

## Apuntes de justicia social para una teoría de movilidad urbana que incorpore al peatón

*Notes about social justice for an urban mobility theory that incorporates pedestrians*



**Ramiro Flores Xolocotzi**

(1969, mexicano, Unión de Investigadores para la Sustentabilidad, S.A.S., Hidalgo, México)  
pinos42@hotmail.com

### Resumen

Se realizó una revisión, análisis y discusión del enfoque de racionalidad, capacidades y justicia desarrollado por Amartya Sen y su posible integración en un paradigma de movilidad urbana que incorpore al peatón como sujeto que debe ser empoderado al usar las vías públicas. Para ello se identificaron diversas escuelas de planificación urbana varias de las cuales han desarrollado enfoques predominantemente técnicos basados en la teoría de la elección racional y cuyo objetivo se puede restringir a la identificación de intereses unitarios que deben ser maximizados para proporcionar bienestar. Tales escuelas fundamentan modelos de movilidad basadas en la eficiencia y maximización en los desplazamientos dentro de vialidades, pero a la vez, por salud pública, cambio climático e interés social buscan situar al peatón como elemento fundamental en las estrategias de movilidad. Ante ello, el enfoque de Sen, permite considerar las necesidades de las personas bajo un enfoque de racionalidad basada en el compromiso, en logros y capacidades de ser y hacer de acuerdo a sus deseos personales. Ello deriva en una definición de justicia social que pudiera a su vez desarrollar políticas que integren a las personas y en particular al peatón como un elemento particular de los esquemas de movilidad. Lo anterior permite ver a las personas no como agentes maximizadores.

### Abstract

A review, analysis and discussion of the rationality, capacities, and justice approach developed by Amartya Sen and its possible integration into an urban mobility paradigm that incorporates the pedestrian as an element that should be empowered when using public roads were carried out. For this, various paradigms of urban planning were identified, several of which have developed predominantly technical approaches based on the theory of rational choice and whose objective can be restricted to the identification of unitary interests that must be maximized to provide well-being. Such paradigms establish mobility models based on efficiency and maximization of movement within roads, but at the same time, due to public health, climate change and social interest, they seek to place the pedestrian as an essential element in mobility strategies. Given this, Sen's approach allows consider the needs of people under a rationality approach based on commitment, achievement and ability to be and do according to their personal wishes. This leads to a definition of social justice that could in turn develop policies that integrate people, and in particular the pedestrian as a critical element of mobility schemes. This allows people to be seen not as maximizing agents, but as diverse individuals with abilities and possible disabilities that must be covered in the form of achievements and capacities in

zadores, sino como individuos diversos con habilidades y posibles discapacidades que deben ser cubiertas en forma de logros y capacidades en entornos sociales, los cuales pueden discriminar a los peatones y usuarios de las vialidades.

**Palabras clave:** bienestar, calidad de vida, calles, ciudades.

**Recibido:** 28-07-2020. **Aceptado:** 02-11-2020.

## Introducción

En nuevos enfoques teóricos de Planificación Urbana (en adelante PU), autores como Barton (2006) y Gehl (2016) proponen la necesidad de una ciudad sustentable bajo un modelo que integra aspectos económicos, ambientales, sociales y políticos. Estas propuestas teóricas buscan incrementar la calidad de vida de los ciudadanos, entendiendo calidad de vida como satisfacción personal o satisfacción con la vida. Este concepto incluye una evaluación de dicha satisfacción como un todo, además de reacciones emocionales a los acontecimientos de la vida y que se puede entender también como bienestar subjetivo (Urzúa & Caqueo-Urizar, 2012).

Bajo estos conceptos básicos se han desarrollado propuestas y recomendaciones de Movilidad Urbana Sustentable (en adelante MUS). La MUS es un concepto normativo que puede entenderse como aquel que busca promover medios de transporte coordinados de tipo colectivo y no motorizado, cuyo objetivo central sean las personas y sus necesidades más no la eficiencia de los vehículos (Martínez, García & Díaz, 2016). Bajo este paradigma, la sustentabilidad aplicada a la movilidad provee un marco equilibrado entre los intereses contradictorios que convergen en el territorio de una ciudad sustentable (Pizarro, 2013).

Las propuestas de MUS tienden a favorecer al peatón y a la bicicleta sobre el automóvil y otros vehículos automotores, constituyendo paradigmas que están en discusión y construcción, empero el uso de vehículos de transporte privado con diversos fines no deja de existir (Carlotta & Bertolini, 2017; Rafiemanzelat, Imati & Jalal, 2017). De esta forma, los modelos de MUS proponen que la actividad peatonal y el peatón son elementos centrales en cuanto a la consecución de objetivos ambientales (equilibrio ecológico) y sociales (inclusión social y equidad en el acceso y disfrute de bienes de importancia económica y socioambiental como calles y otros espacios públicos) (Bereitschaft, 2019).

a social environment. Which can be discriminator to pedestrians and road users.

**Key words:** cities, quality of life, streets, well-being.

Consecuentemente, este trabajo tiene como objetivo discutir las implicaciones teóricas, de cambiar la perspectiva de una teoría de movilidad basada en la eficiencia, vista como un proceso de maximización del bienestar, a otro enfoque en donde el actor social (especialmente el peatón) sea central y cuyo fin sea contribuir a su bienestar y calidad de vida (enfoque subjetivo). Este enfoque se acerca más al pensamiento económico y de justicia de Amartya Sen (Lennon, Douglass & Scott, 2019). Lo anterior busca contribuir a una reflexión y construcción teórica sobre el paradigma de la MUS bajo un enfoque de racionalidad basada en el peatón. Para ello se realizará una revisión teórica documental sobre planificación y movilidad urbana, teoría de la acción y teoría del peatón, desde una perspectiva económica, cuyo análisis busca introducir las propuestas teóricas de Sen al debate académico de PU y MUS.

## Planificación urbana y racionalidad

La inmersión en temas de movilidad que ubican al actor social, y en particular al peatón, como un elemento central, consideran un enfoque de calidad de vida que se aleja del principio instrumental de solo considerar el principio de eficiencia en movilidad. Dicha innovación implica un cambio de paradigma en la teoría de la acción o de motivaciones humanas desde una perspectiva económica conductual, separándose del enfoque de la acción racional (racionalidad sustantiva), el cual ha sido un paradigma tradicional de la ciencia económica aplicada a la PU (Rodríguez, 2011; De Mattos, 2010). Este cambio y sus implicaciones teóricas han sido analizadas en las escuelas europeas y estadounidenses de planificación y movilidad urbana, pero poco se han discuti-

do en escuelas latinoamericanas (Rodríguez, 2011; Lennon et al., 2019).

Siendo el objetivo de la PU incidir positivamente en la vida social y económica de los habitantes de las ciudades, diversas escuelas de planificación han tomado de la economía en mayor o menor medida aspectos teóricos del bienestar y por tanto de su concepción sobre la acción humana y del mercado como institución (Rodríguez, 2011). De esta forma, la PU ha tomado de la economía el enfoque teórico de racionalidad predominante: la acción racional como supuesto teórico bajo el cual se fundamentan diversos modelos de planificación. Así los siguientes modelos:

- a) Racionalista puro. De tipo técnico instrumental cuyo objetivo es la maximización del interés unitario (Rodríguez, 2011).
- b) Incrementalista. Que considera al mercado como mecanismo de asignación de bienes y servicios como el uso de suelo con un enfoque de racionalidad procedimental bajo limitaciones cognitivas y de información de acuerdo a las propuestas teóricas de Herbert Simon (Rodríguez, 2011; Schilirò, 2018).
- c) Planificación estratégica. Basado en la competitividad empresarial y en la producción de riqueza y bienestar (Rodríguez, Pancorbo, Tanda, Carmelo & Leyva, 2019).
- d) Propuestas teóricas de planificación sustentable derivadas del Informe Brundtland con énfasis en el pensamiento económico neoclásico de la economía ambiental. Esta perspectiva permite internalizar las externalidades ambientales en la resolución instrumental de los problemas de maximización del bienestar o utilidad del agente económico. (Barton, 2006; Hernández-Rejón, Adame-Martínez & Cadena-Varga, 2017). Algunas propuestas urbanas de sustentabilidad derivan hacia modelos sustentables fuertes (Barton, 2006). El enfoque de sustentabilidad fuerte descansa en supuestos de la economía ecológica. Sus propuestas se basan en el concepto de huella ecológica, las leyes de la termodinámica y en el supuesto que el capital biológico/ecológico no se puede reemplazar con capital manufacturado (Barton, 2006; Wackernagel & Rees, 1996).

Los modelos mencionados, recurren a los supuestos de la acción racional para definir un interés público o bienestar que bajo una concepción instrumental puede maximizarse (Rodríguez, 2011). De este modo, en estas escuelas de pensamiento se recurre al modelo de maximización para describir y explicar procesos como, por ejemplo: la toma de decisiones de los actores urbanos en situaciones que van desde cruzar la calle, elegir la velocidad de circulación de un vehículo en las vialida-

des o aspectos técnicos de eficiencia en el transporte (Canitez, 2020). Igualmente recurren principalmente al **mercado** como institución para ser el mecanismo que explique y se emplee para asignación de recursos como suelo urbano en espacios públicos (Adjei-Poku, 2017).

Sin embargo, paralelamente se han desarrollado otras propuestas como el modelo Intercesor-Pluralista que intenta alejarse del supuesto de bienestar unitario instrumental maximizador, para atender cuestiones de provisiones de bienes y servicios a los más pobres, bajo un enfoque de teorías o perspectivas marxistas y/o socialistas, en donde el objetivo pasa por dar poder a los pobres en una sociedad de mercado (Rodríguez, 2011; Soja, 2014). A partir del modelo Intercesor-Pluralista se han desarrollado propuestas afines con enfoques particulares de justicia y equidad:

- a) Planificación comunicativa. Esta propuesta se aparta del supuesto instrumental de la racionalidad (acción racional). Construye su propuesta mediante el concepto de racionalidad de Habermas y el pensamiento filosófico de Michel Foucault (Gutiérrez-Chaparro, 2014). De acuerdo con Garrido (2011) su teoría de la acción se basa en la interacción social mediada por el lenguaje como una dimensión constitutiva de la práctica humana. Bajo este supuesto, incorpora la participación ciudadana para resolver el conflicto entre beneficio privado y bienestar público a través de procesos de negociación (Gutiérrez-Chaparro, 2014).
- b) Planificación equitativa. Este modelo se aparta del proceso de maximización y racionalidad instrumental considerando procesos participativos democráticos al igual que la planificación comunicativa, pero considerando cambios estructurales que permitan la igualdad material y derivando en una ciudad justa. Esta ciudad justa se basa en promover el crecimiento de los beneficios sociales y generar su distribución entre grupos sociales, particularmente los pobres (Rodríguez, 2011).
- c) Planificación progresista. Esta propuesta considera las aportaciones de los Modelos de Planificación Comunicativa y de Planificación Equitativa para llevar su objetivo a combinar las estrategias de planificación con estrategias políticas de los movimientos sociales urbanos para enfrentar desplazamiento y exclusión social de núcleos urbanos. Estos fenómenos de exclusión son conocidos como procesos de gentrificación (Rodríguez, 2011).

Desde diversas perspectivas, algunos de los modelos señalados han criticado, delimitado o se han alejado de la perspectiva teórica del paradigma predominante de la racionalidad instrumental: la acción racional. Lo anterior ha implicado la

construcción de nuevos enfoques de justicia y bienestar ajenos o no acotados a los procesos de maximización y optimización matemática en cuestiones de PU. Sin embargo, existen problemas actuales a nivel de espacios ciudadanos como la discriminación en espacios públicos, salud pública, cambio climático y convivencia social entre actores diversos, los que han llevado al debate académico dichos aspectos dentro de la movilidad urbana, uso de vías públicas<sup>1</sup> y PU (Carlotta & Bertolini, 2017; Rafiemanzelat *et al.*, 2017; Lennon *et al.*, 2019). El debate y la investigación de la movilidad urbana bajo las problemáticas mencionadas ha permitido identificar que el peatón como actor socialmente diverso carece de empoderamiento en las vialidades. Ante ello, los modelos de planificación buscan incorporar al peatón como sujeto clave en sus propuestas teóricas de movilidad para así construir objetivos que respondan a esas problemáticas (Rafiemanzelat *et al.*, 2017).

Una forma de contribuir teóricamente a incorporar al peatón dentro de los modelos de planificación, es mediante el debate académico de la racionalidad que permita redefinirla y a su vez aportar un nuevo enfoque de bienestar y justicia que conciba al peatón como actor social diverso que debe ser empoderado en las vías públicas. Es opinión del autor de este trabajo, que el enfoque de racionalidad (acción razonada) y justicia de Sen puede ayudar a construir un puente teórico. Este puente permitiría a la teoría de MUS, concebir al peatón como un actor social con necesidades sociales diversas que no necesariamente debe ser concebido como un único individuo maximizador de su propio bienestar. Como se discute a continuación.

## Acción razonada, bienestar y justicia

Siguiendo a Alean, (2011) para Sen (2005) la motivación humana se debe entender a partir de una elección críticamente razonada donde el fin único y último no es necesariamente un medio que conduzca a una maximización del bienestar. Es necesario considerar que Sen (2005; Alean, 2011) no desecha la posibilidad de una maximización, sino que establece que existen diferentes fines además de la maximización y que la

elección de los fines pasa por un filtro de acción razonada. Lo anterior se diferencia del esquema teórico tradicional de la elección racional (racionalidad sustantiva) en donde la elección se basa en preferencias dadas y el medio es un proceso maximizador que conduzca a un bienestar óptimo (Alean, 2011).

Sen aporta en su modelo de acción razonada, los conceptos de capacidades y funcionamientos, ambos conceptos, particularmente su enfoque de capacidades, son de interés para la construcción de su propuesta de justicia social que se aparta del enfoque Rawlsiano de justicia sustentado en principios contractualistas como los de Rousseau (Alean, 2011; Urquijo, 2014; Lennon *et al.*, 2019). Para lo cual, Sen asume una posición consecuencialista en donde el actor puede analizar y reflexionar sobre el resultado de sus acciones (Carvajal, 2020). Estos paradigmas son de interés para la PU en términos de considerar una diversidad social, que considera la desigualdad más allá de la pobreza abordada en los modelos de planificación que se fincan en teorías sociales, marxistas y de racionalidad según Habermas.

Siguiendo a Alean, (2011) y a Lennon *et al.* (2019), Sen considera que las personas tienen diferentes motivaciones y pasan por un proceso escrutador de razonamiento bajo el cual las preferencias no están dadas, sino que el individuo tiene la libertad (capacidades) de querer un tipo de vida u otro a través de combinaciones de logros denominados como funcionamientos que conducen a construir un bienestar personal.

En particular, en los paradigmas de MUS, el concepto de capacidad permitiría concebir al individuo como un actor diverso. Visto así, el funcionamiento es el logro de una persona, por ejemplo: andar en motocicleta o bicicleta, conducir un automóvil, caminar en la banqueta, correr en el parque, pasear a su perro, entre muchas otras actividades que la persona desee realizar en los espacios públicos; pudiendo hacer uso de las vías públicas de circulación. De esta forma, la capacidad sería un conjunto de diversos logros (Urquijo, 2014). En estos paradigmas se incorpora el concepto de libertad. Entendiendo esta última, como la libertad del individuo para ser y hacer lo que el actor busque como parte de su interés personal, sujetos a un escrutinio razonado que abarca más allá de la maximización del interés económico unitario tradicional descrito por la acción racional. De esta forma la racionalidad y la libertad se

<sup>1</sup> En este trabajo las vías públicas comprenden vialidades como carreteras, calles, avenidas y caminos que permiten el desplazamiento de peatones y vehículos en ciudades (Pérez & Gómez, 2014).

interconectan y se sostienen una a la otra (Carvajal, 2020).

Visto así se construye un enfoque calidad de vida y bienestar que comprende la evaluación de las capacidades que se concretan en funcionamientos particulares (Urquijo, 2014). Para ello, Sen reinterpreta a Adam Smith y se aparta del concepto de la mano invisible y de autointerés, para señalar que el autointerés no es el motivo único bajo el cual el actor social define sus preferencias. Es decir, asume un nuevo concepto: **el compromiso**, bajo el cual toma en cuenta aspectos que no necesariamente afectan su bienestar, sino que persigue otros fines que incluso vayan en contra del autointerés (Alean, 2011). De esta forma rompe la relación que se creía indisoluble entre el bienestar individual (con o sin simpatía) y la elección de la acción.

## Movilidad, justicia y racionalidad

La justicia social desde el enfoque de Sen considera a las capacidades en el ámbito de la justicia social y la teoría política. Para Martha Nussbaum (Carvajal, 2020), el concepto de capacidad de Sen permite transitar a un enfoque de igualdad como objetivo político de manera útil, ya que considera situaciones en donde los individuos requieren diferentes cantidades de recursos para alcanzar un mismo nivel de capacidad. Lo anterior reconoce el hecho de que los individuos poseen diferentes habilidades y diversas características personales para convertir los recursos en funcionamientos. En el entendido que se abandona como objetivo único y principal la maximización del interés unitario de un individuo por una persona con intereses y características diversas que hace un escrutinio de sus acciones (acción razonada) y de evaluar/reflexionar los resultados de sus acciones. Dicho individuo no actúa necesariamente guiado por el autointerés, sino por un posible compromiso social (Carvajal, 2020). Este compromiso social va más allá de los postulados de Gary Becker, quien en el modelo de la acción racional consideró que las funciones de utilidad de los agentes económicos admiten también la preocupación por los demás en su función de utilidad a maximizar (Sen, 2005; Carvajal, 2019).

Siguiendo a Carvajal (2020), el compromiso social bajo el enfoque de Martha Nussbaum pasa de los límites personales para incluir la necesidad de que la persona requiera acceso a

la información y desear la oportunidad de escuchar puntos de vista diversos, los cuales son la base de la discusión pública. De esta forma la discusión de la política pública no se restringe a una discusión de política económica de libre mercado sino que permite incorporar aspectos de justicia social en donde la libertad personal por ser y hacer de acuerdo a sus intereses y necesidades, es un principio básico.

Considerando a Martínez *et al.* (2016), el paradigma de la MUS debería enfocarse en las necesidades de las personas que se desplazan y no sólo dirigirse a buscar criterios de eficiencia en los modos de transporte, considerando además criterios de cuidado ambiental además de la estructura social, espacial y económica del territorio. Empero, en opinión del autor de este trabajo, este enfoque de planificación/movilidad puede ser interpretado sólo en términos de racionalidad instrumental y considerar a los actores que hacen uso de los espacios públicos y de las vialidades como agentes que lo único que desean es maximizar su bienestar basados en su autointerés.

La respuesta de una planificación con un enfoque racionalista tradicional, podría estar dirigida en cubrir por ejemplo, sólo índices para incrementar la eficiencia del transporte público y privado en las vialidades. O bien en proveer determinadas superficies de área verde ciudadana por habitante, como el famoso y utópico índice de 9 a 12 m<sup>2</sup> por persona recomendado por la Organización Mundial de la Salud para todas las ciudades (Martínez-Soto, Montero & de la Roca, 2016; Morales-Cerdas, Piedra, Romero & Bermúdez, 2018). Aun y cuando dicho índice de superficie es un ideal, que no toma en cuenta que al menos la provisión de superficie verde pública de libre acceso depende de la superficie de la ciudad y que las condiciones geográficas, sociales y ambientales varían entre ciudades. Además de que no considera gustos, necesidades, ni preferencias recreativas de los ciudadanos en los espacios verdes.

A considerar también el reto actual que la pandemia ocasionada por el virus SARS-CoV-2 impone a los espacios públicos y a la movilidad urbana. La recomendación técnica de mediar una sana distancia de al menos 1 metro (Chu *et al.*, 2020) aplicada en particular a peatones y usuarios del transporte público, impone enormes retos al especialista en movilidad. Al contrario del indicador de áreas verdes, **estamos todos** ante una recomendación médica/sanitaria necesaria y fundamentada de distancia/espacio que se recomienda para evitar posibles contagios. Empero, el reto es enorme. Además, ante medidas de distanciamiento social, el caminar y andar en

bicicleta por necesidad o recreación se vuelven actividades fundamentales ante el sedentarismo en casa o riesgos de contagio por cercanía en transporte colectivo (De Vos, 2020). Considerando que las medidas de distancia social son necesarias en banquetas, calles y ciclovías que ya están construidas, por lo cual necesitarán adaptarse a futuro, considerando que habrá ciudades de países emergentes que no cuenten con los recursos necesarios para hacer dichas adaptaciones. Consecuentemente futuras investigaciones sobre este tema en particular, deberán considerarse entre los urbanistas, ante la posibilidad de que otras pandemias afecten la vida de los habitantes del planeta.

El enfoque teórico propuesto por Sen, puede superar el paradigma racional tradicional predominante en diversas escuelas de planificación y movilidad urbana que han empleado el concepto tradicional de racionalidad instrumental (elección racional) para sustentar su objetivo de identificar y maximizar un interés unitario y a la vez cumplir objetivos eficientemente. De manera diferente, vista la MUS como una política pública basada en el enfoque de capacidades y siguiendo las aportaciones de diseño de políticas propuestas por Lennon *et al.*, (2019), en consecuencia, el diseño de una política requiere considerar características y aspiraciones de aquellos para quienes la política busca servir. Bajo el enfoque de capacidades se propone el concepto de factores de conversión que permiten comprender cómo las personas y las comunidades pueden responder de manera diferente a la disponibilidad de bienes y servicios en los espacios públicos y vialidades. Al respecto, Lennon *et al.* (2019) describe que en un contexto de planificación para la salud y el bienestar, un análisis de capacidades de acuerdo a Sen, requeriría considerar al menos tres factores que no se limitan por ejemplo: sólo a proporcionar y medir cercanía, exposición o acceso a un espacio público (calle, banqueta o parque).

A continuación, se concluye/discute la forma en que las aportaciones de Sen y Nussbaum permiten alejarse del enfoque de la acción racional de tipo exclusivamente maximizador, para transitar a una política pública de movilidad que permita integrar al peatón en una propuesta teórica basada en capacidades y funcionamientos.

## Conclusiones-Discusión

Por todo lo anterior, habría que considerar las necesidades personales mediadas por al menos tres factores de conversión interactivos que faciliten/estorben la realización de los deseos personales (Lennon *et al.*, 2019). Habría que considerar cómo esos deseos influyen en la forma en que la persona transforma los bienes/servicios que desea se concreten en funcionamientos o logros. Esto lleva a considerar factores personales de habilidades/discapacidades que facilitan o impiden el acceso al bien/servicio. También se considerarían factores sociales como percepciones sociales en relación a estrategias de manejo/mantenimiento del espacio/vialidad y prácticas de discriminación en los espacios públicos que favorezcan/impidan la capacidad de la gente para usar espacio público como disfrutar el paisaje, caminar, sacar al perro a pasear o cruzar la calle. Finalmente un tercer aspecto es la conversión ambiental con respecto a usos específicos, y que describen la influencia del entorno físico sobre la capacidad personal, por ejemplo que en la calle haya una ciclovía, que haya rampas en banquetas para personas en silla de ruedas o áreas de juegos infantiles en parques.

Consecuentemente un modelo peatonal bajo un enfoque de capacidades dentro de una teoría de MUS debería considerar diversas capas de estudio, discusión y análisis. Autores como Shinar (2017), Hall, Ram y Shoval (2018) y Dovey y Pafka (2019), aportan algunos aspectos, que bajo el enfoque de capacidades, pueden formar parte de un marco teórico peatonal para la MUS y que son:

- a) Utilidad de servicios. No se elimina del modelo peatonal, pero deja de ser visto como un factor que debe exclusivamente maximizarse u optimizarse según la acción racional. Implica que los servicios que desee emplear el ciudadano en la vida diaria estén ubicados cerca de modo que la actividad peatonal sirva para llegar a ellos.
- b) Seguridad vial. En relación con el tráfico y vehículos de transporte y cuyos aspectos negativos se pueden ver reflejados en accidentes viales y especialmente en colisiones peatonales o atropellamientos de ciudadanos tal como lo documenta la Organización Mundial de la Salud, por sus siglas en inglés WHO-World Health Organization (2013).
- c) Seguridad física. En relación con otras personas, que el ciudadano no sea sujeto a actividades criminales, agresiones y prácticas discriminatorias.

- d) Accesibilidad. De acuerdo a Hanz, Hernández y Rubinstein (2018), se refiere al potencial que presentan las personas para acceder a las oportunidades (actividades sociales y económicas) considerando la infraestructura y los servicios de transporte que la ciudad ofrece.
- e) Seguridad a nivel de equipamiento. Condiciones de accesibilidad y uso en banqueta y calle para evitar que el peatón sufra accidentes como caídas, tropezones, resbalones, caída de arbolado (las condiciones para el desplazamiento en el espacio deben fomentar la actividad peatonal).
- f) Confortabilidad. Que construcciones y paisaje en espacios públicos (banquetas, espacios verdes, calles u otras vialidades) inviten a que el peatón se apropie de ellas de acuerdo a sus necesidades. Además, de acuerdo a Martínez-Soto et al. (2016) el impacto de las construcciones y del paisaje en la salud mental de las personas debe ser analizado.
- g) Involucramiento de las personas en la discusión pública de la MUS.

Futuros estudios podrían abordar los aspectos anteriores: analizarlos, contrastarlos y evaluarlos todos ellos empíricamente bajo un nuevo enfoque de justicia, racionalidad y compromiso que no se restrinja sólo a maximizar el bienestar.

## Referencias bibliográficas

- Adjei-Poku, B. (2017). Rationality and power in land use planning: A conceptual view of the relationship. *Journal of Planning Literature*, 33(1), 1-16.
- Alean, A. (2011). La noción de racionalidad en Amartya Sen y su relación con el pensamiento de Adam Smith. *CIFE*, 13(19), 99-111.
- Barton, J. (2006). Sustentabilidad urbana como planificación estratégica. *Eure*, 32(96), 27-45.
- Bereitschaft, B., (2019). Exploring perceptions of creativity and walkability in Omaha, NE. *City, Culture and Society*, 17, 8-19.
- Canitez, F. (2020). Transferring sustainable urban mobility policies: An institutional perspective. *Transport Policy*, 90, 1-12.
- Carvajal, M. (2020). Contractualismo, neoliberalismo y libertad en Amartya Sen y Michel Foucault. *Oximora*, (16), 137-157.
- Carlotta, K. & Bertolini, L., (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, 48-55.
- Chu, D., Akl, E., Duda, S., Solo, K. Yaacoub S. & Schünemann, H. (2020). Physical distancing, face masks, and eye protection to prevent person-to-person transmission of SARS-CoV-2 and COVID-19: a systematic review and meta-analysis. *Lancet*, 395, 1973-1987.
- De Mattos, C. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Textos Urbanos, Vol. IV. Ecuador: OLACCHI.
- De Vos, J. (2020). The effect of COVID-19 and subsequent social distancing on travel behavior. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 1-3.
- Dovey, K. & Pafka, E. (2019). What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*, 57(1), 93-108.
- Garrido, L. (2011). Habermas y la teoría de la acción comunicativa. *Razón y Palabra*, (25), 1-19.
- Gehl, J. (2016). *Ciudades para la gente*. España: El Equilibrista.
- Gutiérrez-Chaparro, J. (2014). Balance del modelo de la planeación urbana en México: orientaciones teóricas para evaluar experiencias de intervención en América Latina. *Cuadernos del Cendes*, (86), 27-48.
- Hall, M., Ram, Y. & Shoval, N. (2018). *Introduction. Walking-more than pedestrian*. En M. Hall, Y. Ram, y N. Shoval (Eds.). *The Routledge International Handbook of Walking*. (27-36). New York: Taylor & Francis.
- Hanz, M., Hernández, D. & Rubinstein, E. (2018). *¿Qué implica la accesibilidad en el diseño e implementación de políticas públicas urbanas?* Nota técnica del Banco Interamericano de Desarrollo Número IDB-TN-1562. Washington D. C: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Hernández-Rejón, E., Adame-Martínez, S. & Cadena-Varga, E. (2017). Los retos de la sustentabilidad urbana en México. Reflexiones sobre su evaluación a través de la Metodología ICES del BID. *Quivera*, 19(1), 85-97.
- Lennon, M., Douglas, O. & Scott, M. (2019). Responsive environments: An outline of a method for determining context sensitive planning interventions to enhance health and wellbeing. *Land Use Policy*, 80, 68-78.
- Martínez, L., García, M. & Díaz, M. (2016). Regulación de la movilidad urbana en el Área Metropolitana de Mendoza. *Opera*, 1(19), 1-17.
- Martínez-Soto, J. Montero, M & de la Roca, J. (2016). Efectos psicoambientales de las áreas verdes en la salud mental. *Interamerican Journal of Psychology*, 50(2), 204-214.
- Morales-Cerdas, V., Piedra, L., Romero, M. & Bermúdez, T. (2018). Indicadores ambientales de áreas verdes urbanas para la gestión en dos ciudades de Costa Rica. *Revista de Biología Tropical*, 66(4), 1421-1435.
- Pizarro, A. (2013). *Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual*. Chile: Boletín FAL de CEPAL. No. 7.
- Pérez, R. & Gómez, L. (2014). *La vía pública y las lesiones causadas por el tránsito*. En M. Hajar (Ed.), *Los accidentes como problema de salud pública en México*. (69-16). México: ANM.
- Rafiemanzelat, R., Imani, M. & Jalal, A. (2017). City sustainability: the influence of walkability on built environments. *Transportation Research Procedia*, 24, 97-104.
- Rodríguez, J. (2011). Planificación urbana en perspectiva: una mirada a nuestra formación en teoría de la planificación urbana. *Quivera*, 13(2), 232-258.

- Rodríguez, Y., Pancorbo, J., Tanda, J., Carmelo R. & Leyva, S. (2019). La gestión del posicionamiento analítico de la ciudad como herramienta de marketing urbano: caso ciudad de Matanzas, Cuba. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, 1-17.
- Schilirò, D. (2018). Economic Decisions and Simon's Notion of Bounded Rationality. *International Business Research*, 11(7), 64-75.
- Sen, A. (2005). Why exactly is commitment important for rationality? *Economics and Philosophy*, vol. 21(1), 5-14.
- Shinar, D. (2017). *Traffic safety and human behavior*. United Kingdom: EGP.
- Soja, E. (2014). *En busca de la justicia espacial*. México: Tirant.
- Urquijo, M. (2014). La teoría de las capacidades en Amartya Sen. *Edetania*, (46), 63-80.
- Urzúa, A. & Caqueo-Urizar, A. (2012). Calidad de vida: una revisión teórica del concepto. *Terapia Psicológica*, 30(1), 61-71.
- Wackernagel, M. & Rees, W. (1996). *Ourecological print*. Canada: New Society Publishers.
- WHO-World Health Organization (2013). *Pedestrian safety*. Italy: World Health Organization.