



## EL ARQUETIPO DEL FRACASO

## THE ARCHETYPE OF FAILURE

Violeta Zamora- Romero <sup>1\*</sup>

<sup>1</sup> Estudiante de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Querétaro, Querétaro 76176, México.

\* Autor de correspondencia: [viozamora.vz@gmail.com](mailto:viozamora.vz@gmail.com)

Palabras Clave: *Movilidad, Revolución industrial, Urbanismo*

*Key Words: Mobility, Industrial Revolution, Urbanism*

### 1. Introducción

La movilidad es el acto de moverse y moverse implica movimiento, así de confuso y certero define la RAE el concepto. Si bien es sabido que la movilidad implica un evento, una acción, un desplazamiento, desde la perspectiva urbana la movilidad es incluso una filosofía, una meta y un objetivo casi inalcanzable de desarrollo. Es un estándar de medición del éxito o fracaso económico y productivo de una ciudad, pero incluso más importante, un modelo de la calidad de vida de los habitantes con [de manera fascinante] efectos en el medio ambiente.

La movilidad, de aquí en adelante denominada “movilidad urbana”, para distinguirla del simple (pero no sencillo) acto de moverse, incluye cuestiones tanto de género como de políticas económicas, sociales y culturales involucradas en relaciones de suficiencia y poder. La movilidad urbana, como un atributo de la modernidad y de las ciudades, tiene su origen en los tiempos actuales; es una idea más reciente que antigua aún cuando las sociedades siempre han tenido la necesidad de moverse. “Como concepto relacionado con los núcleos urbanos, apareció en los últimos años del siglo veinte y todo indica que su importancia no decrecerá en el siglo XXI, debido a los índices crecientes de motorización, al incremento del transporte de mercancías y a la saturación del espacio aéreo.” (Fundación Transitemos, 2019).

Para reafirmar que los cambios económicos y sociales del pasado repercutieron de manera

innegable en las formas presentes de movilidad y configuración de la ciudad A. Lupano & J. Sánchez (2009) argumentan que “desde mediados del siglo XIX –Revolución Industrial mediante– la economía de mercado y el desarrollo económico han conducido a importantes migraciones poblacionales y al fenómeno generalizado de la urbanización: el acceso a trabajos mejor remunerados, y por tanto las expectativas de mejores ingresos personales y familiares, se encuentran indisolublemente unidas a la integración social en una ciudad.” Es decir que la esperanza en la mejora de la calidad de vida fue y es el motor principal para la migración de un lugar a otro, llámese *migración del campo a la ciudad o migración del sur de América al norte*.

Es fundamental destacar que, aunada a la migración humana y a la expectativa de mejora en la calidad de vida, se involucra así mismo el concepto de desarrollo, el cual “se trata de un fenómeno íntimamente vinculado al crecimiento económico y en consecuencia, a la dinámica del mundo desarrollado” (A. Lupano & J. Sánchez, 2009, p. 7). Siendo esto, que una ciudad no solo debe ofertar posibilidades de empleo sino, además, debe ser productiva y desarrollada. Durante el siglo XX, recordando un poco de historia universal, nos encontramos con diversos acontecimientos que marcaron a nivel mundial las pautas y los estándares de lo que sí debía ser una metrópoli, dejando en desventaja a los países con menos recursos y limitándolos dentro de las estadísticas como sitios pobres. Algunos de estos acontecimientos (Academia Play, 2016):

1. La Revolución Mexicana como herencia de conflictos universales anteriores en busca de un cambio en la organización social de un país

devastado.

2. La Primera Guerra Mundial que implicó un avance científico en la formulación de agentes bioquímicos
3. La Revolución Rusa que trajo al mundo un cambio en el paradigma del pensamiento y la organización política de un Estado.
4. La Guerra Civil Española con su lucha de clases e ideologías.
5. La Segunda Guerra Mundial como uno de los mayores genocidios de la humanidad, pero también con importantes avances científicos y tecnológicos, tales como el desarrollo del automóvil, la producción en masa y la modernización de la medicina.
6. La Guerra de Corea, como un enfrentamiento ideológico y territorial.
7. La Revolución Cubana, como el triunfo de un pensamiento de izquierda sobre la política dictatorial de Fulgencio Batista.

permiten reconocer que el siglo xx fue un estado de cambio a nivel mundial. Los métodos de producción, de organización social e inclusive los cambios ideológicos son las tres principales bases para entender el mundo que tenemos hoy en día. El trapecho en los métodos de producción trajo consigo una nueva configuración en el arreglo de las “nuevas ciudades” entendiéndose por ciudad toda aquella conglomeración de personas cuya principal actividad económica es secundaria. Este cambio está marcado por las migraciones que se dieron de los campos hacia las urbes. En Latinoamérica la situación no fue muy diferente, R. Scobbie (1991) manifiesta que había ciudades. “De hecho, las ciudades desempeñaron un papel dominante, al menos, en el desarrollo de la América española, incluso cuando en ellas vivía sólo un pequeño porcentaje de la población total de la región. Generalmente eran pequeñas, pobres y agotadas. La América Latina rural impresionaba mucho más: los imponentes Andes, la vasta jungla amazónica, las interminables praderas de los llanos o las Pampas, los pintorescos villorrios indios, las enormes haciendas. Por consiguiente, era la América Latina rural la que

surgía con mayor vida de las crónicas de viaje, las cartas y los despachos de los decenios intermedios del siglo xix. A pesar de ello, la contemplación a vista de pájaro de la ciudad latinoamericana de 1870 preparará al escenario para los cambios espectaculares que, decenios subsiguientes, trajeron al paisaje urbano de la región. Esto, como comienzo de los cambios que se avecinaban en las ciudades latinoamericanas como producto de los acontecimientos europeos”. Él mismo continúa sosteniendo que “hasta las mayores ciudades latinoamericanas parecían pequeñas, [...] Tanto las residencias de los ricos y poderosos como las principales actividades urbanas de administración, servicios y comercio se concentraban alrededor de la plaza central. Río de Janeiro, La Habana, Ciudad de México y Buenos Aires: todas ellas tenían distritos centrales compuestos por sólo unos centenares de bloques. Estos distritos, que a menudo no se extendían más de cinco o diez manzanas desde la plaza principal, tenían aspecto de zona urbanizada: viviendas sólidas, pavimentación, aceras y faroles. En este distrito se ubicaban mercados, oficinas, almacenes, clubes, teatros, iglesias y escuelas, todo ello al servicio de la élite. Más allá de este núcleo se extendían las casuchas de los pobres, los caminos polvorientos de los distritos alejados y un ambiente que incluso al observador superficial le parecía más rural que urbano.” De esta manera queda asentado como las poblaciones latinoamericanas a partir de un núcleo central se iban concentrando y desarrollando de tal manera que todas las actividades económicas se establecían en un mismo eje desorganizado que hoy día tiene sus repercusiones culturales y organizacionales en la ciudad. Es así que “En este medio urbano, aparentemente primitivo y estático, la Revolución industrial de Europa había sembrado las semillas del cambio. La creciente demanda que había en los mercados y fábricas europeos de la gran variedad de alimentos y materias primas que podían producirse en América Latina, sumada al hecho de que desde hacía poco los habitantes locales podían comprar manufacturas procedentes del extranjero, empezaba a estimular niveles de comercio que eran impensables en el período colonial. Y la nueva tecnología incrementaba aún más la actividad comercial.” (R.

Scobie, 1991).

Queda asentado que, a través de los medios históricos y de los acontecimientos pasados, se justifican los modelos actuales que, a nivel latinoamericano, las ciudades han adoptado para su desarrollo sin esto significar necesariamente que hayan sido los óptimos y adecuados, acorde a las cuestiones culturales de los habitantes de países como México, Brasil, Chile y Argentina, entre otros. Sin embargo, ¿qué pasa con el futuro? ¿de que manera las formas actuales de organización social, económica, política y cultural evolucionarán?

## 2. Movilidad y globalización

Es sabido que el “crecimiento extendido en superficie y tener baja densidad y límites difusos” (Gutiérrez, 2013) son características propias de las ciudades globalizadas y la movilidad es un tema que atañe a todos los países del mundo, algunos de ellos han logrado “mejorar” sus sistemas a través de la implementación de nuevas formas de concebir la movilidad, entre los más comentados ejemplos puede citarse “el caso de los sistemas de autobuses rápidos y tronco-alimentados (conocidos, por las siglas en inglés, como BRT, Bus Rapid Transit), promovidos por la experiencia de ciudades latinoamericanas, cuya propia definición resulta borrosa [...]” (Gutiérrez, 2013, p. 62). Pareciera ser que este modelo resulta eficaz y eficiente para la ciudad de Curitiba y Brasil; sin embargo, queda la pregunta ¿es un modelo aplicable al resto de las ciudades latinas? Kruckemeyer (2006) menciona que “ser prudentes con los indicadores que parecen demostrar que estamos solucionando los problemas del mundo por medio de cifras cada vez mayores, es trabajo que los economistas utilizan para calcular la prosperidad.” Las cifras y los estándares no pueden aplicarse de manera masiva porque las ciudades son como las personas, únicas e irrepetibles, a pesar de que estén elaborados justamente para unificar y englobar ciertos parámetros comunes. Los números no describen el sentir de un ser humano, ni tampoco son eficientes para categorizar si algo es bueno o malo. Sin embargo, son adecuados para pensar en cantidades y porcentajes, por ejemplo, ¿cuántas

rutas del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago de Querétaro están en buen estado? ¿Cuántas personas se trasladan en transporte público diariamente? ¿Cuál es el porcentaje de relación entre el costo de un pasaje en autobús ciudadano y el salario percibido por un empleado? Pero si queremos pensar en bienestar y calidad de vida, ¿qué porcentaje del estándar UNO-HABITAD es representativo de la felicidad? ¿Cuánto vale una sonrisa? ¿Cuál es el costo de una conversación de *microbús*?

Cada ser humano concibe su entorno de manera diferenciada, los trayectos pueden ser los mismos pero las experiencias no, de esta manera Jirón & Zunino Singh (2017) a través de (Urry, 2007) destaca que “la experiencia de la movilidad no es para nada homogénea; sería un error seguir concibiendo al automovilista, peatón o pasajero como un sujeto universal. La edad, el nivel socioeconómico o el género pueden develar diferencias estructurales (por ejemplo, respecto a la accesibilidad) pero también se develan en la experiencia misma de la movilidad (en el modo en que se vive, percibe y desarrolla dicha práctica)”. De esta manera, la movilidad se revela como una práctica social que, a su vez, se manifiesta de manera “política, en tanto expresa, permite, produce o contesta relaciones de poder” (Cresswell, 2010). Es así como la movilidad se manifiesta en la estructura social de las poblaciones, pero además, es productora de esas mismas estructuras. La movilidad las crea y las reproduce.

La situación de Querétaro, el estado número veintidós de México que “representa el 0.6% de la superficie del país y colinda al norte con Guanajuato y San Luis Potosí, al este con San Luis Potosí e Hidalgo, al sur con Hidalgo, México y Michoacán de Ocampo y al oeste con Guanajuato” (INEGI I. N., 2017). No es diferente a la de muchas otras, con miras al crecimiento desmedido de la población, la baja densidad y la expansión territorial del estado, específicamente la ciudad de Santiago de Querétaro se enfrenta a la problemática del transporte público.

A título de cultura general el estado se divide en dieciocho municipios de los cuales la ciudad de Santiago de Querétaro representa el número catorce y cuyas coordenadas (INEGI I. N., 2017) dice son “20°35'36”

latitud norte y 100°23'23" longitud oeste con una elevación de 1832 msnm [mil ochocientos treinta y dos metros sobre el nivel del mar].” Su organización, según el Artículo Primero de la Constitución Política del Estado de Querétaro menciona “El Estado de Querétaro de Arteaga es parte integrante de la Federación Mexicana. Es libre y soberano en lo que se refiere a su régimen interno y solo delega sus facultades al Supremo Poder de la Federación en aquello que fije expresamente la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.” Es por ello que cuenta con una máxima autoridad, encargada de llevar la administración de la entidad, a título de gobernador y para lo cual cada municipio, a su vez, se ve representado, según el Artículo 35, por un Ayuntamiento de elección popular personalizado por un presidente municipal, regidores y síndicos [Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro, 2019]. Entrando en detalles, el Estado de Querétaro cuenta con diversos atractivos turísticos y bellezas naturales indescriptibles, la teoría dice que la ciudad capital es considerada como un municipio próspero, abundante y con un desarrollo industrial al alza, un buen sitio para vivir, para invertir, para tener hijos y formar familias. En los últimos setenta años, el crecimiento poblacional del estado se ha disparado de forma considerable, de ser 286 mil habitantes en 1950 a los 2 millones 38 mil 300 habitantes año 2010 [INEGI, 2015]. De los cuales el 70% habita en las zonas urbanas y un 30% en zonas rurales [INEGI, 2015]. ¿Por qué es importante comprender estos datos? Es bien sabido que los países, estados, municipios, cabildos, regiones y cualquier otra forma de organización política en el mundo, tiende al crecimiento y al desarrollo. Querétaro no es la excepción, como ha dejado muy claro INEGI y eso implica que con el paso del tiempo se ha desenvuelto y lo seguirá haciendo tanto económica, como política y poblacionalmente. En los siguientes años se verá y confirmará una expansión territorial que obligará al Estado a plantearse nuevos cuestionamientos sobre cómo “La continua ampliación de los tejidos urbanos, tanto en extensión territorial como en densidad poblacional, origina [...] demandas crecientes sobre la infraestructura social, que permita atender las necesidades comunes.” [A. Lupano & J.

Sánchez, 2009, p. 9] Esto significa que la ciudad de Santiago de Querétaro enfrentará una constante en el crecimiento de la obra pública y el abastecimiento de los servicios “[...] que comprende, entre otros, a las redes de distribución de agua, saneamiento y energía, y la atención de las necesidades básicas de vivienda, educación y salud. Estas dimensiones revisten especial urgencia en el caso de los países en desarrollo, que suelen concentrar en la periferia de sus metrópolis a segmentos sociales de muy bajos ingresos, radicados de modo precario y con un acceso marcadamente desigual a los beneficios de la urbanización.” [A. Lupano & J. Sánchez, 2009, p. 9] Y no solo a los países, sino a los estados, municipios y comunidades.

### 3. Movilidad y género

La movilidad está compuesta de diversos aspectos de la vida cotidiana y se ve influenciada por diversos factores como bien menciona Alcántara (2010) en su estudio “Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad”. El autor sugiere que los principales factores que interfieren en la movilidad de las personas son: el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educacional. Y, a continuación, describe que primeramente “[...] la movilidad aumenta con el aumento del ingreso.” [Alcántara, 2010, p. 31] y, en segundo lugar, “varía conforme a las características económicas y sociales de las personas.” [Alcántara, 2010, p. 31] Con esto resalta que el concepto de movilidad es un principio meramente humano que satisface una necesidad. Dentro de este mismo estudio, Alcántara (2010) hace alusión a que “el tamaño de la familia afecta directamente la demanda de transporte de un hogar, no sólo debido al número de personas que se desplazan sino también a la dependencia mutua que se da para elegir quienes van a desplazarse y el momento en que lo harán.” Resaltando de esta manera que este cumplimiento en la satisfacción de las necesidades humanas, ya no es un simple hecho individual sino al contrario, la movilidad también corresponde a un principio de colectividad, de lazos, de tiempos y horarios que involucra a muchas personas cuya principal característica es la mucha o poca capacidad económica.

En el estudio detallado de los factores que se involucran con el concepto general de movilidad se menciona que “La edad impacta directamente [...] con las tareas que son atribuidas, aceptadas o esperadas por parte de cierto grupo de personas, de acuerdo con las condiciones sociales.” (Alcántara, 2010, p. 32). Así es como se confirma que, según los grupos de edad, el traslado de un sitio a otro se verá afectado en función de las actividades diarias que desempeñe la sociedad a nivel colectivo por ejemplo “[...] las personas en fase “productiva” –entre los 20 y los 50 años– generalmente se desplazan más. Considerando que la escuela es la segunda mayor causa de desplazamientos en la mayoría de los lugares, los niños y los jóvenes también son considerados muy “móviles.” (Alcántara, 2010, p. 103) Esto quiere decir que aquellos elementos sociales que pertenecen a un grupo activo económicamente tendrán la necesidad de trasladarse a sus fuentes de empleo en un horario y ruta específico durante cierto periodo de tiempo. De esta manera se ha involucrado un concepto más a la cuestión del movimiento, el espacio.

Otro aspecto a considerar es que la elección en el medio de transporte a elegir “está fuertemente influenciado por el nivel de ingresos. Personas con bajos ingresos desempeñan mucho más el papel de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público; personas con ingresos más altos suelen desempeñarse como motoristas o pasajeros de automóviles,” (Alcántara, 2010, p. 73) El argumento se sostiene según la cultura del país en el que se encuentre el usuario. Se tiene conocimiento de ciertos países africanos donde la bicicleta esta reservada exclusivamente a las huestes más pobres y su uso diario es mal visto e incluso ilícito. Así se reconoce que la idiosincrasia pública tiene un fuerte peso en la toma de decisión sobre cómo debe ser la movilidad del pueblo. Y dentro de esta toma de decisión se empiezan a resaltar aspectos más tangibles que no solo se relacionan con la economía o la cultura sino con aspectos físicos que también se ven involucrados al momento de realizar un desplazamiento. La movilidad, como parte de un sistema de consumo y de servicio, se

involucra con bienes materiales o inmateriales, como reconoce Alcántara (2010) que “el primer consumo es inmaterial y está relacionado con el tiempo de desplazamiento, [...] Disminuir el consumo de tiempo al mínimo posible siempre es el objetivo final para que quienes se desplazan puedan usarlo también en la realización de otras actividades. El segundo consumo es el de espacio. La movilidad demanda espacio en dos oportunidades: primero, cuando hay construcción de infraestructura de circulación y en segundo lugar, cuando las personas utilizan dicha infraestructura. En el primer caso, [...] las aceras, autopistas, terminales de autobuses, estaciones de trenes y ferrocarriles metropolitanos ocupan un gran espacio físico, cuyo costo de construcción y mantenimiento es pagado por la sociedad. En el segundo caso, las personas consumen distintas cantidades de espacio vial cuando utilizan distintas maneras de transportarse. El tercer consumo es el de energía, [...]. La energía es consumida por todos los vehículos motorizados o electrificados. El cuarto consumo es el de recursos financieros. Por un lado, este costo afecta al gobierno –con los costos de mantenimiento vial, señalización, operación y fiscalización del tránsito. Por otro lado, afecta a las personas que usan vehículos motorizados, pues tienen que pagar tarifas –en el caso del transporte colectivo y los taxis– o los costos de un vehículo individual como un automóvil o una motocicleta.” (Alcántara, 2010, p. 51) Es así como la movilidad se podría resumir en cuatro grandes rubros, como se muestra en el esquema 1. Donde el tiempo es un recurso limitado, finito, intangible e irremplazable dependiente de cada persona. El espacio es un recurso físico, tangible, comunal donde se desarrollan las actividades humanas de estudio, trabajo, esparcimiento y recreación, entre otras, dotada de infraestructura urbana como vivienda, parques, comercios, servicios y vialidad que implican una modificación al espacio natural cuyo éxito depende de la energía (desde la transformación de la materia prima hasta la mano de obra) y la disponibilidad en recursos financieros. Es un esquema que funciona a nivel macro-global y a nivel micro-individual.



Esquema 1. Elaboración propia

Sin embargo, dentro de estos elementos se debe considerar la parte de los residuos, el efecto de moverse genera una reacción que impacta el mismo espacio en el cual se produce la acción. Todo uso de recursos genera un retobo de éstos y entre ellos la contaminación visual, auditiva y aérea ejercen un fuerte impacto ambiental que merma la calidad de vida de los seres humanos. Aunado a esto, el desperdicio de los propios vehículos, tales como aceites, neumáticos, autos viejos y el perjuicio de conductores de autos contra ciclistas o peatones generan un vicio que decrece en la satisfacción general del habitar. De esta manera, en la convención titulada “Hoja de Ruta”, para una Movilidad y un Transporte Sostenibles en Lima y Callao al 2025 (2013), se considera que en “las vías urbanas y en las carreteras debe primar la fluidez, con menos atascos, menos emisiones contaminantes y más seguridad.” Para lograrlo es necesario tener un sistema de transporte pensado en las características y necesidades de las personas. Esto es importante ya que una adecuada infraestructura de transporte público “que permita movilizar a personas [...] se trata de un problema compartido en gran medida por las ciudades del mundo desarrollado: la creciente motorización y extensión del uso del automóvil privado plantea dificultades generalizadas en materia de congestión de tráfico, así como ingentes costos sociales en el campo ambiental y de accidentalidad [...] (A. Lupano & J. Sánchez, 2009, p. 9). Dado lo anterior es fundamental que las ciudades tomen acciones y medidas en cuanto a movilidad en beneficio de sus

habitantes y sobre todo del medio en el que habita; la Tierra.

#### 4. Movilidad y prospectiva

Analizar el sistema de movilidad actual, en específico el transporte público de la ciudad de Santiago de Querétaro, es sin duda el primer paso para generar a través de la evaluación de rutas, tiempos y recorridos vigentes una propuesta de un plan de diseño que tenga como base un sistema de movilidad interconectado, eficaz y eficiente; asimismo analizar la situación presente de los habitantes y de la ciudad para lograr generar un cambio significativo en los medios y preferencias de traslado de los ciudadanos. Evaluar las condiciones actuales de la ciudad, con respecto al tema de movilidad, es indispensable para conocer la opinión general real de los habitantes sobre el transporte público y conocer las utopías de los habitantes con respecto al transporte público. Estudiar de manera detallada el actual sistema es importante para conocer como está organizado institucionalmente el transporte público de la ciudad; así como sus rutas, recorridos y unidades existentes. Y finalmente, generar una propuesta de diseño preliminar del sistema de movilidad para la ciudad de Santiago de Querétaro, considerando su situación actual (horas pico, zonas de flujo constante, zonas conflictivas, paradas estratégicas) es pauta clave para una investigación exitosa que con datos actuales resuelva problemáticas futuras.

#### 5. El fin

Cuando un sistema colapsa es culpa de todos, es culpa de la cultura, de la sociedad, del gobierno. Es como un equipo de trabajo que no se comunica, unos no quieren hacer nada y otros quieren hacerlo todo. Así mismo la movilidad urbana es un sistema que se integra de peatones, vehículos, bicicletas, entre otros medios diversos y bastante imaginativos, cuya vía de comunicación son las carreteras; es imposible que el sistema funcione si un tipo de vialidad predomina sobre el otro y si culturalmente no se ataca el simbolismo de un estatus. El sistema



hay que imaginarlo a futuro, hay que pensar como urbanistas, arquitectos y diseñadores que todo es un mercado; el negocio del intercambio y del movimiento. Las ciudades indudablemente cambiarán, para mal es la tendencia para bien es lo ideal, pero a donde sea que la balanza se incline, seguiremos siendo humanos. Seguiremos teniendo necesidades y una de ellas será principalmente la de trasladarnos, es precisamente por eso que las cosas no pueden quedar impunes ni seguir tal como las vivimos ahora. A sabiendas de la existencia de nuevas formas de relación, ante situaciones incontenibles como las pandemias actuales y venideras, los sistemas de movilidad y el pensar de la ciudad debe ir evolucionando a la par sobre nuevas maneras de habitar y de trasladarse, con la idea clara sobre el derecho a la ciudad, al espacio público, a la recreación, al ejercicio y al movimiento.

## Referencias bibliográficas

- A. Lupano, J., & J. Sánchez, R. (febrero de 2009). Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. Santiago, Chile.
- Academia Play. (4 de Octubre de 2016). Academia Play. Recuperado el 27 de Octubre de 2020, de El siglo XX en 20 acontecimientos : <https://academiaplay.es/siglo-xx-20-acontecimientos-2/>
- Alcántara, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá, Colombia: CAF.
- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Querétaro (23 de Agosto de 2019). *Fundación Transitemos*. (20 de Agosto de 2019). }
- Fundación Transitemos. Recuperado el 29 de Octubre de 2021, de ¿Qué es movilidad?: <https://transitemos.org/que-es-la-movilidad/>
- Gutiérrez, A. (2013). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora*, 14.
- INEGI. (2015). *Cuéntame*. Recuperado el 25 de octubre de 2020, de Información por entidad: <http://www.cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/Queret/Economia/default.aspx?tema=ME&e=22>
- INEGI, I. N. (24 de mayo de 2017). Anuario estadístico y geográfico de Querétaro 2017. Querétaro, Querétaro, México.
- Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio* (16), 1-8.
- Kruckemeyer, K. E. (2006). Recogiendo ideas: la importancia del estilo en la toma de decisiones sobre transporte público. 14.
- R. Scobie, J. (1991). Capítulo 7. El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930,. En J. R. Scobie, *Historia de America Latina Tomo VII*. (pág. 358). Barcelona: Leslie Bethell.
- Varios. (11 de Julio de 2013). Hacia una ciudad para las personas. *Hoja de ruta para una movilidad y un transporte sostenibles*. Lima, Callao, Perú.

