

# Sociología de la movilidad: comprendiendo lo urbano desde la micrópolis

Sociology of mobility: understanding the urban from the micropolis

*Recibido: diciembre 2019*

*Aceptado: septiembre 2020*

Ramón Ramírez Ibarra<sup>1</sup>

---

## Resumen

La movilidad es un tema central en el urbanismo del siglo XXI. Ha generado propuestas, acciones y políticas con importantes contribuciones para el desarrollo de la ciudad, pero, como objeto de estudio tiende a una reducción analítica en materia de ingeniería vial o arquitectura, motivada por una visión centrada en la morfología o el sitio, visión que refleja una comprensión parcial del fenómeno urbano, visto más como un proceso estático, depósito pasivo de planes, programas o normas de ejecución. En este trabajo, propongo una reflexión conceptual del concepto de movilidad en el espacio urbano, partiendo de una escala micrológica, es decir, desde la observación social en cuanto fenómeno particular y emergente del habitar humano como construcción cultural y tecnológica, tal como se propone en la sociología comprensiva. Este hecho, cualitativo, redundo en interés en la medida que el fenómeno de la movilidad es indisoluble de todo proceso de autocomprensión del sujeto en cuanto elemento de experiencia centrada y vinculante con una realidad cada vez más condicionada por factores de limitación, selectividad, densidad y adaptación para su desarrollo existencial.

## Palabras Clave:

Movilidad; paisaje urbano; sociología urbana

## Abstract

Mobility is a central theme in 21st century urbanism. It has generated proposals, actions and policies with important contributions to the development of the city, but, as an object of study, it tends to an analytical reduction in terms of road engineering or architecture, motivated by a vision focused on morphology or the site, a vision that it reflects a partial understanding of the urban phenomenon, seen more as a static process, a passive deposit of plans, programs or norms of execution. In this work, I propose a conceptual reflection of the concept of mobility in urban space, starting from a micrological scale, that is, from social observation as a particular and emerging phenomenon of human habitation as a cultural and technological construction, as proposed in comprehensive sociology. This qualitative fact is of interest to the extent that the phenomenon of mobility is inseparable from any process of self-understanding of the subject as an element of experience centered and binding with a reality increasingly conditioned by factors of limitation, selectivity, density and adaptation for their existential development.

## Keywords:

Mobility; urban landscape; urban sociology

---

<sup>1</sup> Nacionalidad: mexicano; adscripción: Profesos-investigador de Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León, México; miembro del Sistema Nacional de Investigadores CONACYT; e-mail: rramib44@gmail.com

*El espacio basura es un ámbito de orden fingido y simulado, un reino de transformación morfológica. Su configuración específica es tan fortuita como la geometría de un copo de nieve*

Rem Koolhaas

## 1. INTRODUCCIÓN

Los movimientos de población hacia y desde las ciudades son un fenómeno bastante abordado en los estudios urbanos. El crecimiento y expansión de las áreas ligadas a este fenómeno han generado un volumen importante de literatura que contribuye a la crítica y fundamentación del problema en diferentes ámbitos y escalas.<sup>2</sup> Sin embargo, un aspecto poco abordado es el referente de los desplazamientos a escala micro, es decir, la movilidad urbana en determinadas secciones o emplazamientos que exceden las tradicionales categorías territoriales de colonia, municipio o zona metropolitana. Carlos García Vázquez, muy puntualmente ha realizado una exposición detallada del maximalismo teórico y su interpretación de la ciudad desde una topografía de ciento veinticinco años que se caracteriza por la asociación y dualidad entre paradigmas intelectuales, cambios económicos en los procesos y su entendimiento, con fines de gestión y control urbanístico (2016).

En esta breve digresión documental del problema de la planeación, me aparto conscientemente de este maximalismo teórico tan bien expuesto por García Vázquez y trato de acercarme mucho más a un concepto acuñado por el propio autor como “ciudad hojaldre” en otro momento, desde el cual hay un importante desplazamiento conceptual de la planificación al proyecto (2004), por tal motivo, realizo mi exposición desde una reflexión ensayística aún sostenida desde el constructivismo. Cuando Allen & Moore (1978:28) abordaron el problema de la escala en su ya célebre *Dimensiones de la arquitectura*, partieron de un principio básico para trabajar con este factor: su alusión a un ejercicio de naturaleza comparativa desde el cual, el acto de distinguir entre un determinado edificio

o urbanización guía a un objeto singularizado, es decir, perceptible al tamaño de algo relativo a otra cosa. La escala en este sentido, se construye desde un esquema de colaboración simétrica, pero horizontal en la conexión con el entorno urbano. La escala como fenómeno espacial es vinculado por estos autores a la comprensión existencial entre las formas, los volúmenes, el ambiente y las personas.

Así, la inversión del esquema clásico de organización geográfica y territorial, consiste en hacer evidente el procedimiento deductivo desde el cual la escala viene determinada por un movimiento de arriba hacia abajo, donde la región o la ciudad en sí, como objeto aglutinante o de expansión creciente en áreas, termina abarcando los elementos que en algún momento fueron áreas límite o de términos. La tradicional dialéctica entre centro y periferia. Sin embargo, ¿qué sucede cuando las áreas ya expandidas son parte de un conglomerado urbano que en lugar del crecimiento, se encuentra sometido a fuerzas de contracción geográfica? Una de las respuestas más interesantes a este reto, ha sido planteada en la relación proveniente de las arquitecturas significadas dentro de una imagen móvil o como paisajes de movilidad que hacen suya la transformación constante distinguiendo la localidad de esa experiencia. Como sostenía el arquitecto Michel Roy:

“En efecto, de la ciudad histórica a la ciudad contemporánea, la ciudad revela las señales de una mutación perpetua, en pequeña escala, realizada en el tiempo por medio de añadiduras, extensiones, superposiciones, supresiones, rupturas o continuidades” (2002:3).

La mirada sociológica de la ciudad consiste, partiendo de un enfoque comprensivo, en una de las formas que siempre ha acompañado la reflexión sobre el espacio y la sociedad desde Simmel (2014) pasando por Alfred Schütz (1979) hasta Bauman (2011) compartiendo en conjunto, la reflexividad sobre la cotidianidad y el mundo de la vida. En tal sentido de prospección del sujeto, es que propongo

<sup>2</sup> Entre estos temas vinculados al urbanismo por la vía de la planeación se encuentran para el público mexicano la obra de Gerardo Sánchez Ruiz (2008) y frente al público latinoamericano, los importantes esfuerzos realizados desde los años setenta del siglo pasado por la Sociedad interamericana de planificación a través de su Revista interamericana en la cual se abordan desde diferentes perspectivas y propuestas la vinculación entre planeación y migración. A nivel global una de las más representativas es *Cities, poverty and development* de Gilbert & Gugler (1992) la cual nos muestra un amplio panorama del fenómeno migratorio y las ciudades. Una obra de amplia repercusión en el mundo de habla hispana por su encuadre intraurbano de estas temáticas, ha sido también *La cuestión urbana* de Castells (1980).

las siguiente observación de la realidad urbana y la movilidad en el sentido antes descrito.

### 1.1. El límite social como elemento espacialógico

Para nuestro problema, la escala representa un sistema de codificación que, en base al tamaño de las cosas, es puesta a relación entre ellas distinguiendo conjuntos y, por supuesto, el movimiento de la gente. Esta labor implica como primera instancia, el reconocimiento de que la escala urbana en un determinado sector o distrito metropolitano parte de una forma de espacialidad condicionada por la relación entre medio ambiente y actividad social. Simmel hacía una imprescindible distinción para guiar la asociación entre límite y espacio desde la observación:

“El límite no es un hecho espacial con efectos sociológicos, sino un hecho sociológico con una forma espacial (..) la forma del espacio, a que llamamos límite, es una función sociológica” (2014:603).

En este sentido, el límite espacial externo de nuestro propio perímetro personal (yo – otros) definido por la interacción entre sujeto y experiencia, es decir, el espacio como mundo de experiencia compartida que constituye el fundamento de la actividad de grupos e individuos (Lussault, 2015) es clave para proyectar las posibilidades de interacción en una localidad. Empero, esta noción también es reducida a la expresión coordinada (planificatoria) y no en virtud de la aprehensión sintética (sentido), cuyo significado (objetivista) para la interpretación de la realidad urbana radica en la conversión de las sociedades urbanas en categorías naturales (positivismo). Tal expresión se constituye en el hito fundamental de una de las primeras experiencias críticas desde la teoría a los procesos de configuración territorial en la obra de Bernard Lepetit a manera de interrogación hace más de treinta años:

“¿Cuál puede ser esa norma local, que se supone que debe constituir el horizonte de

todo proceso de aculturación, cuando una proporción siempre considerable de individuos recién llegados viene a agregarse a las poblaciones ciudadanas? ¿Y cuál es la unidad de la ciudad? El trabajo, el matrimonio, la vecindad, las instituciones de sociabilidad forman otros tantos canales por los que los inmigrantes se insertan en la ciudad. Pero su significado es ambivalente: muchos de ellos aumentan en gran parte las redes migratorias. Además, en tanto que normas urbanas ¿no son susceptibles de vehicular y reproducir comportamientos anteriores a la migración? ¿Cómo entonces suponer un movimiento en sentido único (teleológico en su tendencia a asimilar urbanización, urbanidad y progreso) de difusión de normas sociales?” (Lepetit, 1996:128-129).

A diferencia de un esquema derivado del desarrollismo inmobiliario, que ha tratado de establecer una dinámica de contención basada en la supresión del espacio público a través de proyectos que acentúan las diferencias y las exclusiones sociales,<sup>3</sup> en menoscabo de la relación entre ciudad y ciudadanía, es necesario recuperar la noción de lo público como forma de interacción y comunidad. Los movimientos de ocupación territorial además de ser una forma de expansión detonada por la rentabilidad y la especulación económica involucran también la totalidad del fenómeno socio espacial, es decir, el vínculo entre naturaleza y cultura en virtud de la política urbana. Una concepción de lo urbano y sus equipamientos centrada en la reciprocidad y lo cualitativo:

*“Por medio de su ordenación física, el acceso de todos sus bienes y servicios y la redistribución social mediante la cualificación de los equipamientos y espacios públicos en las áreas habitadas por las poblaciones con menos recursos, la ciudad determina la calidad de la ciudadanía”* (Borja, 2013:105).

Desde tal perspectiva, resulta notable destacar la importancia micro lógica del movimiento

<sup>3</sup> Le Corbusier es claro en sus intenciones maximalistas frente a la movilidad: “...hay que suprimir el cinturón piojoso de los arrabales, trasladar estos más lejos y, en su lugar, constituir, poco a poco, una zona de protección libre que, en su día, dará una libertad perfecta de movimientos y permitirá constituir a bajo precio un capital cuyo valor se duplicará y hasta centuplicará” (2003:69).

espacial, el choque, lucha o encuentro de los individuos por los lugares, pues una de las características que ha registrado con mucho acierto el sociólogo Norbert Elías (1982) proviene de la distinción entre individuos, sociedad y estructuras mediadas por regímenes temporales y espaciales específicos. Las acciones y percepciones del sujeto forman la recepción y valoración del objeto urbano y no la mera disposición física de los equipamientos.

Una de las formas de observar la estructuración de estos regímenes que llamó la atención de este sociólogo, fue la referente a los cambios de conducta en determinados momentos de la modernidad considerando como variables las formas de ocupación espacial. Por ejemplo, para la sociedad cortesana (siglo XVIII en el absolutismo), un momento histórico abordado por este autor, la ocupación de espacios se regulaba de forma *a priori*, siendo determinada por el origen social del individuo dentro de un complejo mundo de normas de etiqueta y decoro. Tal situación se diferenciaría del mundo industrial y postindustrial que el mismo Elías comienza a observar bajo el signo de la comunicación electrónica y el creciente sentido de aislamiento individual (2000).

Algunos de los fenómenos emergentes de la desconexión del vínculo identitario, la relación alter – ego (yo – otros), creciente en las últimas décadas, se ven reflejados en la gestión y ocupación del espacio en las ciudades. La asimetría con la cual el desarrollo urbano ha fincado su ordenamiento es notable, observando el contraste entre usos de suelo, distribución de equipamientos o licencias de construcción en función de una selectividad inmobiliaria que recurre a distancias o barreras físicas con el fin de separar una territorialidad civilizada, beneficiada por la calidad de los servicios públicos, de otro territorio urbano, considerado bárbaro o deficiente, castigado con servicios de mala calidad en transporte, el agua o la electricidad.<sup>4</sup>

A nivel país, por ejemplo, es notable el contraste entre las ciudades turismo que con una

simple avenida demarcan el territorio óptimo de la inversión y el desarrollo de otras urbanizaciones consideradas de riesgo, partiendo de un blindaje suburbano. Otras formas de segregación urbana recurren a señales más agresivas, como los miles de urbanizaciones con bardas perimetrales o blindajes improvisados que ocupan áreas con propósitos demarcatorios, bajo la consigna de la seguridad. Algunas de las consecuencias del crecimiento de la aplicación de esta pretendida solución urbana, son los constantes quiebres de flujos de todo tipo (viales, personales, colectivos) entre la comunidad privatizada y el resto del entorno considerado ruido, antípoda e incluso, crimen.

Para el urbanista catalán Jordi Borja (2013), las pautas actuales de urbanización promueven muros visibles en fronteras invisibles. Esto significa que tanto el amurallamiento como la expansión difusa y fragmentada del desarrollo urbano metropolitano, son síntomas de una negación del derecho a la ciudad. Esta negación se expresa en la gradual desaparición del espacio público como factor de intercambio social y cultural, la prolongación del conflicto interurbano y la opacidad de criterios aplicados respecto a las instituciones gubernamentales que llevan a una estigmatización de poblaciones no residentes o de permanencia transitoria en sectores de urbanización selectiva.

Por lo tanto, nuevas formas de encarar la organización del espacio público y la comprensión de la ciudad como expresión incluyente son indispensables. La movilidad desde dicha perspectiva es parte de la recuperación del espacio público, pues la calidad de esta es capaz de integrar los derechos de una ciudadanía cada vez más amplia con una expresión democrática plena. Traducir el derecho ciudadano al espacio urbano implica, en primera instancia, el reconocimiento del espacio público como cultura común para la mediación entre gobernanza y metrópoli. Es decir, interrogar este espacio desde una noción de intercambio. Tal intercambio, desde una mirada sociológica, acontece en la misma escala de distinción que el yo-nosotros respecto a la

<sup>4</sup> Esto implica que aún en propuestas de proyección urbana de orientación social y progresista como las ciudades jardín promovidas por Ebenezer Howard, consistentes en colonizar áreas de suelo urbano con población y dimensiones compactas organizadas en círculos concéntricos con un parque al centro delimitado por redes de equipamientos y un tercio de las áreas verdes, prevalece aún el enfoque racionalizador monopólico: “La proyectación urbana tenía que ver con la forma por lo que se la consideraba como una extensión natural de la edificación. Este interés por la fisicidad derivó en determinismo espacial: los arquitectos planificadores estaban convencidos de que un orden urbano armonioso traería aparejado un orden social ético y cívico” (García Vázquez, 2016:43).

memoria y la subjetivación, implica la polaridad entre espacio público y privatización en la medida en que uno trae a la experiencia de lo interurbano la noción de comunidad y el otro, la apropiación interna tanto de la memoria colectiva como la identidad patrimonial.

El ordenamiento urbano desempeña en este sentido, el conjunto de reglas, formales y convencionales a las cuales recurren, según han observado Duhau & Giglia (2016:99), las personas en cuanto agentes urbanos, sea de manera tácita o explícita en el desarrollo de las prácticas que involucran usos y formas de apropiación de bienes y espacios públicos. Por tal motivo, el derecho a la ciudad involucra el reconocimiento de que las dinámicas de ciudad, organización y ciudadanía se concretan en lo colectivo como expresión de accesibilidad, integración, reivindicación de la memoria e igualdad jurídico – política.

### 1.1.1. Sociología de la movilidad urbana

Desde hace más de tres décadas la movilidad constituye un paradigma en materia de gestión urbana dado que amplifica con notable eficacia la observación de la relación entre comunicación, transporte y tecnología. Esta situación, sin embargo, no ha sido extensiva para América Latina, donde el fenómeno se supedita aún en los proyectos de gestión pública a sólo dos de sus manifestaciones más visibles, la migración y el transporte (Ramírez Velazquez, 2013).

Ambos fenómenos de gran escala, si bien han representado importantes avances en el tema, dejan en segundo plano su vinculación con la escala doméstica, es decir, aquello que denominamos movilidad cotidiana y que puede entenderse como el desplazamiento o interacción entre un área de residencia y diversos espacios sean de naturaleza pública o privada, sujetos al factor temporal para su ejecución. Al referirnos a esto, partimos del hecho de que todos, en cuanto habitantes de la ciudad, al utilizar, transitar o permanecer en y por el conjunto de espacios y artefactos que dan forma a la ciudad como banquetas, áreas recreativas, vialidades, infraestructura urbana, siendo susceptibles de

reglas y normas que nos indican, tanto su uso como las expectativas de comportamiento y las sanciones, obligaciones o gratificaciones obtenidas (Duhau & Gilgia, 2016).

Muchos problemas de conexión urbana derivan de la profunda ambigüedad entre las interacciones de los individuos y las concentraciones difusas del territorio. Si bien la planeación en la distribución de ingresos y recursos colocan al sujeto urbano en un papel central y, por lo tanto, en la necesidad de considerar a la movilidad como un factor tan importante en su desarrollo vital como la salud o la educación. Pocas estrategias y políticas de gestión atienden el proceso territorial<sup>5</sup> considerando los datos particulares que repercuten en el acceso a bienes y servicios públicos.

Al respecto, quiero destacar la importante experiencia defendida como debate en torno al concepto de centralidad urbana propuesta por Columb & Delgadillo (2017) donde un cuerpo importante de investigadores enfatizan la importancia de abordar diferentes asociaciones a las que se intenta reducir como centralidad y centro solo en consideración de variables geográficas y funcionales, por variables de corte simbólico, histórico y social, situación que concluye con la pregunta formulada al final del debate por Angela Giglia en respuesta al urbanista Víctor Delgadillo, quién aun expresando el punto de vista racional funcionalista de la planeación moderna, ante el reto de pensar el concepto de centralidad frente a nuevos actores interurbanos como corredores de servicios y centros comerciales, sustituye el papel del símbolo por una función erosionada que a su juicio es simplemente la sustitución del sujeto de una cultura productiva a la de consumo, hecho que motiva también la presente reflexión. Cito la interesante respuesta de Giglia:

“¿No serán esos corredores urbanos una manifestación de la lógica urbana insular o de los micrordenes urbanos? En el sentido de que cada vez que estamos más frente a una forma de producción de lo urbano que no se preocupa por lo que hay más allá de una cuadra, simplemente se preocupa por

<sup>5</sup> “Los territoriantes son, por supuesto, habitantes o residentes de un lugar, pero no sólo eso. Al mismo tiempo, son usuarios de otros lugares y visitantes aún de otros. En otras palabras, son habitantes a tiempo parcial, que utilizan el territorio de distinta forma en función del momento del día o del día de la semana y que, gracias a las mejoras en los transportes y las telecomunicaciones, pueden desarrollar diferentes actividades en puntos diferentes del territorio de una forma cotidiana (Muñoz, 2010:26).

garantizar ciertas condiciones de existencia y de cierto orden en enclaves cada vez más limitados” (2017:131).

Tal es el papel del límite de lo urbano, partiendo de la percepción y valoración en términos de sujeto y por tanto de una deuda respecto a pensar sociológicamente el espacio urbano en términos fenomenológicos. Por lo cual, son muchos los factores que han impedido concretar una estrategia de movilidad urbana basada en la inducción, es decir, obteniendo primero información específica o local de un fenómeno, para luego, conjuntar esas secuencias de datos, sean cuantitativas o cualitativas, pero que serán traducidas a estrategias de intervención o construcción en la realidad del contacto entre el individuo, la sociedad y la ciudad. Todo proceso de ordenamiento del territorio urbano se encuentra sujeto a este proceso de construcción ya que involucra los esfuerzos de representar tanto la identidad y valoración de un espacio determinado, como las características de usos y actividades de la población involucrada.

En Inglaterra la *United Kingdom Statistics Authority* elabora estadísticas con fines de vinculación a mercados locales de trabajo. En Francia, también existe una importante tradición de compilación estadística desde 1983 y en Estados Unidos el trabajo de la *Standard Metropolitan Statistical Areas*, da cuenta de una tradición académica entre información estadística, trabajo, movilidad cotidiana y demarcaciones territoriales. A diferencia de estos países, el desarrollo estadístico sobre movilidad espacial en referencia al mercado de trabajo es bastante reciente en México y se plantea a partir de la recopilación de organismos públicos como INEGI o la CONAPO (Susino & Martínez, 2010).

El problema de estas bases informativas, de inestimable valor e indudable servicio académico es precisamente que, por su tendencia macrológica, apuntan al entendimiento de las variables demográficas y económicas en una estructura cerrada. Para entender la movilidad, si bien es indispensable la contribución estadística,

es necesario comprender que estamos ante un fenómeno cultural y por lo tanto, las variables económicas tienen una traducción en términos de apropiación territorial. El fenómeno de la movilidad involucra interacciones en diferentes niveles que propician el contacto entre espacialidad, infraestructuras diversas, cuerpos e individuos, los micrordenes a los cuales hacia referencia Giglia.

En esta perspectiva, resulta interesante la pertinencia del concepto de movilidad que utiliza Mosquera al entenderla “como elemento estructurante de los modos de vida urbanos, que se recodifica constantemente, como por ejemplo al salir de la casa al lugar de trabajo, para ir de compras, a estudiar, o llevar a los niños al colegio” (2014:106). La movilidad involucra una escala doméstica que influye en la apropiación y valoración de prácticas y hábitos de conducta. Nos permite superar la idea de una urbanización demarcatoria y selectiva basada en una mera ocupación por asignación de estatus e ingresos para tender un puente capaz de conectar tanto la necesidad del impulso económico que requiere por ejemplo, avenidas bien pavimentadas, transporte de buena calidad, dispositivos tecnológicos de soporte como el traslado eficiente de las personas y su capacidad de ofrecer servicios de calidad en virtud de un adecuado entorno psíquico, ambiental y laboral.

Este aspecto microsocioal,<sup>6</sup> es el que procedo a definir como objeto del presente texto, dado que todo desplazamiento asociado a espacios urbanos, arquitectónicos, personas y actividades, revela dos fuertes elementos de la vida humana: brindar extensiones de las funciones corporales (exteriorización) y desarrollar proyecciones mentales de la experiencia existencial (internalizaciones).

En tal sentido, es que hoy en día la movilidad es un proceso que involucra todos aquellos desplazamientos cuya función es la conectividad entre espacios vitales y personales. A su vez, este proceso es capaz de detonar o activar conductas específicas que repercutirán en el futuro en la valoración, tanto de las maneras en que los

<sup>6</sup> Esta noción micrológica del hecho social ha sido defendida por Erving Goffman desde el punto de vista de la actuación del sujeto en una territorialidad física específica: “En este estudio concebimos el <sí mismo> representado como un tipo de imagen, por lo general estimable, que el individuo intenta efectivamente que le atribuyan cuando está en escena y actúa conforme a su personaje. Si bien, esta imagen es considerada en lo que respecta al individuo, de modo que se le atribuye un <sí mismo>, este último no deriva inherentemente de su poseedor sino de todo el escenario de su actividad, generado por ese atributo de los sucesos locales que los vuelve interpretables por los testigos” (2012:282).

individuos establecen sus referencias de acción y coacción frente a la propiedad pública o las autoridades, así como su manera de percibir a otros, con los cuales se comparte espacios y por ende, distintas formas de hacer comunidad.

### 1.1.2. Movilidad: enfoques y paradigmas

La movilidad es un paradigma para entender el movimiento hacia, desde y dentro de las ciudades. Su desarrollo se presenta como un flujo de acontecimientos que tienen como objetivo el traslado de los individuos hacia puntos de interés por determinar según sean sus necesidades o actividades. Su escala de operación puede dirigirse a grandes movimientos de población como el desplazamiento campo – ciudad del siglo XIX-XX que tanto atrajo a los estudios urbanos y demográficos, centrandose en la observación de los desplazamientos internos de la ciudad producto de la valoración inmobiliaria o bien, tendiendo a la caracterización de aquellos factores que impactan la calidad en la conectividad de los servicios públicos y las personas.

Existen diferentes enfoques para abordarla, ya que durante cincuenta años ha sido un paradigma que involucra al factor espacial con posibilidades muy amplias de intervención. Sin embargo, lo que en otras épocas representaba un problema, debido a la interpretación positivista y el deductivismo que subrayaban esquemas demarcatorios bastante ajustados a prerrogativas científicas individualizadas, por ejemplo, el transporte como fenómeno puramente objetual (infraestructura) asociado a la ingeniería vial o la consideración de los problemas de accesibilidad en diferentes sectores socioeconómicos tratados como compartimentos estancos de acción local (sociólogos, trabajadores sociales); en la actualidad exige una renovación ya que estas perspectivas, han resultado insuficientes para comprender la vasta complejidad tanto de la conducta espacial como su intrínseco factor de movimiento.

Tal emergencia de un nuevo sentido fue visible ya en el informe de la Comisión Mundial sobre el medio ambiente y desenvolvimiento (1992) donde se hizo extensiva a todo desplazamiento entre personas, bienes o servicios, e incluso autores como Pontes (2010), colocan ya el problema en la conexión y accesibilidad de oportunidades para la realización del individuo. En una importante revisión teórica de las políticas públicas de la

movilidad, Velez & Ferrer (2017) abordan una evolución que podemos dividir en tres frentes de las nociones de este concepto y su aplicación, una desde los enfoques de infraestructura, oferta y gestión de la demanda, en los cuales la infraestructura de transporte y sus usos aún siguen desempeñando el rol protagónico de las estrategias; por el otro, una correlación entre las políticas de ordenamiento del territorio urbano y la tendencia urbana sustentable que dan lugar a una nueva vía desde el enfoque *Smart Mobility* (Movilidad Inteligente) que se caracteriza por el factor tecnológico y la conectividad de servicios en línea.

En esta perspectiva, el derecho a la movilidad defendido por Ascher (2005) como un complemento correlativo de la célebre afirmación del derecho a la ciudad de Lefebvre (1978), resulta relevante si entendemos que la evolución de las políticas de movilidad se orienta en función de la interacción entre ámbitos de vida, economía y política. Más que un esquema de desarrollo lineal, la política pública móvil se sustenta en la comprensión del sistema urbano como entidad dinámica en constante cambio y mutación, sujeta tanto a la complementariedad de sistemas de objetos como de personas e individualidades.

Si bien la movilidad se encuentra circunscrita a procesos económicos de largo alcance (globalización), es necesario entender que hay variaciones en la forma en que sus lógicas son impuestas en la realidad concreta de las ciudades y estas variaciones justifican el entendimiento local del contacto que se encuentra supeditado tanto a contextos como a vinculaciones con las prácticas cotidianas específicas (Duhau & Giglia, 2016).

Figura 1. Movilidad en sistema relacional



Fuente: Elaboración propia

La experiencia urbana de la movilidad se encuentra inserta tanto en el desarrollo geográfico como en la organización del espacio. Las transacciones económicas a escalas cada vez mayores, las condiciones de empleo, los flujos migratorios, la diversidad cultural, crecientes en el siglo XXI, en cierta forma, proporcionan los ejes en que se produce el fenómeno: los desequilibrios entre los recursos y la población; así como las interferencias y transferencias de acciones colectivas que se traducen en la ocupación, tránsito o cruzamiento del espacio público. Si la movilidad tiene un origen individual, su desarrollo apela siempre a una necesidad colectiva implícita en la convergencia de escenarios que en ocasiones pueden ser contradictorios, excluyentes o hasta fragmentarios.

La movilidad es un agente dinámico cuya actividad impulsa la calidad del intercambio con el entorno. De ahí que como observara Clément (2018) el juego político del mercado, ejerce una presión desde el territorio antropizado, la cual en caso de ser continua, se traduce en una pérdida de diversidad. Dicha tentación de traducir el espacio a una producción fragmentaria o excluyente ha tenido serias implicaciones que son necesarias para enfatizar un punto de vista sobre la micrópolis, partiendo de la relación entre sociedad y espacio público. Como ha ilustrado Muñoz:

*“Así, los mercados de trabajo y de vivienda, los lugares donde se vive y se trabaja, no se pueden entender ya circunscritos únicamente a los límites administrativos de cada ciudad de manera aislada, sino en términos de auténticas ciudades metropolitanas que integran espacios urbanos y los territorios entre ellos. En definitiva, un escenario de movilidad intensiva y uso extensivo del territorio...” (2010:22).*

Aquí es precisamente donde requiere atención el problema entre lo público y lo privado que tanto aqueja al nuevo urbanismo como al fenómeno de la movilidad. Cuando establecemos la necesidad de entender a la micrópolis como un fenómeno local y específico, no partimos de la idea de replicar mediante objetos determinados una especie de sección o fragmento de la ciudad que cuente con su propio equipamiento e infraestructura a nivel individual y por tanto, capaz de resolver un problema a una escala particular mediante una dinámica de inclusión/exclusión tal como se

hace en múltiples desarrollos inmobiliarios. Esta visión fragmentaria y separatista del urbanismo y su movilidad es descrita muy acertadamente por Manuel Herce:

*“La consecuencia ha sido una expansión permanente de la plusvalía urbana sobre el territorio periférico de la ciudad, siguiendo un modelo que produce profundas diferencias espaciales en el acceso a los servicios, bien por diferentes gradientes en su penetración al espacio, bien por precisar de una financiación-gestión por el sector privado que se traduce en diferencias del nivel del servicio recibido según la capacidad económica de los usuarios. Es un modelo que siempre culmina en que los ciudadanos de las periferias están obligados a pagar por servicios que son gratuitos o más baratos para los ciudadanos de los centros urbanos, incrementándose así, frecuentemente, las diferencias en su renta percibida” (2009:17).*

La forma hegemónica de trazar la micrópolis mediante un esquema *outlaw*, se convierte tarde o temprano en un reproductor de asimetría que termina siendo lo opuesto a la movilidad urbana. Por tal razón, la movilidad que proponemos se caracteriza por la crítica a las actuales dinámicas de urbanización, así como la defensa y valoración del espacio público, la promoción de espacios abiertos o cerrados polivalentes, capaces de sustentar usos diversos, el aprovechamiento de espacios vacantes con la finalidad de facilitar la transición entre el uso público y privado, sosteniendo que el derecho a la movilidad significa acompañar a nuestro entorno de un derecho al acceso universal a la ciudad.

## **1.2. Movilidad 3.0 y prerrogativas de gestión urbana**

Las últimas dos décadas se han caracterizado por la intensa participación de los gobiernos de muchos países en iniciativas que buscan facilitar la movilidad económica a partir del flujo abierto de capitales y mercancías. En esta transición, interactúan tanto el mercado libre como nuevas tecnologías de información y comunicación, lo que detona e incentiva también movimientos de población y flujos migratorios en distintas direcciones.

Ninguna institución pública o privada puede darse el lujo de ignorar el fenómeno de la movilidad. Aquellas organizaciones y gobiernos basados en el control absoluto de procesos migratorios y férreos controles territoriales terminan inmersos en una paradoja emergente de las necesidades de adaptación del sistema productivo (mano de obra trabajadora) o incluso, reproductivo (bajas tasas de natalidad).

Dicha paradoja involucra como ejes la seguridad pública nacional, un remanente de la idea de soberanía territorial en el ejercicio gubernativo (Brown, 2015), pero al mismo tiempo implica tolerancia y selectividad en los distintos desplazamientos y formas de convergencia entre los individuos y la ocupación espacial dada la necesidad de satisfacer cada aspecto elemental de la vida en su condición económica, política y existencial. Así que la fórmula del cierre o amurallamiento fronterizo pertenece más a una expresión imaginaria del territorio que a las necesidades reales de los intercambios de las poblaciones. Como acontece en los territorios nacionales, las ciudades exceden y con mucho, cualquier prerrogativa esquemática de segregación (gentrificaciones, blindajes, murallas, cinturones); en sus múltiples vínculos poblaciones trabajadoras, transporte público y redes de conexión eficientes, se vuelven una prioridad para las estrategias urbanas.

La movilidad vista como *Smart Mobility* es una propuesta sintética de todas las perspectivas anteriores concentradas en factores específicos: oferta de infraestructura, gestión de la demanda, ordenamiento territorial y sustentabilidad, pero agrega como factor indispensable el reconocimiento del derecho público a beneficiarse de la tecnología en su vínculo con los derechos humanos, sea a través de la forma de ciudad o cualquier otro dispositivo tecnológico involucrado en su contacto con el medio ambiente y la cultura.

Por tal motivo, la propuesta de movilidad 3.0 de Vélez y Ferrer (2017) apunta a la construcción de un modelo cuya base son tres ejes de acción integral para las políticas públicas: seguridad vial, gestión del tráfico y medio ambiente. En este modelo, se apunta particularmente a la relación entre los desplazamientos al interior del espacio urbano considerando la estructura de la red de transporte, su impacto en el medio ambiente a través, tanto de la tecnología asociada al uso de vehículos como los procesos de gestión social que coadyuven al éxito de la movilización.

Figura 2. Vectores de la movilidad 3.0



Fuente: Elaboración propia basada en Vélez y Ferrer, 2017

Esta postura sobre la movilidad se constituye en una propuesta de gestión pública organizada para las ciudades latinoamericanas, en vista de los altos niveles de congestión vehicular, contaminación e inseguridad vial que históricamente aquejan a la inmensa mayoría de nuestras ciudades. El Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) de la CAF, consigna por ejemplo que en América Latina la flota de automóviles se amplió de 25 millones de unidades a 35 millones entre 2007 y 2014, lo que representó un aumento del 40% en apenas siete años al tiempo que el crecimiento de la población en el mismo período fue de alrededor de un 10% (BAL, 2017:121). Acorde a estos ritmos de crecimiento tanto vehicular como demográfico, las personas invierten en promedio para desplazarse cuarenta minutos, mientras en megaciudades como Sao Paulo, Cdmx o Lima esto representa más de una hora. Por tal motivo, el transporte representa un gasto mensual que fluctúa entre el 6 y el 19% de los ingresos de los hogares latinoamericanos (BAL, 2017).

En lo que respecta a México, el crecimiento de las zonas urbanas en los últimos treinta años ha generado 59 zonas metropolitanas en ciudades de más de 500,000 habitantes, lo que indica una concentración de población del 47.5% en estos espacios y si, esta cifra se distribuye en localidades de 2,375 habitantes por todo el país, la concentración urbana se eleva hasta en un 77% de los mexicanos (Baranda Sepúlveda, 2014).

Disponer de elementos, redes y procesos de movilidad adecuados a los ritmos de crecimiento

demográfico y territorial es mas que nunca una necesidad. Por este motivo, la movilidad mexicana se consigna en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento territorial y Desarrollo urbano, a través de su artículo tercero, fracción XXV:

*“Movilidad: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma... (LGAHODU, 2016)”*.

Desde 2013, la coordinación de las estrategias en materia de desarrollo urbano establecidas en los planes nacionales (2013-2018), se concentran en la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). Esto significa que por primera vez la movilidad urbana y sustentable desempeña un papel reconocido como meta en la planeación de las políticas del gobierno mexicano.

El resultado de esta nueva organización es que ahora se cuenta con planes de desarrollo tanto federales como estatales y locales que tienen cada vez más una preocupación genuina por realizar una planeación conjunta y coordinada de las relaciones entre usos de suelo, transporte, distribución territorial y accesibilidad para la población. A su vez, esto se acompaña de un uso preciso de los conceptos como sucede con los términos jerarquía de movilidad o usuarios vulnerables. En este sentido, se cumple con el planteamiento de Herce (2009:52) que consiste en unir el modelo y la gestión distinguiendo objetivos con acciones precisas, empero, también hay un riesgo latente que el mismo autor ha observado y que consiste en la reducción de la planeación de la movilidad al tema del transporte, al contar este último tema con una mayor cantidad de estudios validados técnica y científicamente, lo que predispone a los gobiernos a tomar medidas sobre el fenómeno del transporte antes de saber como está organizada la ciudad y cuanto afecta la expresión espacial de la movilidad y por ende, el comportamiento de las personas.

Esto apunta a la crítica muy puntual que hacen Vélez & Ferrer (2017:183), al mencionar que a pesar del esfuerzo gubernativo actual por dotar a la movilidad urbana de un estatuto legal, en su ejecución, los planes y programas de movilidad mexicana siguen teniendo como prioridad a los usuarios de transportes motorizados, es decir,

imperan las acciones centradas en la construcción o adaptación de obras viales: viaductos, pasos deprimidos o a desnivel, segundos pisos, anillos periféricos, etc. Por ello, comenzamos esta participación subrayando las deficiencias del deductivismo en la comprensión de la ciudad y como ese entendimiento reductivo del traslado, repercute en un enfoque centrado en la acumulación de infraestructuras, pero no en la eficiencia y calidad del equipamiento para el servicio a las personas y al colectivo.

### **1.3. La gestión micrológica y el sitio, una propuesta de observación**

Una imagen del sitio a escala micrológica parte del acercamiento territorial a través del límite urbano en términos de movilidad. A diferencia de los criterios de geolocalización que buscan de inmediato la visualización del predio con fines constructivos, venta o remodelación, esta forma de gestión se centra en el paso de una forma especial de arquitectura: instalaciones y edificios que por su escala remiten a formas de conexión urbana intensa. Es decir, constituida por un área vinculada a un volumen creciente de servicios, flujos o población como plazas o centros comerciales, escuelas, campus universitarios, desarrollos inmobiliarios, etc.

A diferencia de la proyección interventiva, de naturaleza deductiva, se apuesta por una construcción inductiva del lugar, lo que significa observar el predio, el área y su organización desde una lógica particular de interés. Antes del plano, el sujeto habitante en el lugar es el primer agente indicador de la imagen o paisaje urbano. Constituye la frontera inicial en la asignación topológica. La producción de imágenes y secuencias tendrán por objeto convertirse en un objeto narrable. Existen múltiples propuestas de intervención en sitios, determinadas por la proyección morfológica, como las expresadas por Kevin Lynch en su ya célebre *Imagen de la ciudad* (2008) o la *Tipología de la edificación* de Caniggia y Mafei (1984) que involucran el sitio como una estructura de componentes entre espacios materiales y referencias abstractas: límites, barrios, nodos, hitos. Todas bien fundadas y analíticas respecto al sitio.

La principal diferencia entre la propuesta micrológica respecto a la morfológica, radica en el interés por focalizar el espacio urbano como un proceso en agenciamiento móvil, es decir, la

morfología aún describe tomando como punto de partida la proyección abstracta, de ahí que el estudio de Lynch por ejemplo, si bien trata de entender la relación entre estructura, identidad y significación, la imagen resultante es un producto meramente individual, psicológico. La proyección micrológica comienza en la comunicación y por ello, como indica Alicia Lindón una importante defensora académica de la faceta del orden micro en la experiencia territorialante:

*“De esta forma, no es suficiente con reconocer que cada sujeto construye su identidad dentro de su mundo social incorporado en su sí mismo, en cierto contexto histórico, desde ciertas posiciones sociales, frente a unas otredades. Además de todo ello, las personas necesariamente somos seres territorializados que construimos nuestra identidad en un lugar o en varios lugares, o mejor aún entre todos estos lugares al mismo tiempo”* (2014:57).

El sujeto es un habitante y como dice Lindón, el acto de habitar se presenta en flujos de instantes, vida cotidiana, estar en distintos lugares, sea corta o larga la estancia. El mapa, finalmente no es el habitar sino una técnica para insertarse en los flujos o en otras palabras, el mapa no es el territorio. De ahí que la vivencia del habitar sea directamente contraria a eso que el teórico finlandés Juhani Pallasmaa (2014) llama con mucha razón *ocularcentrismo*, la tendencia a reducir la perspectiva de un determinado espacio o lugar a la mirada, la observación analítica mediante la imagen. Tal posición imagológica, privilegiaría por completo la percepción del entorno como un mero receptáculo contenedor y expositor de piezas, partes o fragmentos observados desde un horizonte estático.

### 1.3.1. El espacio urbano como paisaje móvil

El problema del espacio urbano como una configuración de movilidad nos remite a

la construcción de otro factor, la integración de secuencias cuyo desarrollo siempre se encuentra en función de una hermenéutica doble como decía Anthony Giddens (2012).<sup>7</sup> Dentro de un limitado aspecto selectivo que todo observador tiene para focalizar el entorno, existen múltiples accesos y contactos los cuales son movilidads territoriantes que en todo momento, pueden ser percibidas como un horizonte en movimiento, el cual a su vez tiene una gran dosis de intencionalidad.

El espacio público micrológico es un fragmento del territorio urbano, sí, pero altamente complejo y regido por fuerzas aleatorias o deliberadas en su construcción y actuación. Por eso, retomando a Giddens (2012:13), la acción es un “flujo continuo de experiencia vivida” que será sujeta a partes o sectores dependientes de un proceso reflexivo, sea producto de la consideración de un actor social o resultado de la atención de otros. No puede existir una determinación universal de la acción en el espacio público, debido a que culturas particulares con tradiciones y conocimientos previamente constituidos coexisten y se desenvuelven con necesidades creativas y motivaciones propias. Además de la escala de observación con la cual panoramas, vistas o mapas dan cuenta de una imagología, el paisaje urbano tiene una escala temporal auspiciada por su necesidad intrínseca de movimiento. Todo paisaje urbano denota una apelación intrínseca de movilidad.

Siendo claros no existe ciudad sin desplazamientos, la movilidad es un agente intrínseco tanto de la acción social como de la ocupación espacial. Toda ocupación del espacio puede volverse de pasiva en activa, debido a que la movilidad es latente. Los cruces, cambios, andares, recurrencias, ocurrencias o concurrencias vertebran la existencia de seres corpóreos en actividades múltiples. Pero, las formas de relación entre sociedad y naturaleza se encuentran inmersas en procesos mediados por la tecnología, el trabajo y las relaciones de poder (Boehm, 2005).

La ciudad, como un proceso tecnológico y

<sup>7</sup> “La diferencia entre el mundo social y natural consiste en que este último no se constituye a sí mismo como provisto de sentido: los sentidos que posee son producidos por seres humanos en el curso de su vida práctica, y como consecuencia de sus esfuerzos por entenderlo o explicarlo para sí mismos. Por un lado, la vida social —de la cual estos esfuerzos son una parte— es producida por sus actores componentes precisamente en función de su activa constitución y reconstitución de marcos de sentido, por medio de los cuales organizan su experiencia. Entonces, los esquemas conceptuales de las ciencias sociales expresan una hermenéutica doble, que supone penetrar y aprehender los marcos de sentido que intervienen en la producción de la vida social por los actores legos, y reconstruirlos en los nuevos marcos de sentido que intervienen en esquemas técnicos conceptuales” (Giddens, 2012:108-107)

cultural es una agente de modificación natural, empero, obtendrá en función de su escala interventiva, una respuesta, la cual refleja un papel activo del entorno. No es la acción directiva y lineal de un agente sobre otro (activo-pasivo) como se plantea el impulso planificador gubernativo, la transformación presenta determinadas condiciones a todos los grupos interactuantes en la relación del sistema urbano y sus circunstancias. Así como indica Boehm en su análisis del vínculo entre la representación geográfica, el espacio material (artificio) y sus habitantes:

*“El desciframiento de los signos escritos por los diversos grupos subculturales en distintos tiempos y con diferentes caligrafías conduce a la internalización de los significados de los lenguajes que, entonces, revelan las diferencias socioculturales y las expresiones geográficas de inclusión y exclusión”* (Boehm, 2001:59).

Dicha investigadora, propone en su estudio precisamente la apertura que tratamos de validar en este ensayo, la necesidad de superar la visión estática del paisaje, retomando las ideas de Jackson (1984)<sup>8</sup> conducentes a subrayar que la operación paisajística se reproduce entre interacciones que abarcan lo efímero, la movilidad, lo vernacular y por otro, las formas jurídicas, la autoridad y el orden gubernativo, lo político. Un paisaje urbano y móvil cada vez más vinculado a las relaciones entre los órdenes temporales y espaciales que hacen necesaria una participación y confrontación constante dentro de una dinámica de observación-integración y reconstrucción.

Por ejemplo, antes de lanzarse a la aventura de construir decididamente una arteria metropolitana a través de pasos a desnivel o deprimidos, es más que necesaria la observación haciendo evidentes todos los elementos intervinientes en el paisaje urbano a través de sus usos, así la mítica obligación funcional por parte del experto en diseño racionalista, se ve contrastada por lo que realmente expresa el actuar vivencial específico de los usuarios. Tal punto de vista micrológico de la expresión del paisaje urbano puede encontrarse ya en proyectos como el emprendido por el ex alcalde neoyorquino

Michael Bloomberg que en una arriesgada apuesta por la transformación de la movilidad de esa metrópoli, legó en la comisión a la urbanista Janette Sadik-Khan un nuevo rostro ciudadano donde la calle y la movilidad en bicicletas con 650 kilómetros de carriles serían indispensables en la inversión del proceso de gestión social, donde la ciudad se manifiesta de los usuarios a los expertos. Esta serie de experiencias quedan consignadas en la publicación de *Street Fight* (2017) obra que expone precisamente la disputa por las calles y las fuerzas que se encuentran inmersas entre la inacción y el cambio.

Los órdenes en conjunto acontecen en una ciudad donde las intenciones del observador, nunca exceden los límites de lo que puede observar, una forma realista de encarar el crecimiento de la forma urbana y las realidades emergentes (micro órdenes), pues estamos tan alejados ya de la esfera minimalista del diseño del racionalismo moderno y sus formas de adoración morfológica que permitieron el culto absoluto del límite urbano a través del auto —o ahora las murallas de viviendas en clara alusión a un bucolismo nostálgico del aislamiento en la expansión (macrológica)—, que frecuentemente se olvida que en la proyección futura de nuestro entorno, la densidad es destino como dice Sadik-Khan (2017:23) y el territorio urbano es sujeto de una lucha en la cual coexisten dos impulsos. En uno, los gobiernos y su patrimonialización de la política resguardada en la construcción de enormes obras de infraestructura, en la cual ellos saben, mediante la justificación de una tecnocracia financiera, camuflada bajo sus colores partidistas, lo que es mejor para todos. En esta figura hegemónica coexiste también el racionalismo de Le Corbusier por ejemplo, cuando hablaba frecuentemente de la administración gubernativa como una maquinaria de orden y disciplina urbana para unos habitantes desadaptados e incapaces de seguir órdenes (2003:10); ya que para muchas de sus obras de vivienda social el célebre arquitecto hacía firmar contratos obligando al comprador a procesos de vigilancia periódica sobre las instalaciones a fin de comprobar que no se desviara nada de la proyección de su programa.

<sup>8</sup> Señalaba enfáticamente Boehm, parafraseando el texto de Jackson aludiendo al racionalismo y su calificación de la observación paisajística como expresionismo contemplativo del entorno para “...desechar el abordaje estrictamente estético y fenomenológico —el paisaje como un fenómeno aislado desnudado de orígenes y funciones, desvinculado de la existencia—. (1984:147).

En el otro impulso, sin embargo, se viven las comunidades en el punto de contacto pleno, a través de la política de la calle y en su interacción con lo doméstico, resintiendo el peso de las decisiones en sus economías locales y personales, es decir, en la vertiente micrológica de la urbanidad. Contexto de acontecimientos y necesidades enfocadas en lo que realmente son los factores de uso e intensidad de los equipamientos. Por tal motivo, en esta breve reflexión concluimos e incidimos en el entendimiento sociológico de la movilidad como espacio público constituido por lugares y flujos (Velazquez, 2015) donde prima una pluralidad y convergencia centrada en la interacción y el desplazamiento. Quedando abierta la posibilidad de ver con una lente micrológica el desarrollo de la ciudad y sus habitantes mediante el espacio. ☐

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allen G & Moore, Ch (1978). *Dimensiones de la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Ascher, F. (2005). Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *ARQ. Pontificia Universidad Católica de Chile*, 10-19.
- Baranda Sepúlveda, B. y. (2014). *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*. México: ITDP.
- Bauman, Z. (2011). *La cultura en el mundo de la modernidad líquida*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Boehm S, B. (2001). EL lago de Chapala: su ribera norte. Un ensayo de lectura del paisaje cultural. *Relaciones. Estudios de Historia y sociedad*. Vol.22, Núm.85, 58-83.
- Boehm, B. (2005). Buscando hacer ciencia social. La antropología y la ecología cultural. *Estudios de Historia y sociedad*, 2005. Vol. 21. Núm.102, 61-128.
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza Editorial.
- Brown, W. (2015). *Estados amurallados, soberanías en declive*. Barcelona: Herder.
- Caniggia, G. &. (1984). *Composizione architetonica e tipologia edilizia*. Venezia: Marsilio editori.
- Castells, M. (1980). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI.
- Clément, G. (2018). *Manifiesto del tercer paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Composizione architetonica e tipologia edilizia*. (1984). Venezia: Marsilio editori.
- CONAPO (Consejo Nacional de Población). (2014). *Proyecciones de la población 2010-2050*. México: SEGOB.
- Corbusier, L. (2003). *La ciudad del futuro*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Coulomb, R. &. (2017). *Habitar la centralidad urbana*. México: UAM-Azcapotzalco.
- Duhau, E. &. (2016). *Metrópolis, espacio público y consumo*. México: FCE.
- Elias, N. (1982). *La sociedad cortesana*. México: FCE.
- Elias, N. (2000). *La sociedad de los individuos*. Barcelona: Península.
- Espinosa Dorantes, E. (2014). Morfología urbana y análisis de sitio. En E. y. Huamán Herrera, *Análisis de sitio* (págs. 23-39). México: UAM-Azcapotzalco.
- García Vázquez, C. (2004). *Ciudad hojaldre*. Barcelona: Gustavo Gili.
- García Vázquez, C. (2016). *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Giddens, A. (2012). *Las nuevas reglas del método sociológico. Crítica positiva de las sociologías comprensivas*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Gilbert, A. & Gugler, G. (1992). *Cities, poverty and development. Urbanization in the third world*. Great Britain: Oxford University Press.
- Goffmann, E. (2012). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Gómez, A. &. (2011). *Paisajes y nuevos territorios (en red). Cartografías e interacciones en entornos visuales y virtuales*. Barcelona: Anthropos.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad : propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- Jackson, J. B. (1984). *Discovering the vernacular landscape*. New Haven: Yale University Press.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Lepetit, B. (1996). Comunidad ciudadana, territorio urbano y prácticas sociales. En H. &. De Gortari, *Historiografía francesa. Corrientes temáticas y metodologías recientes* (págs. 125-157). México: UNAM-UIA.

- Lindón, A. (2014). El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte. En D. Sánchez González, *Identidad y espacio público* (págs. 55-76). Barcelona: Gedisa.
- Lusssault, M. (2015). *El hombre espacial: la construcción social del espacio humano*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Muñoz, F. (2010). *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Muñoz, F. (2010). *Urbanización: paisajes comunes, lugares gobales*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Nogué, J. (2012). Intervención en imaginarios paisajísticos y creación de identidades territoriales. En A. Lindón, *Geografías de lo imaginario* (págs. 129-157). Madrid: Anthropos.
- Pallasmaa, J. (2014). *Los ojos de la piel, la arquitectura y los sentidos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Pontes, E. (2010). *Intérpretes da MetrÓpole*. Sao Paulo: EDUSP.
- Ramírez Velazquez, B. (2013). Nuevos paradigma o cambios en la territorialidad de la movilidad: una reflexión teórica. En E. & Pradilla Cobos, *Teorías sobre la ciudad en América Latina* (págs. 373-419). México: UAM.
- Román Mosquera, A. (2014). Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio La Maternitat i San Ramon de Barcelona. *Periferia*, 101-123.
- Roy, M. &. (2002). *Paisajes de la movilidad*. México: CONACULTA / INBA.
- Sadik-Khan, J. (2017). *Street Fight. Handbook for an Urban Revolution*. New York: Penguin Books.
- Sánchez Ruiz, G. (2008). *Planeación moderna de ciudades*. México: Trillas.
- Schütz, A. (1979). *El problema de la realidad social*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Simmel, G. (2014). *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Susino, J. y.-R. (2010). Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México. *Papeles de población*, [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252010000400006](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252010000400006)
- Terrazas, O. (2014). Miradas sobre una esquina, un acercamiento territorial al análisis de sitio. En H. H. E, *Análisis de sitio* (págs. 41-59). México: Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Azcapotzalco
- Velazquez, C. (2015). *Espacio publico y Movilidad Urbana*. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Vélez, A. &. (2017). *Movilidad 3.0 Una política pública para vialidades seguras, sustentables e3 inteligentes*. México: IEXE Editorial.