



Fernando Carrión y Paulina Cepeda (Editores)

Quito: la ciudad que se disuelve - Covid 19



FLACSO
ECUADOR



© 2021 FLACSO Ecuador
Marzo de 2021

ISBN: 978-9978-67-560-1
FLACSO Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Quito : la ciudad que se disuelve – Covid 19 / editado por
Fernando Carrión y Paulina Cepeda. Quito : FLACSO
Ecuador. 2021

x, 365 páginas : figuras, gráficos, mapas. - (Colección
Coronavirus y ciudad ; 1)

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978675601

CIUDADES ; URBANISMO ; SOCIOLOGÍA URBANA
; MOVILIDAD ; TURISMO ; PANDEMIA ; COVID-19
; QUITO ; ECUADOR. I. CARRIÓN, FERNANDO,
EDITOR. II. CEPEDA, PAULINA, EDITORA

307.76 - CDD

Índice

Presentación	ix
INTRODUCCIÓN	
La COVID-19 en Quito: de la crisis al <i>shock</i> urbano	3
<i>Fernando Carrión Mena y Paulina Cepeda</i>	
LA CIUDAD QUE SE DISUELVE	
El bus también existe. Estudio de las líneas de buses urbanos de Quito; pandemia y transformación urbana	27
<i>Diego Vinicio Salgado</i>	
Movilidad y pandemia: una oportunidad para repensar cómo nos movemos	37
<i>Elisa Soledad Puga Cevallos</i>	
Movilidad intermodal, ¿una solución a la circulación urbana durante la pandemia?	47
<i>Ricardo J. Espinosa Uquillas</i>	
Educación universitaria en tiempos de pandemia	55
<i>Jose Vicente Padilla Villacís</i>	
Mejorar la salud en Quito fortaleciendo el tejido comunitario y la articulación de servicios	63
<i>Fernando Sacoto y Betty Espinosa</i>	
Del espacio público a una pandemia comunitaria	71
<i>Kléver Vásquez Vargas</i>	
El turismo urbano post-COVID. Un nuevo escenario para el desarrollo turístico de Quito	77
<i>Víctor Llugsha G.</i>	
Impacto social y económico en las ciudades y destinos turísticos pos-COVID 19	83
<i>Fernanda Sánchez</i>	
Lo que las crisis nos ha enseñado sobre Quito.	89
<i>Sebastián Coba</i>	

LAS PROFUNDAS DESIGUALDADES ESTRUCTURALES

Los residuos sólidos y el COVID-19: notas para reflexionar sobre la informalidad urbana desde Quito	97
<i>Nancy Merary Jimenéz-Martínez</i>	
Repensando la ciudad: Quito, en la pospandemia de coronavirus. manejo de residuos sólidos y reciclaje	103
<i>Paula Guerra Morán, Lorena Gallardo Lastra y Claudia Andrade Rodríguez</i>	
“Se arrienda” o la transformación del entorno promocional en Quito, pos-COVID-19	111
<i>Arturo Estrella Osorio y Jorge Delgado Rocha</i>	
La rehabilitación del hábitat urbano como proyecto común y como política pública	119
<i>Juan Carlos Sandoval y Eduardo Torres</i>	
El suelo y la vivienda en la pospandemia en Quito. ¿Quién gana y quién pierde?	127
<i>Paulina Cepeda</i>	
Quito y pandemia: apuntes sobre la vivienda enferma y la muerte de la ciudad	133
<i>Milena Almeida Mariño y Natalia Angulo Moncayo</i>	
Construcciones sobre lodo financiadas con petróleo	139
<i>Christian Fernando Vicente Correa</i>	
Nuevos imaginarios digitales globales y locales en la ciudad de Quito en el marco del COVID-19	147
<i>Ana Elizabeth Perugachi Kindler</i>	
Digitalización en pandemia: un diagnóstico de Quito	155
<i>María José Rodríguez Álvarez y Sebastián Rodríguez Álvarez</i>	

CIUDAD Y CIUDADANÍA

Diálogos museo-comunidad	165
<i>Marcus Uvidia</i>	
Las siete lecciones del COVID en los museos y su entorno urbano en Quito y Ecuador	171
<i>Fabian Paocarina Albuja</i>	
Hacia nuevos usos del museo	179
<i>Elisa Ullauri Lloré</i>	
El desafío de los museos pospandemia	185
<i>Myriam Navas Guzmán</i>	

Repensando las espacialidades de los museos: espacios para la educación no formal.	189
<i>Estefanía Carrera Yépez</i>	
Estigmatización, confinamiento y crisis sanitaria: una aproximación al trabajo sexual quiteño.	195
<i>Shirley Venegas y Abel Ramírez</i>	
Adultos mayores en el aislamiento.	203
<i>Paulina Vega y Carolina Navas Guzmán</i>	
Quito, en la pospandemia del coronavirus: repensando la ciudad desde los sectores populares del Sur.	207
<i>Fabián Melo Benítez</i>	
Repensando el derecho a la ciudad: Quito, una ciudad mestiza en tiempos de pandemia:	213
<i>Sergio Bermeo Álvarez y Kleber Cerón Orellana</i>	
Ciudades imaginarias en cuarentena: fantasías y ficciones urbanas reveladas por identidades disidentes movilizadas.	221
<i>Ignacio Espinosa Alarcón</i>	
Quito versus COVID: políticas públicas urbanas con enfoque conductual en tiempos de pandemia	233
<i>Guido Moncayo Vives</i>	
Crisis y adaptación ciudadana hacia un modelo de gestión digital en época de COVID-19 en el Distrito Metropolitano de Quito	241
<i>Mateo Valarezo Bravo</i>	
La comunicación en crisis aplicada al caso del COVID-19 en Quito	249
<i>Andrés Alfredo Luna Montalvo y María Maribel Murillo Blandón</i>	
Inmigrantes en Quito: antes y después de la pandemia.	259
<i>Jacques Ramírez G.</i>	
Los paisajes de la corrupción	267
<i>Alejandro Ramos</i>	

URBANISMO DE PROYECTOS O ¿LA CIUDAD SIN PROYECTO?

Repensando la ciudad: la ciudad pospandemia, una oportunidad para una transición hacia una vida urbana sostenible	275
<i>Diego Hurtado Vásquez</i>	
Quito pos-COVID-19, una ciudad más humana, sostenible y saludable. Miradas desde la salud urbana y el desarrollo sostenible	283
<i>Damián Andrade</i>	

Estudio de correlación entre indicadores atmosféricos y pandemia por COVID-19 en la ciudad de Quito.	289
<i>José Mena García</i>	
La ciudad desde y en el barrio	299
<i>Pabel Muñoz L.</i>	
La ciudad del vecindario es doméstica	305
<i>Fernando Carrión Mena</i>	
La Planificación Territorial como puntal para la transición, más que a la nueva normalidad, a la buena normalidad.	311
<i>Juan Carlos Sandoval</i>	
Las muertes de Quito	317
<i>Jaime Tillería-Durango</i>	
Quito circular: de la pospandemia a la prosperidad sostenible	323
<i>Elizabeth Cabezas Guerrero</i>	
Quito, coronavirus y economía	329
<i>Jaime Galarza Erazo</i>	
Quito en la pandemia: alternativas desde la economía circular	335
<i>Verónica Cordero, María de los Ángeles Barrionuevo y Daniel Jurado</i>	
Desarrollo endógeno imprevisto, alternativas de desarrollo para Quito	341
<i>Edwin Cevallos Sánchez</i>	
El COVID-19 y su relación con la gestión del riesgo de desastres.	347
<i>Jonathan Menoscal</i>	
 DOS CASOS DE CIUDADES INTERMEDIAS	
Institucionalidad para la respuesta a la pandemia en Cuenca	355
<i>Pablo Osorio Guerrero</i>	
“La Inmaculada Concepción de Loja” y el reto de las ciudades intermedias desde el enfoque de gestión de la cultura urbana en tiempos de la COVID-19	361
<i>Ramiro Villamagua Vergara</i>	

Movilidad y pandemia: una oportunidad para repensar cómo nos movemos

Elisa Soledad Puga Cevallos¹

“¡Mira la Ecovía vacía! Yo nunca me he sentado en la Ecovía”. Son las palabras de una comerciante autónoma en los primeros días de semáforo amarillo al ver pasar los buses casi sin gente por la reducción de su capacidad operativa como medida de seguridad ante el COVID-19. La pandemia ha puesto en tensión los sistemas urbanos de soporte que hacen que las ciudades funcionen. También ha evidenciado las desigualdades sobre las que se construyen las ciudades, donde quedarse en casa y moverse con seguridad sigue siendo un privilegio. Además, ha abierto el debate sobre el tipo de ciudad que se ha construido y la que se debe construir a futuro.

En este contexto, las urbes aparecen como el espacio perfecto para la transmisión del virus. Se asigna la responsabilidad de propagación del virus a escenarios físicos como los espacios públicos y semipúblicos; las calles, veredas, plazas y parques, los centros comerciales, las tiendas, los mercados, el transporte público, entre otros. Todos estos espacios tienen algo en común: la gente debe transitar por ellos para que la vida en la ciudad continúe. Estos espacios públicos de tránsito también son espacios funcionales y de disfrute, y en el contexto de la pandemia son vistos como lugares con una carga simbólica negativa y como indeseables. El discurso que se reproduce desde los medios de comunicación, las autoridades y las conversaciones coloquiales los asocia con la posibilidad de contagio, lo que produce, según denomina Carrión, agorafobia o miedo al espacio público (Carrión, 2020).

¹ Socióloga con maestría en gestión urbana y desarrollo. Investigadora independiente con experiencia en movilidad urbana sostenible, y estudios sobre transporte público, transporte informal, ciclismo urbano, peatones, movilidad y género, espacios públicos, y el rol e influencia de la ciudadanía en las políticas públicas y el ejercicio de derechos. Correo electrónico: elisapuga@gmail.com.

Los patrones y formas de desplazamiento de nuestras ciudades han cambiado y han sido cuestionados a raíz de la pandemia. Las restricciones de movilidad planteadas desde la cuarentena y el nuevo sistema de semaforización develan la inequidad en la distribución del espacio y, por lo tanto, de las prioridades presupuestarias. El aumento de la caminata y de la bicicleta de manera espontánea cuestiona qué tipo de ciudades se están construyendo y para quiénes, mientras que la mala reputación y el estigma sobre el transporte público revelan las fallas de un sistema que corre el riesgo de ser insostenible e indeseable.

Es así que la “nueva normalidad”, más que “nueva”, es un recordatorio de todos aquellos temas sin resolver de las ciudades, y de la necesidad de plantear medidas urgentes y resilientes. Lo difícil es lograr que estas nuevas condiciones no exacerbén las desigualdades ya existentes. En palabras de Raquel Rolnik (2020), “la pandemia no es crisis, sino que llega en un momento de crisis, es la expresión de la crisis, y es más que una crisis sanitaria o de salud”. El reto para Quito (y las ciudades en general) es seguir funcionando so pena de aumentar la crisis económica actual y aprender a convivir con el virus de manera segura. En este escenario, la movilidad urbana es uno de los temas a resolver, por lo que, en las siguientes líneas, se analiza y propone una aproximación a ella como un sistema de satisfacción de necesidades y acceso a oportunidades que reconoce la heterogeneidad de los habitantes urbanos y su potencial para reducir las desigualdades.

Con las restricciones de la cuarentena, que incluían la suspensión total del transporte público y la prohibición de circular en auto sin salvoconducto, la ciudad de Quito cambió totalmente su dinámica. Calles casi vacías o subutilizadas (*El Comercio*, 2020a) contrastaban poco a poco con una creciente aglomeración de las veredas, sobre todo en ciertas zonas de la ciudad (*El Comercio*, 2020b). Paralelamente, la gente empezó a desempolvar sus bicicletas para movilizarse y como medida de seguridad.

Figura 1: Av. 6 de Diciembre en cuarentena



Fuente: Elisa Puga.

La baja presencia de autos durante la cuarentena evidenció cuánto espacio se dedica a este modo de transporte; mientras que el aumento de peatones mostró el poco espacio que existe para ellos, y el incremento en el uso de la bicicleta, la carencia de infraestructura que facilite su circulación. Según el Banco de Desarrollo de América Latina –CAF– (Estupiñán, 2019), el 75% del espacio público en las ciudades está destinado a calles que cumplen funciones de servicio a los vehículos. Esta distribución del espacio refleja las prioridades de las ciudades. A más espacio e inversiones públicas dedicadas a facilitar la movilización en auto, más se favorece a quienes tienen las condiciones económicas para tener uno.

La mala calidad e insuficiencia del espacio para el peatón reflejan el olvido por parte de las ciudades de que todos y todas somos peatones en algún momento, y que parte de la experiencia urbana es poder caminar en

la ciudad con seguridad, accesibilidad y en un entorno agradable (Montezuma, 2005). Mientras que la poca o nula inversión en infraestructura y cultura ciclista da cuenta de un modelo basado en modos motorizados dependientes de combustibles fósiles. Por su parte, el deterioro y la saturación de los sistemas de transporte público y la ausencia de carriles exclusivos ahondan la inequidad sobre las personas que dependen de este modo de transporte, que representan el 73% de los viajes motorizados en Quito (MetroQ, 2012).

La calle es un bien común, por lo que el dominio de los desplazamientos motorizados desacredita esta condición (Von Irmer H., 2011). La ciudad no está pensada para reducir el número y la distancia de los recorridos. Aún se la diseña desde una perspectiva de usos monofuncionales, con un modelo de desarrollo expansivo y de baja densidad. Por ello, rebalancear la asignación del espacio (y de los recursos designados a cada modo de transporte) es una cuestión de equidad y justicia (Borja y Muxí, 2003). Al mismo tiempo, es un mecanismo para garantizar condiciones de movilidad eficientes, seguras, accesibles (económica y espacialmente) e inclusivas. La pandemia sacó a relucir un sistema de movilidad que no ofrece opciones y cuyas deficiencias afectan más a los más vulnerables.

Durante la cuarentena, y ahora con el sistema de semaforización, es importante analizar quiénes son los que tienen que desplazarse más tiempo y por mayores distancias en la ciudad. También demanda analizar qué medios de transporte usan, y desde y hacia dónde se movilizan las personas que realizan las actividades esenciales que la ciudad requiere para funcionar.

Las personas que trabajan en la recolección de desechos, los y las cajeras de las tiendas y farmacias, los trabajadores del sector de abastecimiento, los repartidores, los tenderos, los guardias de seguridad y el personal de limpieza son solo algunos de los trabajadores que han continuado sus labores. Estos oficios, muchas veces invisibilizados, requieren que sus actores se trasladen y estén en contacto con más gente, lo que los lleva a afrontar un mayor riesgo de contagio. Las restricciones de movilidad implicaron que muchos tuvieran que gastar más en sus traslados (por ejemplo, con el pago de taxis) o que optaran por caminar o salir en bicicleta para protegerse. Por ello, pensar cómo ofrecer un sistema público de transporte eficiente

es esencial para garantizar seguridad, confiabilidad y funcionalidad en los desplazamientos vinculados a los sectores que más demandan moverse.

Con el sistema de semaforización, ha aumentado el número y tipo de trabajadores que se desplazan, ya que se retomaron los trabajos de cuidado, generalmente realizados por mujeres², al igual que muchos de los trabajos esenciales, que están en manos de este género. En este sentido, repensar la movilidad pospandemia requiere considerar que las condiciones del espacio público y los sistemas de transporte no están diseñados para ofrecer viajes seguros a las mujeres. Por ejemplo, se encuentran aceras con mala o nula iluminación, espacios abandonados y/o deficientes condiciones de accesibilidad, en especial para adultas mayores que se hacen cargo de labores de cuidado (Instituto de Recursos Mundiales México *et al.*, 2020). Se requiere visibilizar esta realidad; generar datos sobre las y los usuarios, sus patrones y necesidades de movilidad y percepciones se torna necesario y elemental para encarar un proceso de toma de decisiones responsable.

La revalorización de la movilidad activa (ciclistas y peatones) y la ciudad de proximidad

La pandemia abrió los ojos a la sociedad sobre otras formas de movilizarse y sobre la necesidad de construir “la ciudad de los 15 minutos”. Es decir, aquella donde, a 15 minutos de distancia, un hogar puede abastecerse de lo necesario y desarrollar la mayoría de las actividades cotidianas. Esta ciudad de proximidad requiere: volver a la escala de planificación y vida barrial; promover los usos mixtos de suelo y los emprendimientos locales; diseñar calles compartidas con bajas velocidades para ciclistas, peatones y automóviles.

El aumento del uso de la bicicleta es sustancial. Según datos de la Secretaría de Movilidad, se registró un incremento del 650% en los viajes (*El Comercio*, 2020c). También se evidenció el aumento de la caminata, sobre

² Con la pandemia, muchas de las trabajadoras remuneradas del hogar empezaron a trabajar puertas adentro ante el miedo por parte de los empleadores de que, al salir o tomar transporte público, pudieran contagiarse; lo que ha devenido en que las trabajadoras estén imposibilitadas de ver a sus familias (ONU Mujeres, 2020).

todo a escala barrial, ya que las restricciones de movilización motivaron que la gente realizara sus compras de alimentos y medicinas cerca de su casa. A este crecimiento espontáneo, la autoridad ha respondido con un proyecto de ciclovías que se está ampliando a áreas de la ciudad que no contaban con este tipo de infraestructura. Evidentemente, quedan pendientes otras áreas que incluso han mostrado una vocación ciclista potente, como por ejemplo Calderón; por lo que es necesario implementar el mismo tipo de facilidades ciclistas (ciclovías, bicicleta pública) de manera equitativa en la ciudad, sin replicar un patrón de priorización de inversiones que acentúe las desigualdades.

La caminata como medio de transporte ha recibido menos atención, a pesar de que ha evidenciado la necesidad de peatonizar las calles aledañas a zonas de alta concentración de población para mantener el distanciamiento social. Medidas como marcar los dos metros de distancia entre los peatones han sido implementadas sobre todo en áreas donde existen paradas o estaciones de transporte público. La toma de aceras e incluso de calles por parte de comerciantes autónomos es otra de las presiones que afrontan los peatones. Sin embargo, ante un contexto de crisis, el comercio informal aparece como la única alternativa de subsistencia, y el espacio público, como el principal espacio de inclusión social y económica. Es así que rediseñar las veredas, y repensar el significado y los usos de estos espacios es necesario para construir ciudades que puedan resolver los problemas cotidianos de sus habitantes.

La bicicleta es un medio de transporte resiliente, al igual que la caminata. Además, ambas son de fácil acceso a la población y son ideales para distancias cortas o a escala barrial. El COVID ha sido un impulsor de estos modos de transporte, ya que aceleró la aceptación ciudadana y la atención de los tomadores de decisiones en política pública; lo que significa una oportunidad para que la ciudad tome decisiones y se prepare para dar cabida en igualdad de condiciones a estos actores. Si bien se proyecta que el parque automotor crezca por ser considerado el medio de transporte más seguro, la crisis económica pronostica que no todos podrán acceder a él. Por esta razón las ciudades deben apuntar a masificar y dignificar las condiciones necesarias para facilitar los modos de transporte activos.

El transporte público: una deuda pendiente

En el escenario de la pandemia, el transporte público es el gran perdedor. Las restricciones a su circulación para evitar la habitual aglomeración que lo caracteriza, sumadas a la restricción de aforo, lo están llevando a la quiebra. A ello se agregan una percepción negativa y una baja predisposición a su uso. Quienes se movilizan en buses son quienes no tienen la opción de quedarse en casa ni de usar otro modo de transporte. El miedo al contagio es reforzado por los medios de comunicación y los discursos de las autoridades, que enfatizan sobre el riesgo de usar esta alternativa. A ello se suma la dificultad de controlar las condiciones de hacinamiento en horas pico, ya sea en la espera o dentro del bus, y el riesgo de contacto al pagar, entre otros.

La afectación a la percepción ciudadana sobre el transporte público ha sido significativa. Por ello, el reto a mediano y largo plazo no es solo garantizar la sostenibilidad financiera del sistema (ya sea a través de subsidios, rediseño del servicio, municipalización o un incremento del pasaje), sino que se requieren también medidas para recuperar la confianza en el sistema, como garantizar las condiciones de bioseguridad, frecuencia en las rutas, cobertura y calidad del servicio. Entre estas medidas, se sugiere: la asignación de carriles exclusivos para buses, con el fin de mantener frecuencias adecuadas que eviten la aglomeración; fortalecer los servicios de transporte no masivos de escala barrial, que actualmente son de carácter informal; rediseñar rutas y frecuencias para que sean más flexibles, e incorporar medidas tecnológicas.

Conclusión

La movilidad es un sector clave para la recuperación económica y la inclusión social (Instituto de Recursos Mundiales México *et al.*, 2020). Se requiere un cambio de perspectiva para que, durante y después de la pandemia, este sector esté centrado en las personas y no en los vehículos. Las inversiones deben enfocarse en los espacios públicos y los modos de transporte activos, así como en el transporte público, al ser los espacios más de-

mocráticos e inclusivos. No se puede diseñar sistemas ni proponer medidas sin incorporar un enfoque de derechos que involucre una perspectiva de género, intergeneracional, que reconozca las necesidades específicas de las personas con discapacidad y que se oriente a reducir las desigualdades. Ello implica tomar decisiones con base en información actualizada y debidamente procesada; revisar el orden de prioridades; incorporar procesos de transformación de cultura y comportamiento ciudadano; consultar a los usuarios, y diseñar proyectos que contemplen medidas integrales para lograr garantizar el derecho a la movilidad, como aquellos que permiten el ejercicio de otros derechos.

Bibliografía

- Borja, J. y Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía* (October).
- Carrión, F. (2020). *Grabación- CONFERENCIA: «El efecto de Coronavirus en la ciudad del mañana»* Arq. Fernando Carrión. 2020. Quito: Federación Iberoamericana de Urbanistas. Retrieved from <http://www.fiurb.org/grabacion-conferencia-el-efecto-de-coronavirus-en-la-ciudad-del-manana-arq-fernando-carrion/>
- El Comercio*. (2020a, March 30). “Avenidas del norte de Quito lucieron vacías durante el toque de queda del sábado 28 de marzo” | *El Comercio*. Retrieved June 30, 2020, from <https://www.elcomercio.com/video/avenidas-norte-quito-vasias-coronavirus.html>
- El Comercio*. (2020b, April 1). “Las aglomeraciones persisten en 12 puntos de Quito” | *El Comercio*. Retrieved June 30, 2020, from <https://www.elcomercio.com/actualidad/aglomeraciones-quito-covid-coronavirus-emergencia.html>
- El Comercio*. (2020c, May 28). “Uso de bicicletas subió un 650% en Quito durante la emergencia sanitaria” | *El Comercio*. Retrieved June 30, 2020, from <https://www.elcomercio.com/actualidad/bicicletas-transporte-quito-emergencia-coronavirus.html>
- Estupiñán, N. (2019, January 6). “Cómo recuperar las calles: espacio público, movilidad y medio ambiente” | CAF. Retrieved June 30,

- 2020, from <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/01/recuperando-la-funcion-de-la-calle-espacio-publico-movilidad-y-medio-ambiente/>
- Instituto de Recursos Mundiales México, Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, Instituto de Políticas para el Transporte, Mujeres en Movimiento, Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable, Asociación Mexicana de Autoridades por la Movilidad, & Asociación Nacional de Productores de Autobuses, C. y T. (2020). *Movilidad incluyente y con perspectiva de género en la nueva normalidad*. Retrieved from https://www.facebook.com/watch/live/?v=3142537209145616&ref=watch_permalink
- MetroQ. (2012). *Encuesta domiciliaria de movilidad (edm11) del distrito metropolitano de quito*. Quito.
- Montezuma, R. (2005). “La transformación de Bogotá y la situación de los peatones“, 5.
- ONU Mujeres. (2020). *Trabajadoras remuneradas del hogar en América Latina y El Caribe frente a la crisis del COVID*.19.
- Rolnik, R. (2020, May). *Conferencia virtual: Derecho a la ciudad en tiempos de pandemia :: FLACSO Ecuador :: Universidad Latinoamericana de Postgrado Líder en Ciencias Sociales*. Retrieved from <https://www.flacso.edu.ec/portal/contenido/eventos/conferencia-virtual-derecho-a-la-ciudad-en-tiempos-de-pandemia.2574>
- Von Irmer H., B. (2011). “Valorizar el espacio viario: hacia una movilidad sostenible y equitativa”. *Revista de Arquitectura*, 17(24), 11. <https://doi.org/10.5354/0719-5427.2011.26908>