciudad constituye el marco de referencia, el horizonte interpretativo en el que la humanidad (al menos la mayor parte) asimila su presente y proyecta su futuro.

Y es que ciertamente una cantidad cercana a las dos terceras partes de la riqueza económica de todo el orbe se genera en las ciudades. Estas constituyen el destino mayoritario de las migraciones humanas en todo el planeta, y se estima que 73 millones de personas cada año acrecientan la cuantía de los residentes urbanos. Si esta tendencia se mantiene con el ritmo persistente que se ha observado desde el siglo XIX, puede estimarse que para el año 2050 más de dos tercios de la población terrestre desplegará su vida en contextos urbanos.

LOS PORQUÉS DE LA TENDENCIA GLOBAL HACIA LA URBANIZACIÓN

Múltiples son las hipótesis que se han propuesto para explicar la tendencia de la humanidad hacia la urbanización. Tomás Guevara (2015), desde la perspectiva hermenéutica del materialismo histórico geográfico, habla de un “urbanismo globalizador” que surge como consecuencia de la propensión expansiva del capitalismo, dado que el proceso de acumulación de riqueza, que es consustancial a este sistema, demanda una dimensión territorial para manifestarse, ya sea bajo forma de grandes inversiones en infraestructura, o a través de grandes desplazamientos hacia nuevos territorios, elegidos en virtud de una consigna: abrir nuevos mercados.

En esta misma línea de pensamiento, Silvia Gorenstein (2015) explora las tendencias tecno-económicas que, en el afán de aprovechar una cierta con-

dición identificable geográficamente, de existencia o abundancia de recursos naturales susceptibles de explotación, favorecen la concentración espacial de la fuerza de trabajo para potenciar su aprovechamiento. Pero esta convergencia inicial de agentes económicos pronto rebasa los linderos de la relación económica que la hizo surgir y adquiere una dinámica propia: se vuelve maleable y se extiende hacia nuevas escalas territoriales, formando redes. Así surge el concepto de “capacidades territoriales” y con él, el ideal contemporáneo de la “ciudad competitiva”: un modelo de ciudad que resulta favorable para la captación de inversiones y, en razón de ellas, también resulta atractivo para el flujo migratorio de personas.

EL MALESTAR POR LA CIUDAD

El fenómeno de la urbanización está históricamente ligado a la noción de progreso y a los ideales de modernidad, racionalidad, secularización y orden, y se corresponde con las aspiraciones, los patrones de consumo y el estilo de vida propios de la cultura occidental y el modelo capitalista (Pimienta, 2014).

Paradójicamente, a pesar de ser las ciudades el espacio donde las personas construyen su cotidianeidad, no son pocos los investigadores que han dado cuenta con una generalizada inconformidad de la población citadina frente a una multiplicidad de hechos que son inherentes al contexto urbano. Por ejemplo, Sergio García Doménech (2014), cuando estudia el espacio público, identifica una “crisis urbana” que al mismo tiempo es causa y consecuencia de una marcada inclinación hacia el individualismo y la pasión por la privacidad, que de manera palmaria se hace patente en la predilección por los espacios públicos privatizados –como los grandes centros comerciales, donde el usuario no es atendido como “ciudadano”, sino como “cliente”–, y en la relegación del espacio público a la simple vialidad, útil solamente como

espacio de flujo del vehículo particular, que no es sino una extensión del espacio privado.

En un orden de ideas similar, Luiz Antonio Ferreira y Rita Vilela (2015), tras una sagaz defensa del papel de la planeación urbana sobre la calidad de vida de los habitantes de una ciudad, y tomando como línea de argumentación los efectos de la acústica sobre la salud de las personas y sobre las actividades económicas, denuncian el tráfico vehicular y el desorden urbano como responsables de la alternación nociva de la estabilidad emocional y del estado de bienestar de la población.

Por observaciones de esa misma naturaleza, y como resultado de “una reflexión sobre el espacio urbano como generador de emociones y estados de ánimo”, Héctor Quiroz Rothe (2003) postuló en su tesis sobre el malestar por la ciudad, aduciendo que:

En la actualidad, en lugar de virtudes, es más fácil reconocer una larga lista de situaciones relacionadas con el malestar generado por la ciudad: enajenación, monotonía, hacinamiento, contaminación, estrés, inseguridad, [...] caos extremo” (p. 13).

Su obra colecta el variopinto escenario de las corrientes filosóficas e ideológicas que en la época contemporánea han intentado explicar la génesis de ese malestar. Desde la nostalgia por la recuperación del individuo frente a la masificación, y del anhelo por la restauración de la comunidad tradicional destruida por el auge de la industria; pasando por los efectos psicológicos de la aglomeración que suscita indiferencia y pérdida de sentido, hasta llegar a la acusación contra el modelo de propiedad del suelo como causa de la desigualdad, segregación y exclusión derivadas de la especulación inmobiliaria y la obcecación por el máximo rendimiento.

Sin aventurar una solución al complejo problema del malestar por la ciudad, Quiroz Rothe (2003) atisba que

los problemas de la ciudad rebasan el ámbito del proyecto urbanístico y se ubican en el contexto de la política y la economía.

LA FUERZA DE LA IDENTIDAD URBANA

Frente a las soluciones omnicomprendivas que apuestan por la reivindicación del bienestar en el contexto urbano desde la racionalidad económica, en este trabajo se postula como vía alterna la apuesta por la exaltación de las experiencias intersubjetivas que confieren sentido a la cotidianeidad de la vida urbana.

A este tenor, Fabricio Espinoza, Antonio Vieyra y Claudio Garibay (2015) ofrecen un marco analítico y conceptual para escudriñar la vivencia de la identidad urbana a partir de las narrativas de los moradores. Según estos autores, a través de la narrativa se trascienden las barreras de la temporalidad, de modo que las experiencias –positivas o negativas– adquieren el mismo valor como interpretaciones del pasado, como relatos del presente y como expectativas del futuro. Lo que se busca por medio de esta técnica es que los sujetos, a través del lenguaje cotidiano –y gracias a él– identifiquen su propia relación con el espacio, derivada del hecho de utilizarlo y estar presente en él, para descubrir su disposición a habitarlo. “Habitar”, en este contexto, supera al acto de “residir”: el que habita se apropia del espacio y se permite que el espacio lo influya, construyéndose una “trama de sentido” en la que co-mulgan la pertenencia a ese espacio y la relación con las personas y objetos que le son connaturales.

La indagación de estos investigadores agrega un elemento crucial al propósito de exaltar las experiencias intersubjetivas: la dicotomía entre “lugar” y “espacio”. “El lugar –dice– implica un espacio y un sujeto que posee la capacidad de apropiarse de él para habitarlo” (p. 66). El lugar,

según afirman, es creado a través de la relación emocional de las personas, y les asigna a estas ubicación y entorno, “es decir un ¿dónde está?, referente a su localización, y un ¿cómo es?, referente al contexto físico material en donde se desarrollan las relaciones sociales” (p. 66).

Una valiosa inferencia derivada de tales aserciones es la que concierne al acto de trasladarse, de moverse: el espacio se recorre entre un punto y otro, y ello permite que cada lugar confirme su identidad en relación con otros lugares. El tránsito a través del espacio da apertura y libertad a quien lo realiza, pero la referencia a los lugares por los que se transita otorga seguridad y estabilidad.

Allí es donde entra en juego la importancia del patrimonio cultural y del paisaje en los contextos urbanos. El patrimonio, siguiendo a Rocío Silva y a Víctor Fernández (2015), concreta en el espacio la idiosincrasia cultural de una comunidad, su conocimiento refuerza la autoestima de las comunidades locales, porque los bienes culturales no son “deslocalizables”: están anclados al territorio.

Arzu Kalin y Demet Yilmaz (2012) aportan a esta trama el concepto de “imaginabilidad”, referido a la cualidad de los objetos para evocar y provocar imágenes mentales. De acuerdo con ellos, los monumentos e hitos, e incluso la silueta de la ciudad, dispensan un contexto distintivo y legible a la experiencia urbana: le conceden orientación, la estructuran, le dan identidad y significado, le atribuyen armonía, profundidad e intensidad. Estas premisas permanecen vigentes aún en aquellas ciudades que no poseen un patrimonio histórico, puesto que en ellas también está presente la predisposición de la gente a convertir en símbolos de identidad y objetos de apropiación algunos edificios o espacios, según demuestra Héctor Quiroz Rothe (2006) en un estudio sobre ciudades de reciente formación.

LA EXPERIENCIA URBANA COMO PROCESO SECUENCIAL

En el nivel mundial se identifica al atasco de tráfico y a los tiempos de desplazamiento como uno de los problemas más recurrentes y complejos de la vida urbana contemporánea (UN-Habitat, 2013; Ebinger y Vandycke, 2015). El tiempo destinado a la transportación es evaluado como un costo social, bajo el arraigado doble criterio de que el tiempo destinado al transporte es un tiempo perdido y que la congestión del tráfico reduce la productividad (Thomson, 1993). Consecuentemente a esa identificación del problema, las soluciones propuestas son aquellas que privilegian la dotación de nueva infraestructura basada en criterios de costo-beneficio (Heres, Jack y Salon, 2014; Villafante y Jiménez, 2015).

Sin soslayar las ventajas de apostar por soluciones de movilidad que pugnen por hacer más ágiles los servicios de transporte en sus distintas modalidades (Kumar y Agarwal, 2013), lo cierto es que muy poco se ha enfocado el tema desde el punto de vista de la calidad del trayecto, más que de su duración. Petter Naess (2012) por ejemplo, al estudiar con un enfoque hermenéutico la forma en que las estructuras urbanas, el diseño urbano y la densidad de población influyen en los patrones de transporte, arribó a la conclusión de que las cualidades estéticas de los vecindarios y las dimensiones afectivas influyen de manera determinante sobre el comportamiento de los usuarios de las distintas opciones de movilidad, al grado tal que pueden ser motivo para hacer preferible una determinada forma de desplazamiento, por encima de otros criterios como la cercanía o la velocidad.

CONCLUSIÓN: UN MODELO DE CIUDAD COMO TRAYECTO ESTÉTICO

Al considerar con acuciosidad todas las evidencias reunidas hasta ahora, es po-

sible aventurar un par de deducciones con efectos sumamente trascendentales para el diseño de políticas urbanas y de transporte.

En primer lugar, que las políticas más socorridas en materia de movilidad y transporte, que tienden a privilegiar la reducción de tiempos de traslado bajo una lógica de costo-beneficio, podrían estar provocando nuevas prácticas de legibilidad urbana que aislen a los usuarios del contacto con los hitos y paisajes urbanos, privándoles de las oportunidades para crear o arraigar la identidad urbana, aprehender la unicidad de los elementos del paisaje y establecer una relación armoniosa con su ciudad. Tal circunstancia, además de engendrar desorientación (Kalin y Yilmaz, 2012) podría acrecentar el sentimiento –ya explorado previamente en este estudio– de malestar por la ciudad, y exacerbar su inclinación hacia el individualismo y la pasión por la privacidad (García Doménech, 2014).

En segundo lugar, que como lo afirman Joaquim Rius y Victoria Sánchez Belando (2015), el despliegue de estrategias culturales es clave para la supervivencia de las ciudades, habida cuenta que la cultura, además de ser un elemento clave para la formación y el desarrollo de la identidad, es un instrumento probado de cohesión social.

De ahí que se propone, como conclusión general de esta ponencia, que es pertinente y sumamente necesario un nuevo modelo para pensar la experiencia urbana cotidiana, no como una irremisible pérdida de tiempo por la traslación obligada y maquinales entre un origen y un destino, sino como una oportunidad para el reencuentro frecuente con los elementos de la identidad que dan sentido y valor a la propia existencia, en virtud del arraigo y la pertenencia a una comunidad atesorada.

Se trata, en síntesis, de replantear la concepción de la vivencia urbana, partiendo de las oportunidades que brinda la ciudad para habitarla diaria-

mente, y a partir de su identificación y su redescubrimiento, a asumirla, pues, como un trayecto estético.

BIBLIOGRAFÍA

- Bauman, Z. (2007). *Amor líquido. Acerca de la fragilidad de los vínculos humanos*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ebinger, J. O. y Vandycke, N. (2015). *Moving toward climate-resilient transport. The World Bank's experience from building adaptation into programs*. Washington, EE.UU.: The World Bank Group.
- Espinoza, F., Vieyra, A. y Garibay, C. (2015). Narrativas sobre el lugar. Habitar una vivienda de interés social en la periferia urbana. *Revista INVI*, 84 (30), 59-86.
- Ferreira, L. A. y Vilela, R. C. (2015). Estudio de influencia do planejamento urbano na Paisagem Sonora da região central de Tabaté, São Paulo. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 11 (3), 288-305.
- García Doménech, S. (2014). Percepción social y estética del espacio público urbano en la sociedad contemporánea. *Arte, Individuo y Sociedad*, 26 (2), 301-316.
- García Gil, M. (2010). Narrativas que construyen ciudad: Aportes de grupos de jóvenes a la convivencia en el espacio público de Bogotá. En P. Páramo y M. García Gil (Eds.), *La dimensión social del espacio público: Aportes para la calidad de vida urbana*. Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional/ Universidad Santo Tomás.
- Glaeser, E. (2011). *El triunfo de las ciudades. Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligente, más ecológicos, más sanos y más felices*. México: Taurus.
- Gorenstein, S. (2015). Transformaciones territoriales contemporáneas. Desafíos del pensamiento latinoamericano. *Eure*, 41 (122), 5-26.
- Guevara, T. (2015). Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales de las ciudades latinoamericanas contemporáneas. *Eure*, 41 (124), 5-24.

- Heres, D., Jack, D. y Salon, D. (2014). Do public transportation investments promote urban economic development? Evidence from bus rapid transit in Bogotá, Colombia. *Transportation* (41), 57-74.
- Kalin, A. y Yilmaz, D. (2012). A study on visibility analysis of urban landmarks: The case of Hagia Sophia (Ayasofya) in Trabzon. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 1 (2005), 241-271.
- Kumar, A. y Agarwal, O. P. (2013). Institutional labyrinth. Designing a way out for improving urban transport services: Lessons from current practice. Washington, EE.UU.: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank Group.
- Naess, P. (2012). Urban form and travel behavior. Experience from a Nordic context. *Journal of Transport and Land Use* 5 (2), 21-45. DOI:10.5198/jtlu.v5i2.314
- Pimienta, C. A. (2014). Tendências do desenvolvimento: Elementos para re-
flexão sobre as dimensões sociais na contemporaneidade. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 10 (3), 44-66.
- Quiroz Rothe, H. (2003). *El malestar por la ciudad*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- (2006). Turismo, arquitectura e identidad urbana: El caso de tres ciudades recientes en la costa del Caribe, México. Viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España. XII Encuentro de Latinoamericanistas Españoles (pp. 1479-1489). Santander, 21-23 de septiembre [Memoria].
- Rius, J. y Sánchez Belando, M. V. (2015). Modelo Barcelona y política cultural. *Eure*, 41 (122), 103-123.
- Silva, R. y Fernández, V. (2015). Los paisajes culturales de UNESCO desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades. *Revista INVI*, 85 (30), 181-214.
- Tatarkiewicz, W. (1997). *Historia de seis ideas: arte, belleza, forma, creatividad, mimesis, experiencia estética*. Madrid, España: Tecnos.
- Thomson, I. (1993). Cómo mejorar el transporte urbano de los pobres. *Revista de la CEPAL*, 49 (9), 137-154.
- UN-Habitat (2013). Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas. Nueva York, EE.UU.: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- (2015). UN Habitat Global Activities Report 2015. Increasing Synergy for Greater National Ownership. Nairobi: United Nations Settlements Programme.
- Villafante, M. y Jiménez, C. (2015). Patterns and mobility strategies in the Barcelona Metropolitan Area. AET Papers Repository. European Transporte Conference [Ponencia].