

El espacio peatonal de las aceras en la Ciudad de México

Lorena Patricia Fainkuchen

Maestra en arquitectura. Posgrado de maestría y doctorado en arquitectura, Centro de Investigaciones y Estudios de Posgrado. Facultad de Arquitectura, UNAM

El artículo trata sobre el espacio arquitectónico y urbano de las aceras, de su diseño arquitectónico, urbanístico y ambiental y de cómo su dimensión social incide sobre el espacio peatonal. La calidad de la experiencia de caminar por las aceras en la Ciudad de México se ve afectada por la codicia y apropiación de los intereses privados sobre los públicos. El deteriorado microespacio peatonal de las aceras se entiende como un microurbanismo que nos puede facilitar la comprensión del macrourbanismo de la ciudad.

Palabras clave: Aceras, espacio peatonal, espacio público, microespacio, microurbanismo, macrourbanismo, ciudad, megalópolis.



Apropiación del espacio público de las aceras por el comercio formal
Fotografía: Lorena Fainkuchen



Apropiación del espacio público de las aceras por el automóvil
Fotografía: Lorena Fainkuchen

El debate sobre la descomposición del espacio público en la ciudad contemporánea no es nuevo, ni tampoco lo es el consenso en cuanto a que en la megalópolis¹ México la crisis socioespacial y ambiental del espacio público alcanzó niveles paradigmáticos. En el contexto de este trabajo queremos reflexionar sobre el deterioro del microespacio público más utilizado por todos los ciudadanos: las aceras. El concepto de microespacio es fundamental porque es en definitiva el que intentaremos desentrañar y se refiere al espacio físico específico del lugar transitable de las aceras: el espacio peatonal.

La calidad de la experiencia de caminar por las aceras de esta ciudad se ve afectada por la codicia y apropiación de los intereses privados sobre los públicos. Según, Edward T. Hall², *apropiación* es un concepto básico en el estudio del comportamiento humano. Suele definirse como el comportamiento mediante el cual un ser vivo declara característicamente sus pretensiones a una extensión de espacio, que defiende contra los miembros de su propia especie.

Es de destacar que las calles no constituyen nuestro objeto de estudio en su compleja totalidad, a pesar de su importancia como institución cultural que estructura la vida urbana pública

en las ciudades. Sólo nos interesa uno de sus elementos: la acera, y no cualquier acera, sólo las aceras urbanas, es decir, las que corren a lo largo de las calzadas por donde circulan automóviles.

No incluiremos el análisis de qué ocurre en aquellas zonas destinadas al tránsito de peatones que no se encuentran en áreas urbanas, como por ejemplo senderos de montaña o caminos rurales. Tampoco nos interesaremos por las calles peatonales, que están reservadas para el uso exclusivo de los peatones en zonas comerciales o turísticas de las ciudades. Al no haber tráfico vehicular, no es necesario restringir a los peatones sólo a la franja de las aceras. Las calles peatonales son pura calzada, careciendo de aceras.

En México se denomina *banquetas* a las *aceras*, pero nosotros hemos elegido el último término por dos razones: la primera es por ser una palabra que se entiende en todo el mundo hispanoparlante, siendo más genérico que *banqueta* que se utiliza en México o *vereda*, por ejemplo, que se usa generalmente en Argentina; la segunda razón obedece a la explicación etimológica de la palabra *acera* que nos permitirá extraer conclusiones útiles para los fines de nuestra investigación.

La calidad de la experiencia de caminar por las aceras de esta ciudad se ve afectada por la codicia y apropiación de los intereses privados sobre los públicos

La cuestión definicional de las aceras desde la etimología resulta entonces de vital importancia. Veamos que acera deriva de:

(*hacera*). Del antiguo *facera*, derivado de faz 'cara'. *Facera* no es más que el adjetivo antiguo *facero* 'situado al frente', que en mozárabe aparece sustantivado en el sentido de 'rostro'. Primero significó 'fachada' (1ª. Aceptación: 1300).

Luego 'cada una de las filas de casas que hay a los dos lados de una calle o a los cuatro lados de una plaza' (2ª. Aceptación: 1560-75).

Finalmente 'la orilla de la calle junto a estas filas de casas' (3ª. Aceptación: 1612).³

En sus primeras acepciones *acera* significaba *fachada*. Cuando pensamos en la palabra *fachada*, nos remitimos mentalmente al plano vertical de 'cada una de las filas de casas que hay a los dos lados de una calle o a los cuatro lados de una plaza' (2ª acepción de acera). Las aceras son *fachadas horizontales* para ser transitadas y disfrutadas por los peatones. Tienen tanta importancia como las fachadas verticales, porque junto con ellas configuran la imagen urbana de las ciudades.

Las aceras son entonces también *objetos arquitectónicos*. Es urgente asumir que las aceras son objetos arquitectónicos *olvidados* por los arquitectos, urbanistas y planificadores, que muchas más veces de las que quisieran admitir, eluden su responsabilidad como diseñadores cuando absortos en el proyecto de un edificio individual, se olvidan del espacio público de la ciudad, sin concederle el valor que el espacio peatonal de la acera ejerce en la vida social.

Uno de los propósitos de este trabajo es cobrar conciencia de que la acera, que sirve para establecer un orden urbano y por lo tanto, se relaciona directamente con el urbanismo, ha recibido escasa atención en la literatura académica especializada en arquitectura, que versa sobre las calles pero no se refiere específicamente a las aceras.

En *Existencia, espacio y arquitectura*, Christian Norberg Schulz se refiere a que "la calle dejó de ser una especie de medio íntimo para los peatones".⁴ Como sabemos, las calles están dispuestas de aceras y calzadas y el peatón transita sólo por las aceras. Sin embargo, éstas últimas no son mencionadas en su especificidad.

En *The city assembled*, Spiro Kostof⁵ es uno de los pocos historiadores de la arquitectura que se dedica a estudiar y desarrollar la evolución de las aceras (*sidewalks*) y su incorporación definitiva en las ciudades modernas europeas.

En el libro *Mobiliario urbano en la megaciudad*⁶, nos encontramos con una de las pocas referencias en la literatura local que alude específicamente a las aceras (los autores le llaman banquetas como se le dice en México) y la convierten en uno de sus objetos de estudio cuando afirman que "[su] estudio pone especial énfasis en la banqueta como el espacio público más representativo contemplando la gran variedad de actividades que se desarrollan en ella, las necesidades y los muebles que las cubren. Se eligió la banqueta, en lugar de parques o plazas, ya que es el espacio público que más área ocupa en la ciudad, además de ser el de mayor accesibilidad para la población. Todo habitante de la ciudad tiene contacto directo con la banqueta, debido a la variedad de servicios que se prestan en ella, los cuales están dirigidos tanto al peatón, como al automovilista. En particular, las banquetas de la megaciudad Ciudad de México son un laboratorio recurrente de problemas urbanos".

Todos estos factores deberán ser tomados en cuenta a la hora de llevar a cabo la gestión para una calidad del medio ambiente y planificación del desarrollo urbano de la ciudad, en donde el diseño arquitectónico del microespacio de las aceras cobra un papel preponderante.

Desarrollo del tema a través del discurso visual

El uso de la fotografía en esta investigación no cumplió una función meramente ilustrativa, sino que es la principal estrategia de indagación y análisis. Las imágenes que acompañan a este texto apelan al *shock visual del lector* para intentar un análisis de lo visual acerca de cómo el microubanismo de las aceras nos puede facilitar la comprensión del macroubanismo de la ciudad.

La práctica de caminar por la ciudad como investigación

Las ciudades tienen complejas calidades espaciales que sólo pueden ser observadas a través de la experiencia de recorrerlas a pie, porque "caminar es ante todo un tipo de transporte, una manera de desplazarse, pero también proporciona una posibilidad informal y sin complicaciones de estar presente en el entorno público".⁷ Es justamente la *práctica de caminar por la ciudad como investigación* la que nos permitió comprender la problemática del espacio peatonal de las aceras. Muchas veces la Ciudad de México ha sido denominada *laboratorio urbano*,⁸ debido justamente a la gran diversidad de *escenarios urbanos*⁹ que se nos presentan a los peatones que recorreremos la ciudad a pie.

Diversas vanguardias artísticas de principios del siglo XX (dadaístas y surrealistas) y de posguerra (situacionistas), utilizaron la forma estética del recorrido para aproximarse a los fenómenos urbanos.

Walter Benjamin, en las primeras décadas del siglo XX, se dedicó a estudiar la *cultura del flâneur* en un libro¹⁰ inconcluso sobre la vida parisina en el siglo XIX.

El término *flâneur* viene del verbo en francés *flâner* que significa "dar un paseo" y adquirió importancia en arquitectura y urbanismo cuando el propio Benjamin comenzó a realizar largas caminatas por la ciudad de París como un *observador urbano*, tomando notas relacionadas con lo social y lo estético.

Más recientemente, en la década de los noventa, el grupo Stalker, formado en su origen por jóvenes arquitectos todavía estudiantes, del cual Francesco Careri es su integrante más conocido, entendían el andar como una forma de arte convertida en intervención urbana, al transformar física y simbólicamente el territorio que atravesaban.

Los *citámbulos*,¹¹ ciudadanos unidos por el interés de explorar la Ciudad de México, *deambulan* por la urbe, entendiendo dicha actividad al igual que Stalker, como una herramienta crítica, pero aquí, con el énfasis puesto en comprender en qué consiste la vida cotidiana de esta megalópolis para intentar su rescate e inserción dentro del patrimonio urbano popular.

En el plano metodológico, intentamos reunir las herramientas de análisis para la comprensión de las calidades espaciales de las aceras a través de la *experiencia empírica del investigador-peatón*.¹²

No se trata, sin embargo, del "deambular de los surrealistas, una experiencia meramente arbitraria"¹³ ni del *errabundeó*,¹⁴ sino de la caminata *no inocente* con el interés objetivo y constantemente presente de interpretar situaciones urbanas conflictivas.

Configuraciones espaciales y sociales

A través de la actividad de caminar por las aceras se llevó a cabo un primer mapeo del territorio para luego asignarle valores simbólicos y estéticos de los que surgieron diferentes configuraciones socioespaciales, y elegir sólo aquellas consideradas paradigmáticas, es decir, las que representan en toda su magnitud los conflictos espaciales y problemas sociales. Entender su lógica es esencial para entender el proceso de deterioro del espacio peatonal de las aceras.



Fotografía: Héctor Quiroz Rothe

Los gestos de exclusión de la economía formal mediante cercas, postes, cadenas, vallas y bardas no hacen más que mostrarnos su deseo de apropiación del espacio público de las aceras. Apropiación se entiende como *territorialidad*, que es una noción desarrollada en los estudios sobre conducta animal por parte de los etólogos, pero también es una categoría que usan los geógrafos y los antropólogos en sus consideraciones sobre el uso de espacios.

Las decisiones de planeamiento urbano siguen favoreciendo e incentivando el uso cada vez más abusivo del automóvil. Esta tendencia de preferir la comodidad del automóvil, aunque las distancias sean pequeñas, se suma al problema común de contar con un sistema de transporte público ineficiente que da por resultado una nueva generación de ciudadanos que no entiende los beneficios de *caminar*. La costumbre generalizada de estacionar el automóvil en las aceras ocasiona la usurpación de gran parte de su espacio público, erosionando la calidad del espacio peatonal.

La economía informal de los puestos del ambulante daña de manera ostensible la vitalidad del espacio peatonal de las aceras y disminuye la calidad estética y funcional de los recorridos ciudadanos.

La falta de criterio en la elección, planificación e instalación del equipamiento urbano está perjudicando el microespacio de las aceras, lo cual crea una situación desfavorable que no permite lograr el cometido de su inserción dentro de las redes de infraestructura de la ciudad, donde tendría que intentar al menos, organizar y articular este espacio en términos económicos, estéticos y funcionales.

El objeto arquitectónico de las aceras y el deterioro de su espacio peatonal es una problemática arquitectónica y urbanística por ser las aceras una transición entre arquitectura y ciudad. Pero también es una problemática económica. Las aceras debieran considerarse como todos los otros espacios urbanos abiertos (parques, plazas, jardines, calles) de una ciudad: bien común, el cual se asocia con propiedad común, que es por otra parte la acepción tradicional o clásica del término. Además, se relaciona con la noción de bien público, que al



Fotografía: Héctor Quiroz Rothe



Apropiación del espacio público de las aceras por el comercio informal
Fotografía: Lorena Fainkuchen



Apropiación del espacio público de las aceras por el equipamiento urbano
Fotografía: Lorena Fainkuchen

no tener un mercado en el cual intercambiarse, carece de precio, porque sólo aquello sobre lo que se tiene un derecho de exclusión puede ser objeto de compraventa.

Los economistas llaman bienes públicos a aquellos bienes y servicios básicos más elementales proporcionados por el gobierno, por ejemplo la defensa y la protección policial, así como el sistema de ley y orden en general. Son de naturaleza tal que de ellos deberían disfrutar todos.

Sin embargo, ¿podemos realmente disfrutar de estas aceras, donde las casetas de seguridad nos impiden el acceso a las mismas, a menos que vivamos en esa calle cerrada? Es interesante la paradoja de *cerrar* el espacio público abierto por antonomasia: la calle, constituida de la calzada y las aceras.

El deterioro de las cualidades socioespaciales y estéticas del espacio peatonal se evidencia, como vimos hasta ahora, en su apropiación por el comercio formal, por el informal y por el automóvil. Esto puede interpretarse como un ataque al bien público de las aceras. Estos ataques no excluyen a sus árboles y vegetación.

La ciudad es una construcción artificial y la vitalidad generada en el espacio de las aceras al colocar vegetación fomenta un contraste positivo con la estructura de por sí severa de la ciudad. Sin embargo, se utilizan especies inadecuadas, que requieren ser podadas con el consiguiente aumento en el costo de su mantenimiento, o no se prevé el espacio que requieren sus raíces, que ocupan generalmente lo mismo que la corona completa del árbol. La falta de planificación al plantarlos y la posterior falta de mantenimiento redundan en problemas que afectan severamente el estado de las aceras y la circulación de los peatones.

Si las aceras son bienes públicos, entonces poseen dos características¹⁵ fundamentales.

- **No rivalidad en el consumo.** Cuando el consumo que un individuo realiza de ese bien no impide ni reduce la cantidad disponible para el consumo de otras personas.
- **No exclusión.** Cuando el bien en cuestión se ofrece a una persona, se ofrece a todas. Es decir, no puede excluirse a nadie de su disfrute, aunque no pague por ello. El coste marginal de ofrecérselo a una persona adicional es cero. El que

la característica fundamental de los bienes públicos sea la de la no exclusión, implica que no son bienes susceptibles de apropiación privada y exclusiva.

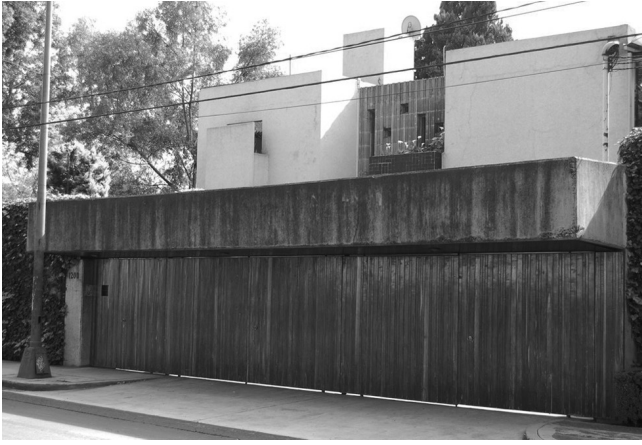
Sin embargo, la característica de no exclusión no es intrínseca, se debe hacer cumplir. Existen ordenanzas en cada delegación para tal fin, aunque dicho mecanismo es el que está fallando actualmente en la Ciudad de México, la cumplimiento de la normatividad existente relativa al espacio de las aceras. El intenso anarquismo cívico jurídico implica el no apego a la ley. Un grupo de vecinos con suficientes recursos pueden decidir sin autorización de la delegación en la que viven, cerrar una calle y construir una caseta de seguridad.

Todos estos factores revelan una realidad que contradice lo que entendemos por bienes públicos, al observar el intento constante de *privatización* del espacio peatonal, que genera *espacios pseudopúblicos*, a donde pueden acceder sólo algunos.

La progresiva preocupación por la seguridad ha determinado que en muchos fraccionamientos de la ciudad (en este caso Jardines del Pedregal) no se permita ningún tipo de diálogo con el entorno del afuera de las murallas de las casas. Los portones para la entrada de los automóviles son los protagonistas en la composición de las fachadas de los muros perimetrales de la propiedad. Los muros sirven como divisores visuales y como elementos de seguridad que se niegan al espacio público de la ciudad. Las fachadas reales de las casas se encuentran ocultas y aisladas en el centro del terreno.

En el proceso de consolidación de Copilco El Alto, que incluyó todas las mejoras que durante años se efectuaron en las casas con el aporte de toda la familia, los colonos originales y las generaciones posteriores intentaron y siguen intentando adoptar los estilos de vida de las clases sociales más altas, exhibiendo propiedades con muros ciegos al estilo de los que se observan en Jardines del Pedregal.

El símbolo de estatus económico puede entonces verse reflejado en la tenencia de un automóvil o varios para lo que será necesario un estacionamiento. Las dimensiones de las puertas de entrada a las casas son insignificantes frente a la entrada para el automóvil.



Negación del espacio público de las aceras por el amurallamiento del perfil urbano. Fotografías derecha a izquierda: Lorena Fainkuchen



Negación del espacio público de las aceras por sus dimensiones mínimas. Fotografía: Lorena Fainkuchen



Obstaculización del espacio público de las aceras por los árboles. Fotografía: Lorena Fainkuchen

Otra de las características más notorias de las colonias populares en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México es la carencia de espacios abiertos para los residentes. No olvidemos que estos asentamientos espontáneos fueron contruidos desde una visión puramente cuantitativa que excluyó problemas centrales del urbanismo como la calidad del aire, del agua, el ruido, el asoleamiento, la topografía o la cantidad de zonas verdes o espacios libres por habitante. La condición en donde la edificación toma toda la acera denota la premura con la cual se construyó este asentamiento informal y la poca importancia otorgada al espacio para el peatón. Generalmente son los vecinos quienes se encargan de construir su sección de acera, determinando que este microespacio sea apreciado como *semiprivado*. Esta circunstancia ocasiona que sean demasiado angostas, no aptas para el tránsito peatonal, o a ignorar completamente la necesidad de tener aceras al lado de las calzadas.

A modo de conclusión

Es imprescindible reflexionar de inmediato sobre el gran deterioro del espacio peatonal, y la enorme presión privada para apropiarse de él.

Los peatones debieran ser considerados en el espectro completo de sus necesidades, no sólo como transeúntes sino también como participantes activos del espacio público de las aceras. La actividad del peatón está vinculada principalmente a la acera como elemento de circulación peatonal, también son reconocidas como lugar para la recreación, comunicación y esparcimiento. No obstante, se consideran sólo como un espacio para el consumo.

El deterioro del microespacio arquitectónico de las aceras no es un fenómeno aislado, sino una realidad que fue desarrollándose paralelamente al deterioro del macroespacio de la Ciudad de México. Se verifica una retroalimentación entre

ambos, lo cual nos indica que si comprendemos uno estamos en condiciones de actuar sobre el otro. La comprensión del espacio público de las aceras se realizó a través de caminar por la ciudad, detectando configuraciones paradigmáticas que pudieran aportarnos datos acerca de porqué es tan hostil la Ciudad de México para los peatones.

Con este estudio queremos dar el primer paso para una concientización ciudadana acerca de la problemática de las aceras, e intentamos hacerlo recurriendo no solamente al discurso arquitectónico o urbanístico, sino también a otras disciplinas. Los hechos arquitectónicos y urbanos no se producen aislados en el espacio peatonal, existen varios componentes que se derivan de una realidad jurídica, política, económica, social y ambiental.

La comprensión de las aceras como la suma de estos varios sistemas será de suma importancia para intentar generar un debate en donde los ciudadanos conjuntamente con las autoridades locales logremos un equilibrio dinámico entre estos intereses.

Las aceras son el espacio público abierto más poblado por los ciudadanos, lo que nos manifiesta su impronta en la vida social y recreativa de la ciudad. Son además objetos arquitectónicos y estéticos, por lo tanto, los profesionales relacionados con el diseño arquitectónico, urbanístico y ambiental deben asumir su responsabilidad en cuanto a su impronta en la configuración de la imagen urbana de esta ciudad. Es necesario intentar poner freno a los mecanismos de diseño que incentivan la exclusión social en la ciudad.

Cuanto más cultivemos la exclusión al diseñar espacios excluyentes, más estaremos ahondando en los problemas socioespaciales de la Ciudad de México y como consecuencia el espacio peatonal público de las aceras se verá afectado en su vitalidad y calidad.

Por otra parte, son las dependencias del Gobierno del Distrito Federal las responsables de generar y establecer las políticas

Es urgente asumir que las aceras son objetos arquitectónicos olvidados por los arquitectos, urbanistas y planificadores

y estrategias necesarias para asegurar un orden del territorio de manera que sus acciones garanticen una gestión y una planeación transparentes que incluya prever el buen diseño de calzadas y aceras.

El anarquismo urbano es el fenómeno social de mayor incidencia en el deterioro del espacio público de las aceras. Está estrechamente relacionado con el anarquismo jurídico y cívico y con la falta de una educación ambiental.

Las aceras son bienes públicos, es decir, son para el disfrute de todos y no susceptibles de apropiación privada. Sin embargo, los intereses privados se aprovechan de la gratuidad de estos bienes y excluyen de su disfrute a los legítimos usuarios que son los peatones. Este intento constante de privatización del espacio peatonal genera espacios pseudopúblicos a donde pueden acceder sólo algunos.

La ciudad que exagera la gentrificación de algunas zonas destinadas a servicios de lujo para las clases con gran poder adquisitivo, mientras que otras son destinadas a la pobreza y la carencia de oportunidades básicas, es un producto de la globalización. La aplicación de políticas neoliberales produjo un deterioro de los servicios públicos debido al alejamiento del Estado de la actividad económica. Esto transformó la imagen urbana significativamente: la iniciativa privada reemplazó en

muchos casos al Estado en materia de salud, educación y obras públicas. A partir de los ochenta, los espacios públicos comenzaron a disminuir su presencia en la ciudad.

Por otro lado, los medios de comunicación incentivan la propaganda de la inseguridad lo que fomenta las políticas privatizadoras. Los espacios públicos se muestran como lugares peligrosos y los espacios privados ostentan la seguridad y el confort *kitsch* tan buscados por los empresarios que intentan estimular el valor de lo privado. Privatizar es una nueva forma de hacer ciudad, con el intencionado propósito de fomentar la cultura del consumo individualista, opuesta al fenómeno de lo colectivo que se da en los espacios públicos en donde espontáneamente se generan sanas relaciones sociales.

El planeamiento orientado hacia el coche, la insuficiencia de espacios públicos, la escasez de lugares para la interacción social, el individualismo y la autoprotección han sido identificadas como las causas principales de la pérdida de calidad del espacio público en la ciudad contemporánea.

Al rehabilitar y recuperar el microespacio peatonal de las aceras mejoraremos nuestra calidad de vida urbana, pero sólo podremos hacerlo si profundizamos en el entendimiento del fenómeno de cómo la privatización soslaya la condición pública de las aceras ■



Apropiación del espacio público de las aceras por el equipamiento urbano
Fotografía: Lorena Fainkuchen



Negación del espacio público de las aceras por las calles cerradas
Fotografía: Lorena Fainkuchen

Notas

- 1 Jean Gottmann, *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States (Megalópolis, el urbanizado borde marítimo noreste de Estados Unidos)*, the MIT Press, 1961.
- 2 Edward T. Hall, *La dimensión oculta*, México, Siglo XXI, 1972, p. 14.
- 3 Joan Corominas y José A. Pascual. *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, Editorial Gredos, 1991 (3era. edición)
- 4 Chistian Norberg-Schulz, *Existencia, espacio y arquitectura*, Editorial Blume, Barcelona, 1975, p. 22.
- 5 Spiro Kostof, *The city assembled, The elements of Urban Form through history*, London Thames&Hudson, p. 209.
- 6 *Mobiliario urbano en la megaciudad*, Facultad de Arquitectura, UNAM, 2003, pp. 35-36.
- 7 Jahn Gehl, *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona, Editorial Reverté, 2006, p. 147. (1era. ed. en danés de 1971).
- 8 Eckhart Ribbeck y Sergio Padilla. *Informal Modernism. Spontaneous Building in Mexico City*, Stuttgart, Awf Verlag, 2000, p. 46.
- 9 Armando Silva Téllez, *Imaginario Urbanos*, Bogotá, Tercer Mundo, 1992, p. 26.
- 10 Walter Benjamin, *The Arcades Project*, New York, Belknap Press, 2002.
- 11 Ana Álvarez; Petch, Fionn; Rojas Loa, Valentina y von Wissel, Christian, *Citámbulos. Un viaje a través del espejo*, México, INAH, 2009, p. 15.
- 12 Peter Krieger, "La contextualización urbana de Ciudad Universitaria en la Avenida de los Insurgentes Sur. Un modelo didáctico", en *Un destino compartido, 450 años de la Universidad en la Ciudad de México*, Manuel Perló Cohen, México, PUEC/ UNAM, 2004, p. 193.
- 13 Mario Perniola, *Los situacionistas. Historia crítica de la última vanguardia del siglo XX*, Madrid, Ediciones Acuarela, 2008, p. 25.
- 14 Francesco Careri, *Walkscapes*, Barcelona, Gustavo Gili, 2002, p. 23.
- 15 Barry C. Field, *Economía ambiental, una introducción*, Colombia, Mc Graw Hill, 1995, pp. 74-120.