

**Movilidad urbana y bienestar subjetivo: reflexiones desde la ética.
Urban mobility and subjective well-being: reflections from ethics.**

Dr. Milton Aragón

**Grupo de Investigación en Sistemas Socioecológicos
Universidad Autónoma de Coahuila, México.**

miltonaragon@uadec.edu.mx

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9671-2122>

Recibido: 07.03.2020

Aceptado: 09.04.2020

Publicado: 10.05.2020

Cómo citar este artículo: Aragón, M. Movilidad urbana y bienestar subjetivo: reflexiones desde la ética. Salud y Bienestar Colectivo. 2020; 4 (2): 44 – 52.

Resumen

Los planes urbanísticos de las agencias gubernamentales se sustentan en el discurso de la ONU-Hábitat. El cual dicta los lineamientos del hacer ciudad. Donde la movilidad urbana, es un tema prioritario en las agendas de los gobiernos, buscando alternativas centradas en promover el uso del transporte colectivo, como principal forma de movilidad cotidiana. Pero en su movilidad cotidiana, los sujetos en su día a día se encuentran con problemas, amenazas y conflictos que son factores de estrés. De ahí que sea necesaria una reflexión ética sobre los planes urbanísticos para buscar el bienestar colectivo y subjetivo.

Palabras claves: Bienestar subjetivo; Ciudad; Movilidad cotidiana; Ética

Abstract

The urban plans of the government agencies are based on the discourse promoted by the UN-Habitat. That dictates the guidelines of making a city. Where urban mobility is a priority issue on government agendas, seeking alternatives focused on promoting the use of collective transport, as the main form of daily mobility. Subjects in their daily mobility encounter problems, threats and conflicts that are stressors. Therefore, an ethical reflection on urban planning is necessary to seek collective and subjective well-being.

Keywords: Subjective well-being; City; Daily mobility; Ethic

Introducción

Respecto a una ética global de la moderación, en el contexto del antropoceno y la crisis ambiental, Peter Sloterdijk⁽¹⁾, menciona que “la conexión entre automantenimiento y autosuperación va contenida la decisión previa a favor de una cultura en la que la superabundancia, el derroche y el lujo han ganado derecho a la ciudadanía”(p. 27). Dicha conexión, representa el magma del cual emerge el imaginario instituido de los discursos

ambientales o más específico los sustentables. Donde la movilidad urbana, se ubica entre la sustentabilidad y el derecho a la ciudadanía, más que como un derecho a la ciudad. Se encuentra directamente relacionada con la producción y consumo de los modos de vida urbana, que con la acceso universal al disfrute de la vida urbana. Lo anterior se puede observar en la definición del concepto movilidad cotidiana, por parte de Hábitat III de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en la cual:

El objetivo de todo el transporte es crear un acceso universal al transporte seguro, limpio y asequible para todos los que a su vez puede facilitar el acceso a las oportunidades, servicios, mercancías y servicios. La accesibilidad y la movilidad sostenible es que ver con la calidad y la eficiencia de llegar a destinos cuyas distancias se reducen más que el hardware asociado con el transporte. En consecuencia, la movilidad urbana sostenible está determinada por el grado en que la ciudad en su conjunto es accesible a todos sus residentes, incluidos los pobres, los ancianos, los jóvenes, las personas con discapacidad, las mujeres y los niños ⁽²⁾.

Ese vínculo con la producción y el consumo se ubica en la representación del transporte público ideal. Que debe ser de acceso universal, seguro, limpio, económico, para que permita el acceso a las dinámicas socioeconómicas urbanas, representadas por las oportunidades, servicios y mercancías (habría que poner atención en el *lapsus* sobre los servicios que aparece dos veces). Es un acceso al consumo y los modos de vida urbano como productos que se ofertan y demandan. De ahí la necesidad de que ese transporte sea eficiente en el traslado de los sujetos, que se le denomina bajo el eufemismo de accesibilidad urbana. La movilidad cotidiana se representa en la ONU (2) como un espacio de flujos de sujetos y mercancías, que tienen que ser trasladados de forma eficiente y segura. No como un derecho que permita el florecimiento de los sujetos en las ciudades. Como menciona Henry Lefebvre ⁽³⁾:

Basta con abrir los ojos para comprender la vida cotidiana del individuo que corre desde su vivienda a la estación, más cercana o más lejana, o al metro abarrotado y, de ahí, a la oficina o a la fábrica, para por la noche retomar ese mismo camino y volver a su hogar a recuperar fuerzas para proseguir al día siguiente. A la imagen de esta miseria generalizada la acompañaría la escena de las «satisfacciones» que la oculta, convirtiéndose así en medio para eludirla y evadirse de ella (p. 140).

Ese ir y venir cotidiano, ya sea al trabajo o la escuela, en la narrativa de la ONU y reproducido por los gobiernos es representado por la movilidad cotidiana. La cual refuerza la idea esas «satisfacciones» por medio de sus accesibilidad universal, pero que en los hechos lleva un significado latente vinculado a esa miseria generalizada, mencionada por Lefebvre ⁽³⁾. Pues se deja un lado la experiencia de la movilidad y sus implicaciones en el bienestar subjetivo. Se da por añadidura como si el que sea seguro, limpio y económico, fueran sinónimo de confortable con lo amplio que resulte el concepto.

No se quiere decir que eso no favorezca en hacer más llevadero el traslado, pero esos tres adjetivos están lejos de fomentar una experiencia. Lo que generan es tan solo un acontecimiento del trayecto, que a lo mucho, producen vivencias fugaces. Pues los acontecimientos para Byung-Chul Han ⁽⁴⁾: “se desprenden con rapidez los unos de los otros, sin dejar marca profunda, sin llegar a convertirse en experiencia” (p.45). Lo que atomiza,

vuelve efímero y poco relevante, al lapso que ocurre entre los orígenes y los destinos de los sujetos en sus trayectos cotidianos, pero “La experiencia de la duración, y no el número de vivencias hace que una vida sea plena” (4, p. 57).

Estos trayectos son solo vivencias que impactan en el bienestar subjetivo por el sentimiento de un tiempo fragmentado o perdido. Además que “La vida ya no se enmarca en una estructura ordenada ni se guía por unas coordenadas que generen una duración. Uno también se identifica con la fugacidad y lo efímero. De este modo, uno mismo se convierte en algo radicalmente pasajero. La atomización de la vida supone una atomización de la identidad” (4, p. 9). Esa atomización de la vida, producto del ir y venir constante en un tiempo fragmentado, genera lo que Lluís Duch⁽⁵⁾ llama el síndrome de la prisa, el cual refiere “a un *sentimiento subjetivo* que nos provoca angustia, inquietud, sentido alarmante de la precariedad e impotencia, el cual sin embargo suele originarse de una *situación objetiva*”. Que en este caso, esa situación objetiva es la movilidad urbana y ese sentimiento subjetivo el estrés psicosocial que se produce en la movilidad cotidiana. Fenómeno urbano que es necesario se reflexione desde una ética del hacer ciudad, para buscar el bienestar colectivo y subjetivo.

Movilidad cotidiana y bienestar subjetivo

La movilidad espacial es definida por Santiago Roquer y Jordi Blay⁽⁶⁾ como: “Concepto que refiere a los desplazamientos de un lugar a otro por parte de las personas y de los bienes, y, por extensión, de los medios mediante los cuales se realiza el desplazamiento” (6, p. 412). La definición presenta dos elementos claves: el desplazarse y los medios. Una social, la otra técnica. Lo que implica un trayecto entre un destino y un origen. Dos coordenadas que se unen a través de recorrido por el espacio que lo produce, por medio de las vivencias cotidianas de los recorridos de los sujetos. Pero que rara vez se vuelven una experiencia, porque para las agencias gubernamentales, la movilidad se centra en los medios y no en los sujetos. Pues estos solo son nombrados como usuarios. Se parte del imaginario que mejorando la infraestructura se llegará al bienestar colectivo sin tomar en cuenta la subjetividad.

Ese bienestar colectivo no es producto de algo causal o mecánico, sino implica procesos psicosociales y culturales. De ahí que las experiencias de los sujetos deben ser un tema necesario en las agendas gubernamentales, sociales y académicas que buscan el bienestar urbano. Porque:

las exigencias de la experiencia urbana persisten: necesitamos habitar, vivir en un mundo “sustentable”, crear una duración pública, inventar escenarios y teatros, imaginar formas inéditas de vida municipal y de gobierno urbano, establecer vínculos entre ciudades que no formen un equivalente de la red de las ciudades globales, hay que responder a la mundialización desde abajo apoyándose en el experiencia de los lugares” (7, p. 369).

Pues la experiencia genera una impronta emocional que nos lleva a una interiorización de lo acontecido, construyendo un aprendizaje. Lo cual en un mundo cada vez más conectado y de tiempos acelerados se va perdiendo. La importancia de la experiencia es pedagógica y sublime, nos lleva a reflexionar sobre nuestro quehacer cotidiano. Por ejemplo, el hacer una pausa en nuestra cotidianidad tan abrupta como la del

COVID-19, muy probablemente se convierta en una vivencia y no en una experiencia. Por ello la movilidad cotidiana tendría que ser rica en experiencias, para hacer más amenos y armónicos los trayectos diarios de nuestras vidas.

Hay que tener en cuenta que el carácter de la movilidad cotidiana “es profundamente geográfico, pues no se trata solo de desplazamientos sobre el territorio sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales” (8, p. 196). Y los movimientos habituales construyen lugares que se vuelven espacios de la experiencia. Pues siguiendo a Yi-Fu Tuan⁽⁹⁾, el lugar organiza un mundo de sentido, pero si ese mundo es un proceso en constante cambio no llega a construir el sentido de lugar en los sujetos. De ahí, que lo que lo dota de ese sentido, es la repetición de los movimientos espaciales, que unen las imágenes del espacio tiempo en el lugar. Pero para ello, los trayectos tienen que tener una fuerte carga simbólica dada por el mundo del sentido.

En la actualidad, con los traslados cada vez más rápidos, no es posible la introyección para que se generen lugares y el sentido de lugar. Por ello la movilidad urbana esta fuertemente vincula con la experiencia, pues para John Urry⁽¹⁰⁾, los sistemas que tienen relación con la movilidad han coevolucionado con esta. Ya sean objetuales, tecnológicos y culturales. No es solo una evolución tecnológica, sino de las necesidades subjetivas de los sujetos, como ya vaticinaba hace 100 años Georg Simmel⁽¹¹⁾ en su texto clásico sobre la vida mental en la metrópolis.

Para Olivier Mongin⁽⁷⁾ las ciudades contemporáneas al estar inmersas en una nueva configuración como ciudad red, pierden sus límites por los flujos de información, personas y mercancías. Es justo esos flujos de personas, donde se presenta la movilidad urbana como un espacio de vivencias y acontecimientos, más no de experiencias, mundos de sentido y lugares. Pero esto no es nuevo, pues la experiencia urbana ha ido mutando conforme se resignifican y se generan nuevas narrativas urbanas, a lo largo de la historia, en los diferentes modelos de ciudades que se han presentado.

Dentro de estos modelos, José Miguel Marinas⁽¹²⁾ ubica tres tipos: ciudad linaje, ciudad trabajo, ciudad consumo. Donde está última es la que nos interesa, pues en ella se consagra el instante, generando una nueva temporalidad fragmentada. Así como un espacio policéntrico, en el cual “si no hay un centro único, se puede decir que ya no habitamos en ninguna parte, ni dentro ni afuera” (12, p. 23). Esto es de suma importancia en lo relacionado con la experiencia en este espacio de flujos, pues genera nuevas formas de vida vinculadas al tipo de ciudad y su experiencia cotidiana. Así como los nuevos hábitos producidos por la escala y la dinámica urbana del trabajo, donde prevalece la vivencia y el acontecimiento vinculado a la producción de mercancías. Porque “El espacio se ha convertido así en un medio para el fin del movimiento puro [...] A medida que el espacio se convierte en una mera función del movimiento, también se hace menos estimulante” (13, p. 20). No es un espacio para el bienestar colectivo, sino para la producción y consumo. Lo que demerita las experiencias espaciales por la ciudad y vuelve monótona la movilidad cotidiana. Lo que genera consecuencias psicosociales en el modo de vida urbano.

Además, existen alteraciones neurológicas asociadas a la vida urbana y el estilo de crianza en las ciudades. Pues en un estudio sobre el estrés neurosocial, se encontró que el vivir en la ciudad se asocia con el aumento de la actividad de la amígdala. Mientras que el tipo de crianza urbana afecta la corteza perigenual. Región importante para regular las actividades de la amígdala. Afectando negativamente a los niveles de estrés en respuesta adaptativa a los sistemas biológicos humanos⁽¹⁴⁾. Eso a nivel fisiológico, pero esta

movilidad urbana carente de experiencia, como parte de las formas de vida urbana, es un factor de estrés psicosocial que afecta la salud y la calidad de vida ⁽¹⁵⁾. Donde la forma de vida urbana y la movilidad cotidiana, se pueden volver un factor de estresores sociales crónicos, los cuales “consisten en problemas, amenazas y conflictos relativamente duraderos que la mayor parte de la gente se encuentra en sus vidas diarias” ⁽¹⁶⁾.

Es justo en la movilidad cotidiana, donde los sujetos en su día a día, se encuentran con esos problemas, amenazas y conflictos. Muchos de los cuales son producto de la presión de llegar a su destino sin demora. Lo que trae consecuencias espaciotemporales en la percepción de un tiempo y espacio fragmentado. Representado como un tiempo muerto y espacio vacío carente de lugar, pero que es necesario, para llegar a hacer algo realmente importante. Lo que conlleva a consecuencias perversas en las relaciones con los Otros. Porque “la abolición de la espaciotemporalidad del ser humano equivale al aniquilamiento o, al menos, al grave descalabro de la *dimensión ética* del hombre y de la mujer en las tareas y obligaciones de su día a día” ^(5, p. 96). De ahí que la movilidad urbana, presente implicaciones éticas importantes.

Ética y movilidad cotidiana

La ética para Mauricio Beuchot ^(17, p.71): “comienza cuando reflexionamos críticamente sobre las costumbres, principios y leyes que tenemos, para ver si pueden dirigir nuestra acción”. Mientras que para Jacques Maritain ⁽¹⁸⁾: “La ética da en efecto reglas próximas *aplicables* a los casos particulares, pero es impotente para hacérselas aplicar siempre rectamente a dichos casos, evitando las dificultades originadas en nuestras pasiones y en la complejidad de las circunstancias materiales”. La ética permanece como especulativa y debe ir acompañada de la prudencia para una toma de decisiones o juicio ⁽¹⁸⁾. Además de que “Tenemos que ser conscientes de que sin cierta universalización, no podemos tener una ética; una ética no se plantea como pensamientos personales, que valgan para uno mismo, sino que se pretende que sean aplicables para todos, al menos a los de nuestra misma sociedad; en ese sentido, hay una intencionalidad universalista en todo planteamiento ético” ^(17, p. 73).

Al no ser exclusiva del sujeto sino los sujetos, la ética construye planteamientos universales aplicados a casos particulares que permiten dar esas reglas próximas aplicables. Pero tienen que ser reflexionadas críticamente, sobre lo que se ha venido haciendo. Todo ello mediado desde la prudencia, la cual permite no tomar decisiones o hacer juicios precipitados. Llevada la ética a la práctica del urbanismo, Richard Sennett ^(19, p. 384) nos menciona que: “La conexión ética entre el urbanista y el urbanita reside en la práctica de cierto tipo de modestia, en vivir entre muchos asumiendo el compromiso con un mundo que no es el espejo de uno mismo”. Lo cual no ocurre en la práctica de los urbanistas operacionales que se ubican desde un lugar del saber, dictando un deber ser representado en un plan de desarrollo urbano.

Un ejemplo de esa postura desde el lugar del saber, en lo que respecta a planes de movilidad, lo encontramos en Manuel Herce ^(20, p. 197), cuando menciona que: “Potenciar el uso del transporte colectivo es el verdadero desafío de la movilidad urbana y constituye, por tanto el asunto que de concentrar más esfuerzos en las políticas de fomento de una movilidad sostenible”. Agregando que el objetivo de los planes de movilidad urbana, es hacer que la gente camine en trayectos cortos y utilice transporte colectivo en los más largos. Pero esto nos regresa al discurso de la ONU y la tecnificación de la movilidad, que

hace a un lado la parte subjetiva de los usuarios, al ubicarla como un problema urbano de infraestructura y no social.

Lo latente en dichos planes de movilidad, es llevar y traer la mayor cantidad de personas en el menor tiempo posible y de forma económica. Pues la mejora del transporte público, va en función de aumentar el número de usuarios, para reducir el número de vehículos particulares. Lo cual tiene más que ver con el componente ambiental de la sustentabilidad que con el social. Mucho menos con el bienestar colectivo, aunque se podría alegar que una cosa lleva la otra, pero el sentido no va hacia el bienestar. Porque lo propuesto por Herce⁽²⁰⁾, va en el sentido de captar más usuarios de transporte público, pues para él:

Si se pretende mejorar sustancialmente el servicio con la finalidad de captar usuarios, hay que racionalizar el sistema, acabar con duplicidades de recorridos y establecer una jerarquía clara basada en un principio elemental: el autobús interurbano debe llegar a estaciones terminales donde se ha de garantizar una buena transferencia a otros modos de desplazamiento, entre los que es prioritario el autobús de la red urbana (p. 206).

Esta visión desde el urbanismo operacional, tiene que ser pragmática y dar soluciones prácticas, por la magnitud de los problemas a los que se enfrenta. Pero también esas soluciones son las mismas que han generado una crisis de la experiencia en los sujetos que impacta en su bienestar subjetivo. Por lo cual habrían que reflexionarse críticamente esos planes desde una ética del hacer ciudad.

Hace aproximadamente 60 años, Lewis Mumford^(21, p. 165), en lo que él llamaba la religión del automóvil de los estadounidenses, escribía lo siguiente: “¿Para qué sirve el transporte? Esta es una pregunta que, en apariencia, nunca se formulan los ingenieros viales; quizás porque dan por seguro que el transporte existe con el propósito de proveer adecuadas salidas para la industria del automóvil”. En esa época hacía referencia a la construcción de una red de carreteras que se llevaba cabo en aquel país, que hacía a un lado a otras formas de movilidad, como es el transporte público o la peatonal. Pero esta pregunta sigue siendo pertinente y se puede parafrasear respecto a la propuesta actual de la movilidad sustentable, que no toma en cuenta al bienestar subjetivo. Donde ya el propósito no es solo las salidas para la industria automotriz, sino el flujo rápido de sujetos en una ciudad cada vez más congestionada.

La única forma de movilidad urbana donde se toma en cuenta al sujeto, es la peatonal, la cual se busca fomentar por medio de intervenciones en zonas específicas del espacio público por medio de andadores. Hecho que ya mencionaba Mumford^(20, p. 178), pues para él, todo plan de transporte urbano “debería poner al peatón en el centro de todos sus proyectos, aun cuando más no fuera que para facilitar el tránsito rodado. Pero para volver a traer al peatón a la escena, se lo debe tratar con el respeto e importancia que ahora acordamos únicamente al automóvil: deberíamos darle amables lugares para caminar, aislarlo del tránsito para llevarlo a su destino una vez que entra al distrito comercial o al barrio residencial”. Su planteamiento ante el peatón es como un sujeto ético, pero esa postura ética debería abarcar al transporte colectivo también, pues dadas las extensiones de las ciudades contemporáneas, resulta muy complicado, por no decir casi imposible, el caminar como principal forma de movilidad cotidiana. Esto puede funcionar bien, como señala Mumford, en zonas muy localizadas de la ciudad.

La reivindicación del peatón como una forma importante de la movilidad urbana, aparte de ser ética, es la que más promueve el bienestar subjetivo de los sujetos. Porque sus recorridos son experienciales, reconstruyendo el mundo de sentido. Así como los lugares que se han perdido con la aceleración de los trayectos, pues “El aumento de la velocidad proyecta al cuerpo hacia delante: obliga a fijar la mirada en el frente y elimina la visión periférica a fin de percibir únicamente lo que obstaculiza ese movimiento. Cuando uno camina, recoge mucha más información visual liminar que cuando se desplaza en un automóvil o un autobús” (19, p. 52). Pues por medio del andar, se estimulan los sentidos y los sentimientos. Se vuelve un experiencia espacial vinculada al sentido de lugar. Como señala Juhani Pallasmaa (22, p. 50): “La experiencia mental de la ciudad es más una constelación háptica que una secuencia de imágenes visuales; las impresiones de la mirada están imbuidas con el continuum de una experiencia háptica más inconsciente”. El caminar deja de ser simples vivencias fragmentadas para volverse una memoria corporal y mental, que emerge de la experiencia espacial. Además de que permite los encuentros y desencuentros con los otros en el espacio público, lo cual presente un fuerte componente ético, pues “Es innegable, por consiguiente, que la ciudad –juntamente con la *habitación* (vivienda)-constituye un ámbito imprescindible para la expresión de la *exterioridad humana* y para su *concreción ética*, porque es especialmente en el ámbito urbano en donde la vida privada puede transformarse en vida pública y relacional” (5, p. 108).

Es justo en la intersección entre la vida pública y la relacional, donde se ubica el caminar, adquiriendo el sentido como una reivindicación ética del hacer ciudad, porque “El encuentro más íntimo con una ciudad es el del eco de los propios pasos” (22, p. 51). Al andar se hace ciudad y se reconoce al Otro en su encuentro. Más allá de los tinglados o montajes que se diseñen en los andadores, es en la relación cara a cara donde emerge la solidaridad. Entonces resulta necesario en la búsqueda del bienestar colectivo “observar las interacciones cotidianas de las personas como parte del espacio social que involucra el estado de bienestar, el día a día que converge entre desesperanza y desaliento por un lado y la esperanza y optimismo por otro” (23). Y esté observar se posibilita por el caminar. Pero no es exclusivo de este, ya que en los trayectos en el transporte colectivo también se dan esos encuentros con el Otro, de ahí la necesidad de buscar modos de que se vuelvan lugares de experiencias y no espacios vivencias efímeras.

Conclusiones

La mayoría de las propuestas para la movilidad urbana se sustentan en el correlato dado por la ONU-Hábitat, que dicta los lineamientos del deber ser de la ciudad del mañana y, de cómo corregir las del presente. Estás son visiones desde países desarrollados que quieren imponer a los que están en vías desarrollo o subdesarrollo. La lógica subyacente es simple: facilitar el movimiento de personas y mercancías para la producción, en países donde se corra el riesgo de que se colapsen sus sistemas urbanos y se vean afectados sus intereses mercantiles. De ahí que las propuestas, que más se acercan a fomentar el bienestar subjetivo, como el crear ciudades caminables, provengan y se implementen en países desarrollados como lo son los nórdicos. Mientras que para los países pobres, se les imponen modelos de movilidad urbana “sustentable”, basados en el transporte colectivo. Pues el objetivo de estos grandes proyectos que buscan la ciudad del mañana, es mantener el bienestar material de quienes lo promueven, como menciona Sloterdijk:

hoy, en todas, las prognosis y proyectos para el mundo del mañana, estamos obligados a partir del hecho de que los seres humanos de las naciones ricas consideran el bienestar y sus premisas técnicas como conquistas que ya no abandonan. Seguirán convencidos de que la tarea de la evolución es globalizar por un crecimiento incesante el bienestar material y los privilegios expresivos de que ellos mismos gozan. Se negarán a acostumbrarse a un futuro fundado en la reducción y la moderación ^(1, p. 27).

Es por está búsqueda del crecimiento del bienestar material y los privilegios, que dichos proyectos no toman en cuenta el bienestar colectivo, mucho menos el subjetivo, de los países receptores de dichos proyectos propuestos por los especialistas de agencias de gobierno de países desarrollados y/o universidades elites. Es una imposición de un modelo vertical, que poco le importa su impacto en el bienestar y la salud colectiva. Por ejemplo, el gobierno alemán promueve iniciativas de ciudades inteligentes que disfrazan proyectos de movilidad “sustentable”. De ahí, que no es de extrañar, la postura de los países desarrollados ante problemas de salud mundial como el COVID-19. Que es la de preocuparse por la apertura de su economía, para presionar a los países donde se producen sus insumos para que no se afecten las líneas de producción. Pero es justo está pandemia la que pone el dedo en la yaga de los modelos actuales y futuros de ciudades. La solución posiblemente no esté en los mismos modelos urbanos disfrazados de lo sustentable. Sino en la búsqueda de redes de solidaridad que reflexione sobre el Otro.

Referencias

- 1) Sloterdijk P. ¿Qué sucedió en el siglo XX?. España: Siruela; 2018.
- 2) Organización de las Naciones Unidad. Temas Hábitat III: 19 transporte y movilidad. Estados Unidos de América: ONU; 2015.
- 3) Lefebvre H. El derecho a la ciudad. España: Capitán Swing; 2017.
- 4) Han B.-Ch. El aroma del tiempo. Un ensayo filosófico sobre el arte de demorarse. España: Herder; 2015.
- 5) Duch LL. Vida cotidiana y velocidad. España: Herder; 2019.
- 6) Roquer S, Blay J. Movilidad espacial. En: López-Trigal L, director. Diccionario de Geografía Aplicada y Profesional. España: Universidad de León; 2015. p. 412-413
- 7) Mongin O. La condición urbana. España: Gedisa; 2006.
- 8) Miralles-Guasch, C, Cebollada A. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana, Boletín de la A.G.E. 2009; 50: 193-216.
- 9) Tuan YF. Space and place. Octava impresión. EEUU: University of Minnesota Press; 2001.

- 10) Urry J. *Mobilities*. EEUU: Polity Press; 2007.
- 11) Simmel G. *La metrópolis y la vida mental*, *Bifurcaciones*. 2005; 4: 1-10.
- 12) Marinas J. *La ciudad abierta y sus enemigos*. En: José-Miguel Marinas, coordinador. *La ciudad contemporánea*. España: Biblioteca Nueva; 2016. p. 15-38.
- 13) Sennett R. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. España: Alianza; 1997.
- 14) Lederbogen F, Kirsch P, Haddad L, Streit F, Tost H, Schuch P, Wüst D, Pruessner JC, Rietschel M, Deuschle M, Meyer-Lindenberg A. *City living and urban upbringing affect neural social stress processing in humans*, *Nature* 2011; 474: 498–501.
- 15) Aragón M (2020). *Ciudad y Bienestar: la tensión entre la urbanización y el habitar*, *Revista Costarricense de Psicología* 2020; 39(1): 5-18.
- 16) Sandín B. *El estrés: un análisis basado en el papel de los factores sociales*, *International Journal of Clinical and Health Psychology* 2003; 3(1): 141-157.
- 17) Beuchot M. *Ética*. México: Editorial Torres Asociados; 2004.
- 18) Maritain J. *Introducción a la filosofía*. Argentina: Club de lectores; 1975.
- 19) Sennett R. *Construir y habitar. Ética para la ciudad*. España: Anagrama; 2019.
- 20) Herce M. *Sobre la movilidad en la ciudad*. España: Editorial Reverté; 2009.
- 21) Mumford L. *Textos escogidos*. Argentina: Ediciones Godot; 2009.
- 22) Pallasmaa J. *Habitar*. España: Gustavo Gili; 2016.
- 23) Véliz-Burgos A, Dörner-Paris A. *Lo individual versus lo comunitario en tiempos de crisis sanitaria*, *Propósitos y Representaciones*; 2020; 8(1).