

Anexo 7.

Asunto: Proposición No. 023 de febrero de 2012

Fecha: junio 12 de 2012

TEMA: Peatonalización de la Carrerá Séptima desde la Plaza de Bolívar hasta la calle 26.

1- Antecedentes

- La peatonalización de la carrera 7 entre calles 19 y 26 surge como estrategia del Plan de Manejo de Tráfico para la construcción del puente de la calle 7 con carrera 26.

- Es importante destacar que el artículo 28 del Decreto 319 de 2006 define el concepto de “Construcción de Redes Peatonales” de la siguiente forma:

“(...) a. Construcción de Redes peatonales: Pretenden el aseguramiento de rutas adecuadas para la movilidad no motorizada, que conecten lógicamente los principales centros de actividad local bajo conceptos ambientales, de seguridad, óptimas condiciones de infraestructura y conectividad.

Para su implementación, se estudiarán en detalle y por cada proyecto específico aspectos tales como capacidad, densidad, niveles de servicio y dispositivos de control, pero también condiciones de la población usuaria respecto de su vulnerabilidad, percepción de amenazas, exigencias técnicas para personas con movilidad reducida, y toda otra circunstancia que pueda influir en su uso. Para el efecto, se establecerán proyectos piloto a corto plazo.”

- El proyecto de peatonalizar definitivamente la carrera 7 requiere para su materialización cumplir con un estudio técnico que abarque los puntos que exige la norma. Primero, debe hacerse un proyecto piloto con todos los estudios y de acuerdo con la evaluación que se haga determinar si se mantiene.

A- Fenalco

El director de FENALCO BOGOTÁ, Juan Esteban Orrego Calle, manifestó su preocupación por el pronunciamiento del actual Alcalde Mayor, Gustavo Petro, sobre la peatonalización de la carrera 7a, desde la Plaza de Bolívar hasta la calle 26, sin presentar los estudios responsables sobre el impacto que puede generar en seguridad, movilidad e invasión al espacio público.

Desde el momento en que habló de la medida, el dirigente gremial solicitó a la administración que se realizaran los estudios de impacto correspondientes a la experiencia del “Septimazo”, pues según él, esta iniciativa fue suspendida debido a los problemas de movilidad, invasión al espacio público, proliferación de ventas ambulantes e inseguridad que generó en la zona. Según él, es importante evitar que por improvisación se termine afectando la calidad de vida de los ciudadanos que residen y trabajan en el sector. Orrego explicó que para el 98 por ciento de los encuestados sus ventas no se incrementarán si se vuelve peatonal la Carrera Séptima. Otro 98 por ciento de los 800 comerciantes consultados cree que la movilidad y la seguridad se afectarán.

http://www.fenalcobogota.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=2751&Itemid=1

http://www.portafolio.co/detalle_archivo/DR-36651

B- Medios de comunicación

• “Comerciantes protestan por peatonalización de la carrera séptima” Febrero 24 de 2012

“Le pidieron a la Administración Distrital que reconsidere las medidas. Con velas y pancartas se quejan porque la peatonalización de ésta calle atraería más comerciantes ambulantes, creando un incremento razonable en la competencia para los que ya están trabajando en la zona. Emisión Arriba Bogotá, viernes 24 de febrero de 2012”

<http://www.citytv.com.co/videos/739035/comerciantes-protestan-por-peatonalizacion-de-la-carrera-septima>

Encuesta Revista Dinero

“Sin embargo, ven con preocupación el traslado de vendedores informales a la carrera séptima entre calles 19 y 11, a la calle 19 desde la carrera cuarta hasta la carrera séptima y en Eje Ambiental cuya reubicación inicial por parte de la Alcaldía Mayor fue en la Plazoleta Rosario en la actualidad desocupada. “

- Según comerciantes encuestados de la zona peatonalizada, que corresponde a la carrera séptima entre calles 19 y 26. Aún la mayoría percibe la medida como mala con un 59% mientras que un 41% expresa es buena, luego de casi treinta días del cierre en este sector de la séptima la percepción positiva aumentó respecto a la anterior encuesta la cual en un 98% veía como negativa la peatonalización.

- En cuanto a las ventas, para el 76% piensan que han disminuido notablemente frente al 24% que piensan que aumentaron o al menos permanecieron iguales.

- El factor seguridad, es otro aspecto que preocupa a la gente del sector puesto que, el 78% de los encuestados, se sienten inseguros debido al aumento de la indigencia después de la 6:00 P.M. y por la falta de presencia de la Policía a partir de la hora en mención.
- La movilidad es tal vez el principal problema que se desprende de esta medida. Así pues para el 75% de los encuestados resulta mala, debido a que los trancones se trasladaron en las horas pico a la calle 19, las carreras, tercera (tráfico particular), novena y décima (tráfico de servicio público). Un 25% piensa que la peatonalización mejoró.
- La medida adoptada a principios de año por el alcalde de Bogotá Gustavo Petro se dio por los trabajos de demolición del puente vehicular ubicado en la carrera séptima con calle 26. Según lo estipulado la peatonalización tendrá una duración de seis meses.”
<http://www.dinero.com/actualidad/nacion/articulo/mes-peatonalizacion-continua-inconformismo-entre-comerciantes/147196>

C- Planteamientos Administraciones Pasadas

- Enrique Peñalosa

9 de abril de 1999 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-918325>

LA SÉPTIMA, PEATONAL HASTA LA 26. Por lo menos dos meses tardará la Administración Distrital en decirles a los bogotanos si es posible peatonalizar la carrera 7 y prohibir la entrada al centro de la ciudad de taxis que transiten solo con el conductor, es decir sin usuarios del servicio.

12 de mayo de 2000 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1267975>

SÉPTIMA SERÁ VÍA PEATONAL. *A partir de octubre de este año, la carrera 7a. entre las calles 6a. y 24 será fundamentalmente una vía peatonal* y por ella solo se podrá movilizar una servicio especial de buses.

22 de mayo de 2000 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1242498>

Si el alcalde Enrique Peñalosa cumple su promesa, los 1,9 kilómetros que tiene el corredor de la 7a. entre las calles 6a. y 24 se convertirá en el reino de los peatones, desde octubre próximo. ***A cinco meses de ese plazo, las características del mismo parecen ser más una idea que un plan concreto.***

- **Luis Eduardo Garzón**

3 de enero de 2007 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2348349>

Garzón también anunció que desde hoy será permanente la peatonalización de un sector del centro y evalúa una medida similar para la carrera Séptima, entre calles 6a. y 26.

29 de enero de 2007 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3418062>

Carrera Séptima será peatonal en el centro una vez a la semana desde este jueves

- **Samuel Moreno**

2 de marzo de 2009
<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo122992-septima-sera-peatonal-calles-sexta-y-doce>

La Séptima será peatonal por las calles sexta y doce

3 de agosto de 2010 <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-216938-estudios-peatonalizar-septima-entre-calles-7-y-11-comenzaran-octubre>

A comienzos de octubre se iniciarán los estudios técnicos y de diseño para la **peatonalización total de la carrera Séptima, entre calles 7 y 11, lo mismo que la ampliación de andenes desde la calle 12 hasta la Avenida Jiménez**. Se espera que las obras inicien antes de finalizar 2010. Los cambios en el tramo de la calle 12 hasta la avenida Jiménez incluyen la construcción de andenes de nueve metros de ancho y la disminución a dos carriles de tránsito vehicular.

D- Opinión de expertos

En <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1242498>

Alberto Saldarriaga “El proyecto debe ser mirado de manera integral. No se puede solucionar el problema de los peatones simplemente abriéndoles una calle, pues hay que analizar cuántos inconvenientes resuelve, pero también cuántos genera. El caos del tránsito se puede trasladar a otra calle, afirma y añade que la peatonalización implicaría contar con un sistema de transporte público con rutas circulares exclusivas para el centro, preferiblemente gratuitas, parqueaderos periféricos y una excelente organización general del tráfico vehicular en el área central”.

Juan Pablo Bocarejo: “Como política, el proyecto es excelente porque es la primera vez que se entrega un espacio amplio en el que la prioridad es el peatón. Sin embargo, con la limitación de oferta vial yo veo difícil que octubre sea el momento oportuno para ponerlo a funcionar”.

Jacques Mosseri <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1240154>

Una solución intermedia para la carrera séptima con una mezcla bien equilibrada de uso peatonal y vehicular puede redundar en mayores beneficios competitivos para el comercio y el turismo y al mismo tiempo permitir que el ciudadano disfrute del espacio público para caminar.

Ricardo Montezuma <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1242498>

La propuesta integral tendría que estar acompañada de una serie de acciones urbanísticas y arquitectónicas que funcionen a manera de locomotoras urbanas, encargadas de jalonar gran parte de la nueva dinámica para el lugar. La recuperación del centro no se puede manejar únicamente con tratamiento de pisos como varios planes lo han intentado. Podríamos introducir una calle peatonal mixta como donde se permite la circulación de automóviles a baja velocidad, los cuales están supeditados al ciudadano.

Mario Noriega <http://www.inbogota.com/transporte/peatones.htm>

“este es un tema en el que ni una, ni dos son soluciones suficientes. Peatonalizar calles del centro de una ciudad es un proyecto sumamente difícil, porque hay que crear diferentes alternativas para parqueaderos y acceso de carga entre otros”.

Arturo Ardila <http://www.inbogota.com/transporte/peatones.htm>

Ese paso, aunque difícil, es importante para la ciudad. Ardila señaló que uno de los mejores ejemplos es el de Curitiba, ciudad que inició con la peatonalización de una cuadra en su centro histórico y donde fue tal el éxito comercial y urbano que ya van en 48, “hay un buen manejo y la ciudad no ha colapsado. Tiene una vitalidad urbana y comercial increíble”.

2- Administración

A- Plan de Gobierno

“Promoveré la terminación de la red de Transmilenio, según el plan original. Construiré la red integral de Transmilenio sin paralizar la ciudad, me propongo retornar al plan original de construcción de troncales exclusivas para el transporte público, sin intervenir en los carriles de tránsito mixto. En ese propósito el diseño y contratación se limitará exclusivamente los carriles centrales en las troncales de la Carrera 7ª.”

En campaña no aparecen más menciones claras sobre peatonalizar la séptima.

B- Posición en medios

Enero de 2012 <http://m.eltiempo.com/colombia/bogota/en-un-mes-la-carrera-septima-sera-para-los-peatones/11088724/1>

“.. la Alcaldía de Bogotá anunció ayer que, en menos de un mes, **peatonalizará la carrera 7a., desde la calle 26 hasta la Plaza de Bolívar**, y prohibirá la circulación de vehículos en ese amplio cuadrante del centro de la capital... ***El anuncio, que tomó por sorpresa a muchos, no estuvo dentro del discurso del entonces candidato Gustavo Petro.*** El plan surgió durante los últimos días, cuando los expertos de la Secretaría de Movilidad evaluaron el impacto que tendrá el desmonte del puente vehicular de la 7a. con calle 26, por cuenta de las obras de la troncal de TransMilenio. Mientras analizaban las consecuencias de esa obra en el tráfico, acordaron poner en marcha dicha peatonalización, que, ***en el fondo, va acorde con los planes del alcalde Petro de restringir el uso del carro en ciertas zonas de la ciudad***, afectadas por la congestión.” Con este anuncio varios gremios (académicos, comerciantes, residentes) pidieron estudios serios para sustentar la medida, la pregunta es: ¿se han realizado?

6 de febrero de 2012 <http://www.citytv.com.co/videos/733038/petro-plantea-peatonalizar-un-tramo-de-la-carrera-septima>

Petro plantea peatonalizar la séptima desde la Plaza de Bolívar hasta la 26.

10 de febrero de 2012 <http://queridodiario.lasillavacia.com/2012/02/guinos-de-petro-penalosa.html>

“El segundo anuncio fue el de peatonalizar la Carrera Séptima. La idea de tener un centro peatonalizado se ha debatido desde la primera alcaldía de Mockus y Peñalosa ha sido uno de sus defensores. Tanto así, que el ex alcalde, que ha demostrado ser un feroz crítico de Petro, saludó la idea vía Twitter.”

25 de febrero de 2012 <http://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/2-2012-avanza-proyecto-para-peatonalizar-la-s%C3%A9ptima.html>

Inicia peatonalización desde la 19 hasta la 26.

17 de marzo de 2012 http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-11376201.html

“El alcalde de Bogotá, Gustavo Petro, anuncia que en la carrera 7a. de Bogotá, en el tramo que se peatonalizó (de la calle 19 a la 26), se reemplazarán los bolardos por árboles. "Los comerciantes están vendiendo más y la gente se siente contenta", afirma. El mandatario sostiene que en abril llegará a la ciudad un reconocido equipo de arquitectos daneses, que

han trabajado en Nueva York, en asuntos de peatonalización de vías. "Estamos mirando todo el desarrollo de Broadway", asegura Petro. Pese a que tenía un plan para ir peatonalizando más calles a lo largo de la 7a., admite que no será tan rápido como creía y prefiere que concluyan obras como la carrera 10a., o que se abra paso en la Circunvalar. "La peatonalización va a ir más lento de lo que yo quisiera", reconoce. ***El mandatario aún no ha decidido si ese experimento se prolongará en el tiempo, teniendo en cuenta que, en principio, durará solo cinco meses, mientras se construye un nuevo puente vehicular en la calle 26 con 7a.*** Petro también anuncia que en el tramo que hoy está peatonalizado en la 7a. se empezará a escuchar música clásica."

C- Plan de Desarrollo

No aparece la palabra "peatonalización" o similares. Se habla genéricamente de apoyar los transportes no motorizados sin referencias puntuales a ninguna vía de la ciudad.

D- Respuestas de la Secretaría de Movilidad

Explicó que el proyecto de peatonalización de la carrera 7ª se ejecutaría en tres etapas:

1. Sobre la carrera 7ª entre calles 26 y 19, la implementación se rige por el Plan de Manejo de Tránsito que aprobó la Secretaría de Movilidad al consorcio Constructora Bogotá Fase III-CONFASE para la construcción del puente de la carrera 7 con calle 26.
2. Sobre Carrera 7ª entre calles 7 y 12 se ejecutará una vez se apruebe el estudio técnico de peatonalización.
3. Sobre la carrera 7ª entre calles 12 y 7. Pero su implementación requiere estudios técnicos.

De lo anterior, se deduce que el Distrito no tiene estudios técnicos para peatonalizar la Carrera 7 entre las calles 26 y 7ª.

Resultados después del primer mes de la peatonalización de la carrera 7 entre calles 26 y 19

La SDM en conjunto con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá, realizó los siguientes operativos en vía:

- Operativos de control para el ascenso y descenso de pasajeros en zonas no autorizadas sobre las vías de desvío.
- Operativos de control al estacionamiento indebido sobre las vías de desvío.
- Operativos de control a las actividades de cargue y descargue en horas no autorizadas

INFRACCIÓN	No DE COMPARENDOS
Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.	1
Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código.	1
Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	12
Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.	1
No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.	1
Dejar o recoger pasajeros en sitios no autorizados	3
Cruzar semáforo en rojo	1
Bloquear calzada o intersección	2
Cambio de servicio	2
TOTAL	24

Fuente: Elaboración propia con base en reporte estadístico SETRAMEROG

Con un total de veinticuatro (24) comparendos, de los cuales en cuatro (4) hubo inmovilización del vehículo. Estos operativos se efectuaron en el área de influencia del Plan de Manejo de Tráfico por demolición del puente vehicular en la Carrera 7 con Calle 26.

Volúmenes

vehiculares

Con la finalidad de verificar las condiciones de movilidad de la zona centro de la ciudad, se realizó el análisis de las siguientes intersecciones, teniendo en cuenta la hora pico de la mañana registrada para cada intersección en los diferentes días de aforo.

Carrera 7 por calle 19

Esta intersección presentó la hora de máxima demanda en el periodo de 06:45 - 07:45 con un total de 4.726 vehículos/hora. En esta misma hora, para el día 03 de Marzo de 2012 se registró una disminución del 30% presentando un volumen vehicular de 3.287 vehículos/hora.

Así mismo, el flujo vehicular proveniente del sur por la carrera 7, es decir, el registrado para el total del acceso sur, disminuyó aproximadamente un 50% con un registro de 2.101 vehículos/hora el 24 de Febrero de 2012 y de 1.045 vehículos/hora el 02 de Marzo de 2012.

Para los automotores que toman la Calle 19 al occidente y provienen del sur por la Carrera 7, se presentó un incremento vehicular de 416 vehículos/hora y de los que toman al oriente de 87 vehículos/hora.

La hora de máxima demanda registrada el día 02 de Marzo de 2012 es de 07:15-08:15. Igualmente, presenta incrementos vehiculares sobre la calle

19 hacia el occidente y oriente con 420 vehículos/hora y 97 vehículos/hora respectivamente.

E- Aspectos relevantes respuestas de la secretaría de Hábitat a la proposición

- A la pregunta de qué tipo de actividades desarrolla la secretaria en coordinación con otras entidades para garantizar el impacto positivo de la peatonalización, responde que mantiene un profesional en el puesto de mando unificado creado por la administración para el manejo y seguimiento de la medida.
- Frente a la relación entre peatonalización y renovación urbana la secretaria dice que la renovación “(...) *involucra acciones que implican la cercanía entre los lugares de residencia y los lugares de trabajo de los ciudadanos de tal manera que dicha cercanía implica medios de transporte más amables, incluso el desplazamiento a pie de los residentes del centro (...)*”
- Sobre la revitalización del centro, básicamente la secretaria transcribe apartes de la propuesta de plan de desarrollo que la administración presentó a consideración de la ciudadanía en el mes de marzo y en particular señala que la revitalización contempla entre otras acciones “(...) *la generación de nuevo espacio público (...) generación de espacios públicos verdes que visibilicen y permitan generar nuevos significados urbanos alrededor del agua.*

Reflexiones sobre la peatonalización y la renovación urbana

- **No hay claridad de si la administración quiere convertir a la carrera séptima en uno de los ejes estructurales de la renovación urbana en el centro.** Aunque la propuesta de peatonalizar la carrera séptima surge en el marco de la gestión del tráfico en el centro de la ciudad, esto con ocasión de la construcción de las obras de Transmilenio (demolición del puente vehicular de la calle 26) en el sector aledaño, abre el debate sobre los impactos que la medida genera en términos de la transformación socioeconómica y cultural de la ciudad, pues el sector inmediato al corredor vial ofrece una oferta de servicios que son demandados no solo por sus habitantes locales sino por otros que provienen incluso de partes distantes de la ciudad. Parece que, sin que la administración se lo esté proponiendo, la peatonalización puede estar conduciendo a un proceso espontáneo de renovación urbana al cambiar los hábitos de sus usuarios frecuentes y de quienes por la novedad la visitan ocasionalmente.

No obstante, a la luz de las respuestas a la proposición y de la información disponible en las páginas de internet institucionales de las diferentes secretarías distritales no existe evidencia estadística ni mucho menos de

percepción ciudadana para evaluar la medida, lo cierto es que mínimos detalles como la iluminación del corredor han sido descuidados por lo cual de facto no se puede pensar en que la peatonalización haya generado una transformación contundente del territorio que lleve a hacerlo atractivo a más y nuevos visitantes. Por el contrario, los usuarios habituales que se desplazan de partes lejanas de la ciudad hacia la zona se quejan de las dificultades para moverse que la medida generó, según indica una reciente encuesta contratada por Fenalco¹.

Así pareciera que una vez termine las obras de Transmilenio, el corredor volverá a ser para los vehículos pues aún no se evalúa cual es la pertinencia y viabilidad de mantener la peatonalización de este corredor y extenderlo geográficamente al servicio del proceso de revitalización urbana que se propuso en el Plan de desarrollo distrital.

- **¿Cuál es el valor urbano que impulse mantener la peatonalización?** Varias experiencias de peatonalización en el ámbito internacional responden a la conservación de valores culturales o económicos de interés para la colectividad, bien sea para hacer de los centros históricos un atractivo turístico de la ciudad o para propiciar clúster de comercio o servicios que dinamicen el mercado local.

En el caso de las iniciativas que propenden por hacer de los centros históricos un atractivo turístico a la peatonalización le anteceden estudios que evalúan las condiciones de seguridad, confort, estética de los edificios, facilidad de acceso, oferta gastronómica, comercial y cultural que existe o eventualmente se pueda ofrecer en el lugar y que garantice de un lado, un flujo de personas y de otro la mínima expulsión de actividades de la zona.

En esa medida las peatonalizaciones ha ido más allá de restringir la circulación de vehículos y ha propendido por la dotación del corredor vial con un mobiliario urbano (luminarias, canecas, bancas, puntos de información, árboles y puestos de seguridad) que de soporte al imaginario de proyecto deseado por la ciudad.

- **Conciliación con comerciantes para mitigar impactos probables.** Pese a no existir evidencia empírica de que la peatonalización de vías conlleva la reducción del volumen de ventas, algunas ciudades como Denver han implementado proyectos de “semi-peatonalización” (el caso del Mall Peatonal² de 4,1 km es un ejemplo) con intervenciones en el espacio

¹El 75 por ciento de los encuestados la consideró mala debido a que los trancones se trasladaron en las horas pico a la calle 19, la carrera Tercera, la Novena y la Décima, mientras que un 25 por ciento piensa que la peatonalización mejoró la movilidad. Tomado de: <http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/la-peatonalizacion-en-la-septima-mejoro-el-medio-ambiente-pero-incremento-la-indigencia-fenalco/20120322/nota/1658909.aspx>

² Esta calle cuenta con doscientos árboles y cincuenta mil flores distribuidos de extremo a extremo, tiene una extensión de una milla construida en granito gris y rosado para emular el patrón con figura de diamantes que despliega el cuerpo de la

público que contienen senderos peatonales y pequeños circuitos viales de uso exclusivo para el transporte público. Estos casos se trata de áreas que tienen una demanda comercial muy alta y originada desde zonas muy lejanas por lo que se hizo necesario adicionalmente habilitar grandes estacionamientos en las cercanías de las áreas peatonalizadas.

- **Proyectos planeados a gran escala garantizan seguridad, mejoras en el comercio, y atracción turística.** En Minneapolis (EEUU) y Shanghai (China) los comerciantes locales no sólo estuvieron de acuerdo con la peatonalización de algunas vías sino que además acordaron con la autoridad local la co-financiación de las obras requeridas. En Shanghai, la vía Nanjing fue peatonalizada con el concurso de empresarios con el fin de potencializar un mercado interno con diferentes ofertas culturales, gastronómicas y comerciales.³

Por su parte en Oaxaca (México) la autoridad municipal peatonalizó 12 cuadras del centro histórico con el fin de hacerlo atractivo turísticamente y rescatar el patrimonio histórico de la ciudad⁴.

- **Reflexión final ante la improvisación política sobre el futuro de la carrera séptima.** Factores como la accesibilidad, el conjunto de atractivos, el uso multifuncional, el potencial de la zona para incrementar el comercio y el desarrollo económico, entre otros aspectos, deberían estar siendo evaluados por parte de la administración para establecer que corredores viales idealmente pueden peatonalizarse como soporte a la revitalización urbana. Las relaciones funcionales que hoy tiene la carrera séptima con diferentes zonas de la ciudad no pueden ser obviadas a la hora de pensar en volver permanente su peatonalización. Los sistemas de información con los que cuenta la ciudad deben revelarnos a través de estudios de origen-destino, análisis de tiempos de recorrido y vías alternas, así como la realización de sondeos de opinión a transeúntes, habitantes y usuarios cual es el valor urbano que se le dará a este corredor.

víbora de cascabel. Cuenta además con 28 cafés al aire libre y servicio de transporte gratuito con paradas en cada esquina para recorrer su oferta cultural y comercial. Toamdo de: <http://www.denver.org/what-to-do/AtraccionesSobresalientesEnDenver>

³ Hernández Sergio; Ventajas y desventajas de la peatonalización de la avenida independencia en el centro histórico de veracruz.

<http://www.eumed.net/jirrr/1/AMECIDER2006/PARTE%205/235%20Sergio%20Hernandez%20Mejia%20et%20al.pdf>

⁴ Hernández, S; op cit pág. 4.