

PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?



PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?

El espacio público es un recurso importante para las ciudades, sin embargo en muchas ocasiones se presenta como escaso y cada vez más difícil de proveer. **Los *parklets*, convierten espacios de estacionamiento sobre calle en espacio para las personas, contribuyendo así al abastecimiento de espacios públicos en nuestras ciudades y a la recuperación de las calles, como espacios para todos.**

El objetivo de este documento es dar al lector información básica sobre *parklets*, y evidencia suficiente para posibilitar la implementación de esta estrategia, y otras similares, en ciudades latinoamericanas. Para cumplir tal propósito, presentaremos algunos antecedentes sobre su implementación, y expondremos hallazgos sobre la relación entre la generación de entornos urbanos de calidad, con la salud y la economía, justificando así, la importancia de tener este tipo de espacios en la ciudad. Finalmente, se explorarán aprendizajes, resultados de proyectos de intervenciones en el espacio público en dos ciudades mexicanas.

Es importante que quienes tengan acceso a este documento, sean conscientes que este es apenas una exploración sobre el tema y no pretende ser, bajo ninguna circunstancia un estado del arte sobre la intervención del espacio público; de esta manera se asume este documento como un pequeño abre bocas para las posibilidades tan grandes que la ciudad y los ciudadanos tenemos en la búsqueda por mejorar nuestro entorno urbano.

Así mismo, se pide al lector, ser consciente de que estas ideas, son tan sólo eso, ideas que por su ejecución se han considerado exitosas y acertadas en cuanto al contexto, economía e intereses de las sociedades en donde se han desarrollado. Condiciones que actores interesados en aprender y aplicar estas estrategias, tendrán que saber asimilar y potenciar. Cada proyecto, aún con sus similitudes, es único, y ese es su verdadero poder.

Este documento es el resultado de una investigación por parte de **Marisa Banuelos**, estudiante de University of Western Ontario, y del diseño gráfico de **Noemí Fuentes**, estudiante de ITESM Campus Querétaro, ambos realizados bajo la coordinación de **dérive LAB** en los meses de octubre de 2014 a enero de 2015.

Nos gustaría agradecer a Claudio Sarmiento y Ari Fernando Valerdi por su valiosa contribución y la información proporcionada a través de emails y entrevistas. Creemos que su información y experiencia guiarán otros acercamientos y posibles proyectos de *parklets* e iniciativas similares, tanto en México, como en otras ciudades de Latinoamérica.

Francisco Paillè Pérez

Francisco Paillè Pérez
Director de proyectos
dérive LAB

CONTENIDO

5	Introducción
9	Términos clave
12	La importancia del espacio público
13	Beneficios en la salud
15	Beneficios económicos
17	Proyectos similares en México
20	Conclusiones
20	Notas
21	Imágenes
22	Referencias

INTRODUCCIÓN

La provisión de espacio público es un componente crítico de entornos urbanos de alta calidad. Los *parklets*, son transformaciones del espacio (que se considera exclusivo para automóviles, como estacionamientos sobre calle) en espacios para la gente, siendo esta una estrategia altamente efectiva para proveer, de manera simple y económica, una mayor cantidad de espacio público¹.

En otras palabras, recuperar el Espacio Público que se ha cedido históricamente al uso del automóvil privado.

Este documento pretende informar a los lectores acerca de los *parklets*, y algunos de sus beneficios. Para comenzar, revisaremos términos clave alrededor de estas intervenciones.

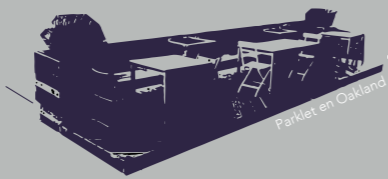
Posteriormente, se discutirán los beneficios, económicos y de salud, del mejoramiento de entornos urbanos, para concluir con una revisión de iniciativas de *parklets* y otros proyectos similares en México, así como una serie de opiniones de quienes estuvieron involucrados en dichos proyectos.

Los parklets son una estrategia altamente efectiva para proveer de manera simple y económica una mayor cantidad de espacio público.



PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?



¿Qué es?

Pequeño espacio que utiliza la calle para ofrecer áreas verdes y mobiliario a las personas; es una extensión de la banqueta

Generalmente utiliza el área de un cajón de estacionamiento. Pero se puede utilizar más de uno.

12m²



Un parklet es un espacio para las personas, un espacio para detenerse, sentarse, descansar, jugar, convivir...



El primer parklet se creó en la ciudad de San Francisco. La ciudad cuenta hoy con 38 parklets

38

Ciudades del mundo con parklets.



Dallas
Seattle
San Diego
Vancouver
Puebla

Phoenix
Philadelphia
Oakland
Los Angeles
San José

PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?

Este tipo de espacio público de pequeña escala tiene muchos beneficios para la ciudad.



Embellece la zona y favorece a los vecinos.

Beneficios



Es atractivo para visitantes y turistas.



Promueve la interacción social.



Genera más ganancia para los negocios locales.

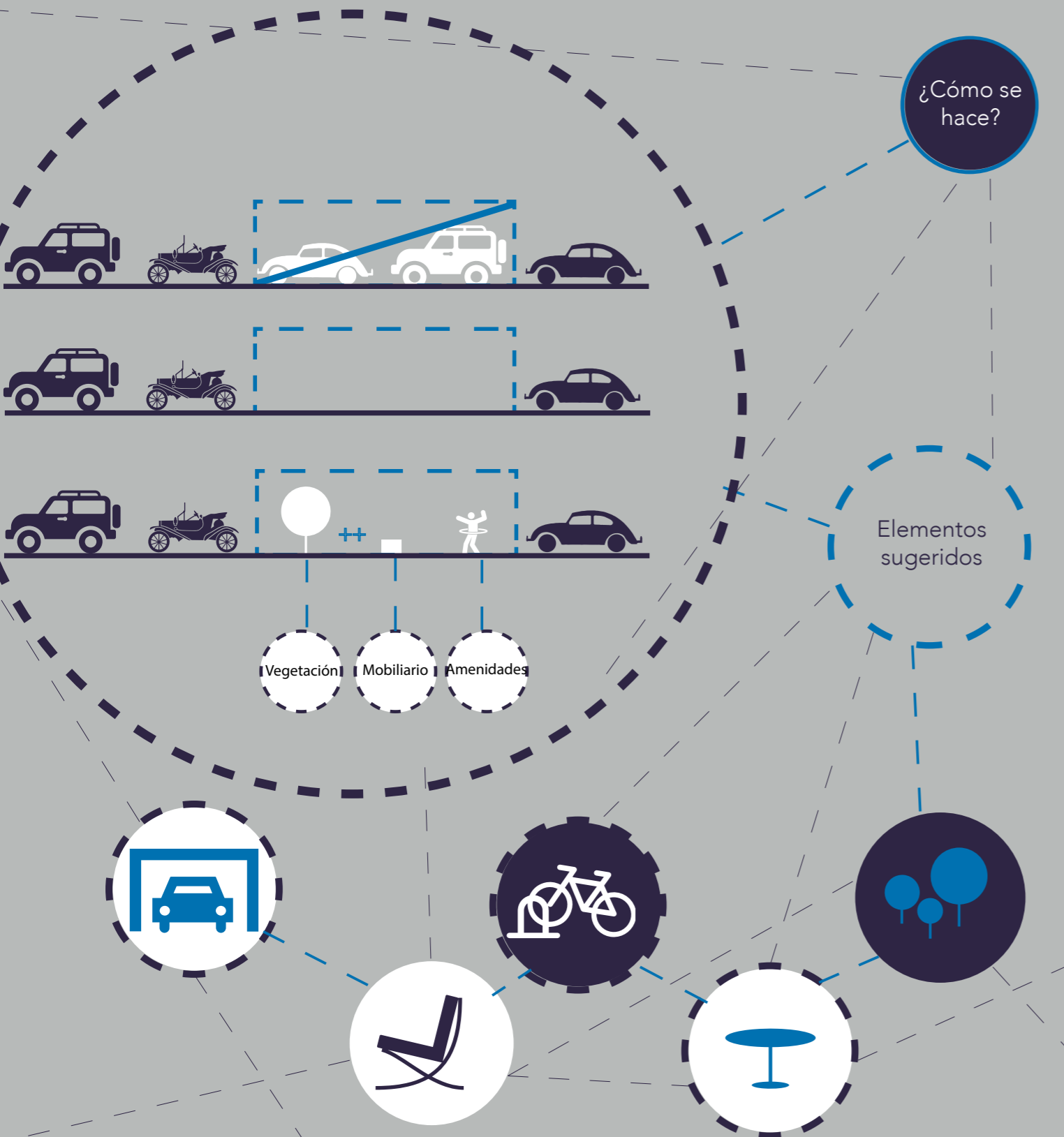
La falta de espacio público en una ciudad, reduce la calidad de vida de sus habitantes. Ya que es en estos espacios en donde existen actividades recreativas que generan convivencia entre los ciudadanos.

Los parklets buscan reducir el uso del automóvil, al hacer las calles más peatonales, está comprobado que aumenta la seguridad.



PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?



PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?

TÉRMINOS CLAVE

Los **parklets** están típicamente localizados en áreas centrales de la ciudad, donde existe actividad comercial. Estos proyectos son generalmente propuestos por la ciudadanía, y aprobados por gobiernos locales o autoridades de planeación y desarrollo, e idealmente financiados por negocios contiguos a estos (u otros privados), generando así un proceso de corresponsabilidad entre todos los interesados.

Los **parklets** son espacios públicos -de uso y acceso libre y gratuito- por tanto, no suponen la obligación de frecuentar ningún negocio para su utilización y permanencia y los servicios comerciales dentro de estos están prohibidos (es importante aclarar esto, tanto para los creadores del parklet, como para los usuarios: en muchos casos se utilizan letreros para establecer esta condición).

Así, los **parklets** se disfrutan de la misma manera que cualquier otro espacio público, y pueden ser utilizados para otras actividades locales como exhibiciones de arte, espacios para deporte y talleres, juegos para niños, lugares de encuentro y reunión, biciestacionamientos, además de ser utilizado de manera regular como espacios públicos para el libre disfrute.

Un **parque de bolsillo** es un pequeño parque accesible al público en general. Son localizados frecuentemente en lotes vacíos, abandonados o en pequeños terrenos irregulares remanentes, como esquinas de calle.

El **urbanismo táctico** es un término utilizado para describir proyectos urbanos de bajo costo, pero alto impacto, de carácter temporal, cuyo objetivo es intervenir puntos estratégicos de la ciudad,



Tony's Pizza Napoletana Parklet, San Francisco



Calle Bremont, Xalapa, México

PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?

o elementos de ésta, transformando su uso, imagen y ocupación, con el fin de mejorar la vida de los barrios y ciudades. Se le conoce también como guerrilla urbana, o urbanismo D.I.Y. (Hágalo Usted Mismo).

El **Espacio Público** es de libre uso para cualquier persona sin importar nivel económico, social, habilidades físicas o cognitivas, raza o credo. Los espacios públicos fomentan la interacción y la participación de las comunidades².

Los *parklets* transforman espacio destinado únicamente a vehículos en espacio disponible para el uso público.

Las **calles completas** son calles accesibles y seguras para todos los ciudadanos, sin importar quién y el modo en el que se mueve. Por lo tanto, jóvenes y ancianos, personas con discapacidad física y/o cognitiva, peatones, ciclistas y automovilistas pueden, de manera segura, conveniente y confortable compartir el espacio.

Para asegurar esto, las calles son diseñadas con infraestructura que permite todos los modos de transporte (ej: banquetas, ciclocarriles, arroyo vehicular) y todas las necesidades personales (visual, auditiva o física) de las personas³.



Picnic en el río, México DF



Buenos Aires, Argentina



#CalleEjemplar, Bucaramanga, Colombia

PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?

Los *parklets* pueden contribuir al tema de las calles completas al ofrecer espacios para que aquellos que no van en carro puedan disfrutar la calle de manera segura.

Una **road diet** -dieta vial- ocurre cuando la proporción de la calle dedicada a los automóviles es reducida y la proporción dedicada a peatones y ciclistas es aumentada. Las *Road Diets* pueden contribuir a las Calles Completas y reducir los accidentes viales en un 29%⁴.

Al igual que los *parklets*, las *Road Diets* convierten espacio para autos privados en espacio público para la gente mejorando así la calidad de vida en la ciudad.

Placemaking es la acción de crear y modificar espacios -en el sentido físico y social- de tal manera que sean únicos, dinámicos e interesantes. Estos deben ser fácilmente distinguidos de otros lugares, construidos de manera colectiva a través del compromiso público y deben ser espacios que promuevan actividades y conexiones culturales, económicas y sociales⁵.

Los *parklets* tienen la capacidad de modificar el espacio y hacerlo único, y frecuentemente hacerlo involucrando a la comunidad, siendo el eje de su diseño. Por esta razón, los *parklets* son, en muchos casos, resultado de esta metodología.



Actividades comunitarias, Columbus, Ohio

LA IMPORTANCIA DEL ESPACIO PÚBLICO

La Organización para la Cooperación y Desarrollo (OECD) recomienda que cada ciudad debería tener al menos nueve metros cuadrados, y de manera óptima, **de diez a quince metros cuadrados de áreas verdes por persona**⁶.

Al volverse cada vez más urbanizada⁷, Latinoamérica sufre un incremento tanto en la demanda de suelo para el desarrollo privado, como en la cantidad de áreas verdes necesarias para cumplir con las recomendaciones de la OECD, y el número de personas buscando habitar en las ciudades. En consecuencia, el suelo se ha vuelto escaso y valioso, de tal manera que llegar a los niveles recomendados de áreas verdes es cada vez más difícil.

Esto hace de la dotación de espacio público un factor importante de desarrollo, pero muy difícil de satisfacer.

Convertir lugares de estacionamiento en espacios públicos es una solución creativa, simple y efectiva para combatir su escasez. Además de dotar de espacio público, los parklets ofrecen beneficios importantes en cuestión de salud y economía.



Exhibition Road, Londres, Inglaterra

BENEFICIOS DE SALUD

El diseño de ciudades está relacionado directamente con la salud de sus habitantes⁸.

Actualmente en México, un gran número de personas sufre diabetes y enfermedades relacionadas con el sobrepeso. De hecho, **desde el año 2000, la diabetes se ha convertido en la primera causa de muerte entre mujeres y hombres**⁹.

La tasa de diabéticos en México ha aumentado en un 2% anualmente entre 1988 y 2000, siendo el caso más acelerado a nivel mundial. En 2009, cerca del 14% de todas las muertes estaban atribuidas solamente a esta enfermedad¹⁰.

A nivel mundial, el 90% de los pacientes diagnosticados tienen diabetes de tipo dos, la cual está asociada a la inactividad física y sobrepeso¹¹.

Lo anterior, demuestra que los problemas de salud están ampliamente relacionados con la inactividad física, de tal manera que designar espacios que fomenten la actividad es de suma importancia para la salud y bienestar de los ciudadanos¹².

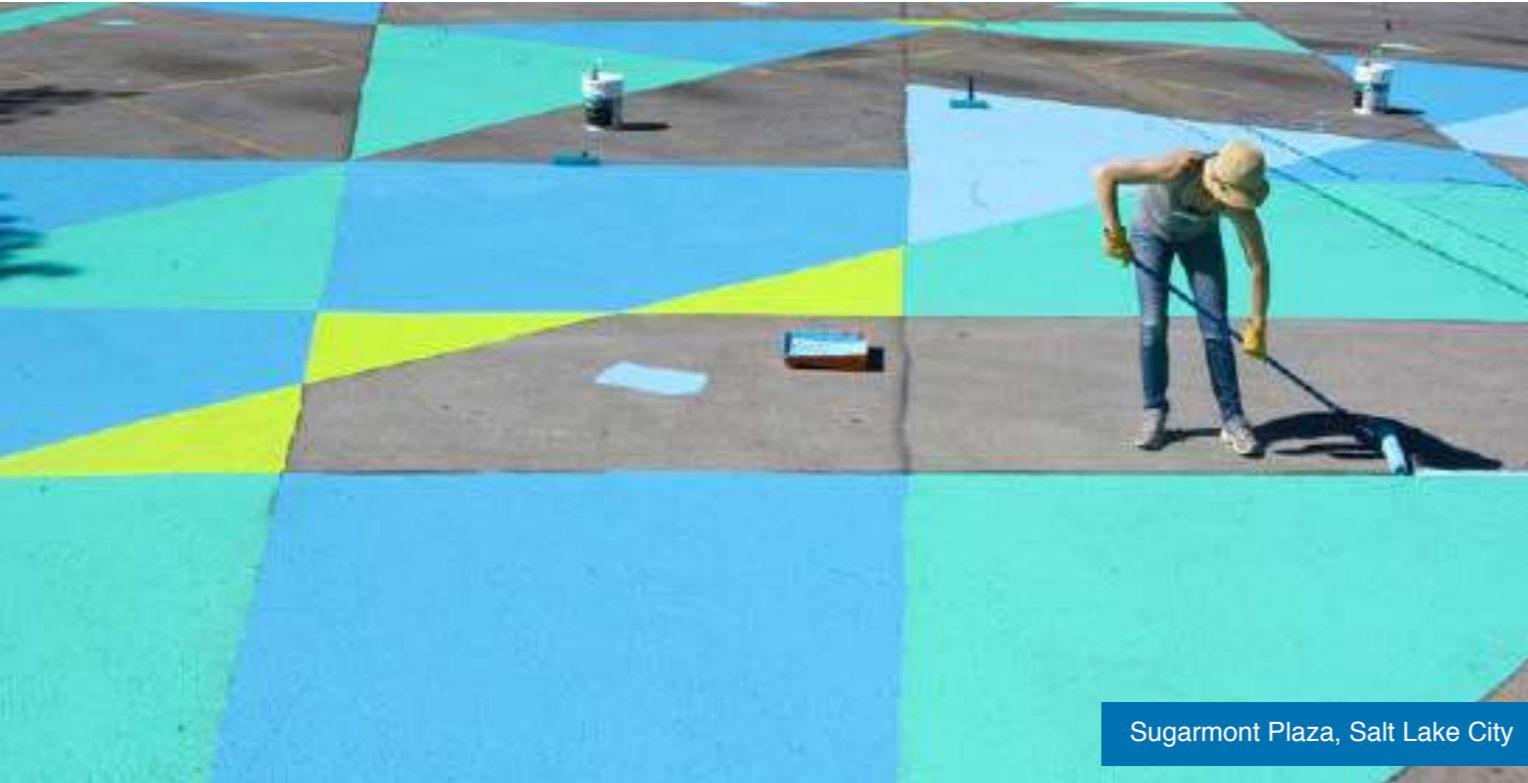
Por su lado, las intervenciones a escala de calle¹³ han sido asociadas con el aumento de la actividad física de los ciudadanos, en un 35% a 61%, según el Departamento de

Planeación de la ciudad de Nueva York.

En la misma línea, los ciudadanos quienes cuentan con espacios públicos a una distancia no mayor de 10 minutos caminando desde su casa, cumplen con



Días de Playa, Medellín, Colombia



Sugarmont Plaza, Salt Lake City

los niveles de actividad recomendados, muy por encima de aquellos sin lugares cercanos a donde caminar.

Se ha encontrado también que los habitantes de barrios con banquetas tienden a caminar un 65% más que los habitantes de barrios sin banquetas¹⁴. Todos estos datos demuestran que los entornos céntricos, confortables y seguros estimulan la movilidad activa.

En México, donde los problemas relacionados a la falta de actividad física son cada vez más serios y constantes, estos entornos sanos y seguros deben ser especialmente considerados. Los *parklets* contribuyen con el diseño de

calles, centrándose en las necesidades de la comunidad a una escala humana, y convirtiendo lugares de estacionamiento en destinos óptimos que generan recorridos peatonales y ciclistas. Por tanto, estos son una herramienta útil para crear entornos inmejorables que simultáneamente combatan los problemas de salud de los habitantes.

Las intervenciones a escala de calle han sido asociadas con el aumento de la actividad física de los ciudadanos en un 35% a 61%.

BENEFICIOS ECONÓMICOS

Crear entornos únicos, cautivadores, dinámicos e inclusivos es crítico para que una ciudad logre atraer recursos humanos con talento y adquirir importantes inversiones económicas.

Un estudio encontró que el 64% de los *millennials*¹⁵ escogen primero dónde quieren vivir y solo después de eso, buscan un empleo¹⁶. Demostrando que los entornos urbanos de calidad son de gran importancia para la población joven y creativa.

Por lo tanto, la capacidad de una ciudad de desarrollarse económicamente depende en gran medida de su habilidad de crear espacios atractivos, funcionales y acogedores, que a su vez atraigan gente talentosa.

Lo anterior es visible de manera notoria en el caso de Portland, Oregon, donde

ha habido un aumento de *millennials* con educación superior en los últimos dos censos¹⁷. Esto es cinco veces más que el promedio nacional y un claro indicador de que la vitalidad de la ciudad está ahora relacionada directamente con su desarrollo urbano¹⁸.

En México, atraer recursos humanos a pequeñas y medianas ciudades es también un reto. Quizás generar entornos atractivos y dinámicos sean parte del desafío y de la solución.

Además de atraer población educada, aquellos entornos urbanos que reciben algún tipo de mejora, también tienen aumentos significativos y prolongados en el consumo, como lo indica el reporte *The Economic Benefits of Sustainable Streets* en 2013, preparado por el Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York (DOT).



Programa de parques de bolsillo, México DF



Programa de *parklets*, Sao Paulo, Brasil

Dicho reporte presenta tres medidas de análisis (impuestos por ventas en comercio, arrendamientos y rentas, y el valor calculado del mercado) en siete lugares, en donde la calidad de los espacios había sido mejorado de alguna manera; los datos fueron recolectados 12 meses antes de las intervenciones (línea base) y tres años después de estos cambios.

Los sitios seleccionados para el análisis incluyeron áreas concurridas de Manhattan y zonas económicamente pobres como el Bronx. Además fueron comparados con los barrios adyacentes, que no recibieron ningún tipo de mejoría. Para el tercer año, todos los lugares que habían sido intervenidos reportaron un aumento en las ventas; y en general estos cambios fueron amplios y prolongados¹⁹.

De esta manera se validó que la inversión pública sirve para mejorar la calidad urbana a través del diseño, llevando a un aumento en ventas en el comercio adyacente, sin importar la condición económica del barrio en donde estos cambios ocurran²⁰.

Así, la inversión en infraestructura que contribuye a la creación de calles compartidas ha demostrado ser una inversión especialmente prudente.



Varios estudios han demostrado que la construcción de obras peatonales y ciclistas tiene beneficios más fuertes que aquellas centradas en el automóvil.

En 2010 se reveló que la infraestructura para la movilidad activa genera de 11 a 14 empleos por cada \$1 millón de dólares de inversión, mientras que los proyectos de infraestructura vial generan solo 7 empleos²¹.

Esto confirma que existe un mayor retorno económico de la infraestructura que promueve distintos modos de transporte. Ya que los *parklets* ofrecen destinos a dónde caminar o ir en bici, estos se convierten en una opción coherente de inversión económica en cualquier ciudad.

PROYECTOS SIMILARES EN MÉXICO

Para este tipo de intervenciones, siempre es importante aproximarse y entender la cultura local, las dinámicas del área en la que se implementarán y así asegurar que exista una comprensión apropiada de las necesidades, de los programas y políticas públicas, de las posibilidades y de los resultados esperados.

A continuación, presentamos algunas reflexiones entorno a dos ejemplos de proyectos tipo *parklet* realizados en México: la implementación de *parklets* en Puebla, y la generación de *Parques de Bolsillo* en la Ciudad de México.

A) La implementación de *parklets* en Puebla fue determinada a través del Festival de Diseño de Puebla, en el año 2013. El diseño original contempló la conexión a internet inalámbrico gratuito como un disparador de demanda.

Hoy en día este espacio es usado frecuentemente como lugar de encuentro para eventos de la ciudadanía: desde noches de karaoke, a exposiciones, o simples eventos espontáneos.

Los ciudadanos que estuvieron involucrados en el proyecto comentan que los tres impactos más importantes de éste fueron:

- El lugar creado se presta para que la comunidad participe en eventos únicos

e interesantes; gerenciando así las oportunidades de interacción entre los distintos miembros de la comunidad, y fortaleciendo las relaciones positivas entre vecinos y amigos. Participar de estas acciones, y de la espontaneidad a la que invitan los *parklets*, crea un sentido de pertenencia sobre los lugares, incrementa los esfuerzos colaborativos para promover el cambio local, y fortalece las redes de seguridad²².

- La construcción de *parklets* entrega a los ciudadanos entornos urbanos de calidad, los cuales atraen recursos humanos, y mejoran el desempeño comercial de una zona. Cumpliendo así los objetivos del *Placemaking*.
- Los residentes de localidades en donde se crean estas iniciativas, desarrollan un interés especial por estos espacios, le otorgan valor, y fomentan su uso. Sin embargo, un reto a tener en cuenta al implementar este tipo de proyectos es lograr que los establecimientos comerciales comprendan la importancia y el impacto que los *parklets* pueden tener en la zona -como ya fue mencionado con anterioridad-, lo cual se puede lograr a través del diálogo y el acompañamiento por parte de los distintos actores implicados.



Parklet en Puebla, México

PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?

B) El proyecto *Parques de Bolsillo* de la ciudad de México, tuvo como objetivo capacitar a trabajadores de gobierno sobre la importancia y el valor real del espacio Ppblico, a la vez que se crearon espacios de calidad para la gente en escenarios residuales de la ciudad.

Un objetivo secundario de esta intervención, fue motivar modos de transporte no motorizados, y generar compromiso por parte de la comunidad para hacer efectiva la recuperación del espacio público.

A través de conversaciones con quienes estuvieron involucrados tanto en el diseño como en la implementación, se resaltó el compromiso efectivo que se obtiene al validar a la comunidad como actor importante en el proceso. Bajo esa misma línea, resaltamos entonces tres aspectos claves de la metodología utilizada:

- Para definir los lugares de intervención, y el diseño a implementar, se trabajó con la comunidad creando mapas mentales que resaltaron los valores de la comunidad y del espacio a intervenir.
- Bajo una lluvia de ideas, se expusieron necesidades negativas y positivas de la comunidad, prioridades y

preocupaciones; lo que dio como resultado una interacción emotiva y movilizadora hacia el cambio positivo.

- Todos los resultados obtenidos de las sesiones y talleres, fueron elegidos por votación, y justificados por los participantes, asegurando así que el verdadero experto fuera la comunidad.

El compromiso efectivo por parte del público sostiene principios democráticos y construye un sentido de conexión y apropiación del espacio compartido²³.

Dos reflexiones quedan planteadas a partir de eso: por un lado que el involucramiento de la comunidad es crítico para obtener proyectos de espacios públicos exitosos. Y en segundo lugar, que mientras que el lugar es importante, las intervenciones deben construir conexiones, crear compromisos cívicos y empoderar a los ciudadanos, es decir que deben construir capital social, logrando que sean las relaciones un resultado igual o más importantes que el espacio recuperado por sí mismo.



Parque de bolsillo en el Zócalo, México DF



Parque de bolsillo en la Condesa, México DF

PARKLETS

¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE?

CONCLUSIONES

El espacio público es un recurso importante en Latinoamérica, así como en ciudades de todo el mundo; por tanto se deben tomar acciones y realizar esfuerzos importantes para asegurar que éste sea accesible y disponible para todos los ciudadanos.

Más allá de contribuir con la equidad social, el espacio público proporciona beneficios que pueden mejorar de una manera muy simple y radical problemas crecientes de salud y economía, entre otros.

Los *parklets* son una estrategia simple, efectiva y de gran impacto para incrementar la cantidad y calidad de espacio público disponible, mientras que contribuye también a la creación de Calles Completas y seguras.

Las *Road Diets* -Dietas Viales- pueden complementar la estrategia de *parklets* pues mejoran la seguridad vial, alentando a la gente a que disfrute de estos espacios, promocionando modos alternativos de transporte, y reduciendo espacio cedido a los autos privados, recuperánolo para los ciudadanos.

Para ser exitosos, estos proyectos e intervenciones, deberán involucrar y consultar ampliamente a las comunidades y considerarlas no solo actores importantes, sino **el experto**, admirando su conocimiento sobre el entorno local, y reconociendo (y validando) sus necesidades, deseos e intenciones.

Por tanto, los métodos que ayuden a que esto suceda, deberán ser seleccionados cuidadosamente, para comprender el escenario local.

Esperamos que la información ofrecida en este documento pueda facilitar e informar a actores de la sociedad civil, gobiernos y tomadores de decisiones por igual.

A través de esta investigación, una vez más afirmamos, que si bien estas intervenciones suelen generar el impacto adecuado para la transformación de las ciudades, se debe ser consciente de los factores locales. Trabajar sobre estos, comprenderlos y analizarlos de manera profunda, asegurarán el éxito de la intervención y el deseo de los ciudadanos de replicarla.

NOTAS

1. Seattle Department of Transportation, 2014.
2. American Planning Association, Supporting Innovation: Case Studies from Latin America on Sustainable Housing and Community Development, p. 11.
3. Complete Streets for Canada, 2014.
4. Thomas, 2013, p.2.
5. Projects for Public Spaces, "What is *Placemaking?*".
6. Enero 2012, p. 48-50.
7. Entre el 2014 y 2015, se estima que la población urbana de México crezca en un 1.49% en promedio (Central Intelligence Agency [CIA] World Fact Book, 2014).
8. Semeniuk, 2013
9. Ibid.
10. Ibid.
11. La diabetes es una enfermedad sería resultado de la incapacidad del cuerpo de producir insulina o utilizar la insulina que éste produce. La insulina controla los niveles de glucosa en la sangre, por lo que las personas que sufren de la enfermedad, tiene altos niveles de glucosa, lo que les ocasiona daños en los órganos, nervios y venas (Canadian Diabetes Association, 2014). El sobrepeso y la inactividad física contribuyen al desarrollo de diabetes tipo dos. En México, 32.4% de la población mayor a 15 años tiene sobrepeso (OECD: Obesity Update June 2014, p.2). La diabetes tipo 2 puede ser controlada a través de actividad física, por lo tanto, construir ambientes que estimulen la movilidad activa puede prevenir y controlar estas enfermedades (Mayoclinic, 2014)
12. Canadian Diabetes Association, 2014, Types of Diabetes.
13. Active Living Research as presented in American Journal of Public Health.
14. Los entornos que promueven la actividad física tienden a tener una escala humana, como la iluminación de calidad, traffic calming y la infraestructura que mejora la seguridad vial (The Community Guide, 2004).
15. Se consideran *Millenials* a aquellas personas nacidas después de 1980 (Noran, 2011).
16. Speck, 2013, 6:28.
17. Oregon implementó el *Bike Bill* (ORS 366.514) en 1971, el cual especificó que toda la construcción vial debería incluir infraestructura ciclista y peatonal. Además, los gobiernos locales deberían invertir mínimo un 1% de los recursos estatales para mejorar la infraestructura. Hoy en día, Oregon es reconocido como líder en el movimiento de las Calles Completas (McCann & Rynne, p. 28).
18. Speck, 2013, 5:40.

IMÁGENES

19. The Economic Benefits of Sustainable Streets (2013).
20. Ibid, p 41.
21. Ibid, p. 25.
22. Valerdi Morono, 4 de diciembre de 2014.
23. Lorah & Silberberg, 2013, Places in the Making.

En onrden de aparición:

Guillermo Dietrich
 Prefeitura de Sao Paulo
 REBAR Group
 Claudina de Gyves
 Ximena Ocampo Aguilar
 Guillermo Dietrich
 Ximena Ocampo Aguilar
 Allyson Fridly
 Ximena Ocampo Aguilar
 Días de Playa
 The S Line
 Claudio Sarmiento Casas
 Prefeitura de Sao Paulo
 Roberto Remes
 Ari Fernando Valerdi
 Claudio Sarmiento Casas
 Claudio Sarmiento Casas

REFERENCIAS

Active Living Research as Cited Powell, K.E., Martin, L., & Chowdhury, P.P. (2003).

Places to Walk: Convenience and regular physical activity. American Journal of Public Health, 93, 1519-1521.

American Planning Association. (N.d). Characteristics and Guidelines of Great Public Space. Consultado en <https://www.planning.org/greatplaces/spaces/characteristics.htm>

American Planning Association. Supporting Innovation: Case Studies from Latin America on Sustainable Housing and Community Development. Consultado en <https://www.planning.org/international/ecpa/pdf/finalreport.pdf>

Canadian Diabetes Association. About Diabetes: Types of Diabetes. Consultado en <http://www.diabetes.ca/about-diabetes/what-is-diabetes>

Central Intelligence Agency: the World Fact Book. (2014, June 20th). Urbanization. Mexico. Consultado en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2212.html>

The Community Guide. (2004 June). Environmental and policy approaches to increase physical activity: Street-scale urban design land use policies. Consultado

en <http://www.thecommunityguide.org/pa/environmental-policy/streetscale.html>

Complete Streets For Canada. (N.d). What are Complete Streets? Consultado en <http://completestreetsforcanada.ca>

EMBARQ. (2015, 01 27). EMBARQ. Consultado en EMBARQ: Helping cities make sustainable transport a reality: <http://www.embarq.org>

Mayo Clinic. (2014, July 24th). Diseases and Conditions Type 2 diabetes, causes. Consultado en <http://www.mayoclinic.org/diseases-conditions/type-2-diabetes/basics/causes/con-20031902>

McCann, B., S. Rynne (2010). Complete Streets: Best Policy and Implementation Practices. Chicago: APA Planning Advisory Service, 2010.

New York City Department of Transportation. (2013) Active design: shaping the sidewalk experience. Consultado en http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/sidewalk_experience/active_design.pdf

New York City Department of Transportation. (2013). The economic benefits of sustainable streets. Consultado en <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/dotlibrary.shtml>

Noren, L. (2011, October 4th). Who is the millennial generation? Consultado en <http://thesocietypages.org/graphicsociology/2011/10/04/who-is-the-millennial-generation-pew-research/>

Organization for Economic Co-Operation and Development. (2014). Obesity update. Consultado en <http://www.oecd.org/els/health-systems/Obesity-Update-2014.pdf> (p.2)

Organization for Economic Co-Operation and Development. (January 2012).

Medio Ambiente Y Crecimiento Verde. En Perspectivas OCDE: México Reformas para el Cambio. Consultado en <http://www.oecd.org/mexico/49363879.pdf>

Project for Public Spaces. (N.d.). What is placemaking? Consultado en http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/

Seattle Government: Department of Transportation. (N.d) Seattle Pilot Parking Program. Consultado en <http://www.seattle.gov/transportation/parklets.htm>

Speck, J. (Presenter).(September 2013). Technology Entertainment and Design (TED) [TED City2.0]. The Walkable City. Consultado en http://www.ted.com/talks/jeff_speck_the_walkable_city?language=en

Semeniuk, I. (2013, January 21). The city state: How urban design affects our health.

The Globe and Mail. Consultado en <http://www.theglobeandmail.com/news/national/the-city-state-how-urban-design-affects-our-health/article7616817/>

Simon Barquera, S.,Campos-Nonato, I.Aguilar-Salinas, C.,Lopez-Ridaura, R., Armando, A. and Juan Rivera-Dommarco. Diabetes in Mexico: cost and management of diabetes and its complications and challenges for health policy [abstract]. Globalization and Health, 9:3. Abstract recieved from Globalization and Health (doi:10.1186/1744-8603-9-3) Thomas, L. (2013).

Road Diet Converstions: A Synthesis of Saffety Research. Chapel Hill: Federal Highway Administration

Vancouver Foundation. 2012 June. Connections and Engagement. Consultado en <https://www.vancouverfoundation.ca/sites/default/files/documents/VanFdn-SurveyResults-Report.pdf>

