LUCHAR POR LA CALLE

Manual para una revolución urbana

JANETTE SADIK-KHAN
& SETH SOLOMONOW

Traducción de
Mireia Bofill Abelló

Capitán Swing

Título original:
Streetfight: Handbook for an Urban Revolution
(2017)

© Del libro:
Janette Sadik-Khan & Seth Solomonow

© De la traducción:
Mireia Bofill Abelló

© De esta edición:
Capitán Swing Libros, S.L.
c/ Rafael Finat 58, 2º 4 - 28044 Madrid
Tlf: (+34) 630 022 531
contacto@capitanswing.com
capitanswing.com

© Diseño gráfico:
Filo Estudio - filoestudio.com

Corrección ortotipográfica:
Javier Olmos Sanz

ISBN: 978-84-127797-6-9
Depósito Legal: M-8507-2024
Código BIC: FV

Impreso en España / *Printed in Spain*
Artes Gráficas Cofás, Móstoles (Madrid)

Queda prohibida, sin autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento.

Índice

Prefacio 09

Introducción. Un nuevo código para las calles 19
01. El conflicto 25
02. En la densidad está el destino 43
03. Definir el programa 55
04. Leer la calle 75
05. Seguir las huellas 105
06. La batalla por una nueva Times Square 125
07. Robar buenas ideas 145
08. Los carriles bici y sus contratiempos 181
09. Bicicletas de uso compartido: una nueva frontera en la economía colaborativa 225
10. La seguridad está en el número 257
11. Perdonen la interrupción, pero tenemos que hablar de autobuses 289
12. Medir la calle 309
13. A pie de obra 325
14. La lucha continúa 347

Agradecimientos 365

PREFACIO

Mis seis años, siete meses y dieciocho días como comisionada de Transportes del Ayuntamiento de Nueva York comenzaron con una reunión celebrada en la sede del ayuntamiento, al pie del puente de Brooklyn, a principios de la primavera de 2007.

—¿Por qué quiere ser comisionada de tráfico? —me preguntó el centésimo octavo alcalde de la ciudad.

Era mi primer encuentro —la primera vez incluso que coincidíamos en un mismo cuarto— con el alcalde Michael Bloomberg, el empresario reconvertido en alcalde, aquel día flanqueado por seis de sus vicealcaldes sentados en torno a una inmensa mesa redonda, como los caballeros de Camelot. En aquel momento no tenía claro qué tipo de persona o de prestaciones podía estar buscando él para ese puesto tras seis años al frente del Gobierno municipal y dos de su segundo mandato. Y esa era su primera pregunta.

No me fue difícil responderla. Es un error habitual pensar que la tarea del comisionado se limita a la gestión del tráfico.

—No quiero ser comisionada de *tráfico* —repliqué—. Lo que quiero es ser comisionada de *transportes*.

Bloomberg no dijo nada y nadie se apresuró a intervenir para disipar la tensión.

«Bueno, por lo menos he tenido ocasión de hablar con el alcalde», me consolé para mis adentros, segura de que acababa de dar al traste con la entrevista.

Aun así, seguí exponiendo mis prioridades, sin saber cómo serían recibidas. Quería mejorar los autobuses de la ciudad, blanco habitual de sarcasmos. Quería convertir la bicicleta en una

alternativa real y segura de transporte en las hostiles calles neoyorquinas. Quería introducir el pago de un peaje para quienes se desplazan hasta Manhattan en coche en las horas punta y provocan la congestión que ahoga a la ciudad, y con los ingresos recaudados hacer posibles esas otras alternativas de transporte.

Unas propuestas que distaban mucho de las ideas al uso sobre transporte, pero supuse que el equipo de caballeros de Camelot quería conocer mi oferta o no me habrían invitado a su mesa. Michael Bloomberg era mundialmente conocido por sus innovaciones y una concepción del buen gobierno basada en los números. Era el alcalde que había creado el teléfono de atención ciudadana NYC311, que ofrece a los residentes la posibilidad de acceder a prácticamente cualquier servicio municipal marcando un número. El que había prohibido fumar en los bares y el uso de grasas trans en los restaurantes; minucias comparadas con la espectacular reducción de la delincuencia y el control directo sobre los colegios municipales, arrancándolos de manos de un ineficaz Consejo de Educación, conseguidos bajo su mandato. Pero, en aquel momento, su legado no incluía nada relacionado con el transporte, ninguna iniciativa, objetivo o resultado comparable a sus demás logros que tuviera como finalidad dar respuesta a los problemas fundamentales de la congestión, la inseguridad, la movilidad y el estancamiento económico en las calles de Nueva York.

En consecuencia, fui directa al grano. Sabía cómo funcionaba la ciudad y quería cambiar el *statu quo*. Hacía quince años que había dejado el puesto de asesora de transportes del alcalde David Dinkins, desde el cual había ofrecido asesoramiento en el ámbito del transporte local y regional —metro, autobuses, puentes, nodos de transporte, aeropuertos y carreteras—, en el cual intervenían otros organismos y autoridades aparte del Departamento de Transportes bajo el control directo del alcalde. Después había trabajado en la Administración Federal de Transporte Público durante el mandato del presidente Bill Clinton, había participado en la dirección de la consultoría de transporte público en Parsons Brinckerhoff, destacada empresa del sector de la ingeniería del transporte, y era presidenta y fundadora de una consultora tecnológica asociada. Haber sido convocada para esa entrevista con Bloomberg me hacía

suponer que él y su equipo no buscaban a una persona que cubriera lo que le quedaba de mandato sin demasiados cambios ni polémica. Buscaban una comisionada que conociera la arquitectura del Gobierno municipal y los elementos del transporte, pero con un metabolismo propio del sector privado, ávido de nuevas ideas y enfoques innovadores para la resolución de problemas.

Mirando a mi alrededor mientras continuaba la entrevista, no detecté demasiado interés por esas ideas entre las personas sentadas a la mesa. Cada vez estaba más segura de que jamás llegaría a ser elegida.

Me equivoqué.

Bloomberg me ofreció el puesto después de una segunda reunión en torno a un desayuno de tostadas algo requemadas y un café en Viand, su cafetería local favorita en el Upper East Side. Entonces descubrí el motivo de la ausencia de un entusiasmo más manifiesto entre los presentes durante mi primera entrevista: el tema crucial de la adopción de un nuevo enfoque transformador ya se estaba codificando mediante el PlaNYC, un plan de sostenibilidad a largo plazo elaborado bajo la dirección de Dan Doctoroff, el visionario vicealcalde de Desarrollo Económico, y que todavía no se había presentado públicamente. Por eso el alcalde y su equipo no habían reaccionado al oírme exponer mis diferentes propuestas durante la entrevista.

El PlaNYC era un plan de acción detallado con ciento veintisiete iniciativas a favor de la sostenibilidad urbana, sin parangón hasta aquella fecha en Nueva York ni en ninguna otra gran ciudad. Se proponía como objetivo una reducción del 30 por ciento en las emisiones de carbono, acompañada de una mejora de la eficiencia energética y la calidad de vida en los diferentes barrios y zonas comerciales de la ciudad de Nueva York.[1] También daba el paso poco habitual de detallar las tareas necesarias para integrar al millón adicional de neoyorquinos que se espera que vivan allí en 2030, con profundas repercusiones para el funcionamiento y los recursos de todos los organismos municipales.[2] Y por primera vez articulaba una visión del futuro que exigiría cambiar el diseño básico y el uso

[1] City of New York, *PlaNYC: A Greener, Greater New York*, Nueva York, 2007, p. 133.
[2] *Ibid.*, p. 4.

de las calles de la ciudad. En el ámbito del transporte, requería nuevas estrategias, como puede ser la introducción de autobuses rápidos y carriles bici, la apertura de zonas verdes en todos los barrios de la ciudad y un menor consumo de energía, así como el uso de materiales más sostenibles en la construcción de las calles. El PlaNYC era un manual para reescribir el código de funcionamiento de las calles y superar el mito de que Nueva York era una ciudad ingobernable, un lugar donde siempre prevalecería el *statu quo*.

Esa nueva visión se acabó de concretar cuando un creciente movimiento de presión alcanzó una masa crítica, espoleado por tres organizaciones en favor del transporte público: Transportation Alternatives, Tri-State Transportation Campaign y Straphangers Campaign, junto con personas ajenas a la política, que a menudo comprendían mejor los objetivos del Gobierno municipal y manifestaban mayor interés por ellos que muchos funcionarios y representantes elegidos. Con la presentación pública del PlaNYC, esos impulsores se encontraron de improviso con una administración que proponía soluciones para el tráfico que iban más allá de la instalación de señales y semáforos y contemplaban la seguridad, la eficiencia y la inversión en transporte sobre la base de datos reales.

Bloomberg me presentó a los periodistas y a los ciudadanos de Nueva York en una conferencia de prensa el 27 de abril de 2007, una semana después de la presentación pública del PlaNYC. «No me falles», me susurró al acabar nuestras intervenciones. No era solo una broma, aunque en aquel momento yo ignoraba que les decía lo mismo a todas las personas a quienes designaba para un cargo.

Cuando regresé al Departamento de Transportes del Ayuntamiento de Nueva York tras un largo interludio, ya sabía que su influencia se extendía más allá del tráfico. Nueva York tiene 5.800 kilómetros de calles, 19.300 kilómetros de aceras, más de 1 millón de señales de tráfico, 12.700 intersecciones con semáforos, 315.000 semáforos, 789 puentes y el ferri de Staten Island, que transporta a 22 millones de personas cada año.[3] Las calles ocupan un 25 por ciento del terreno que abarca la ciudad, lo que convierte al comisionado

[3] «About DOT», New York City Department of Transportation, www.nyc.gov/html/dot/html/about/about.shtml (consultado el 4 de agosto de 2015).

de Transportes en su mayor promotor inmobiliario.[4] El cometido principal del departamento es la gestión de la infraestructura y responder a las emergencias diarias que la desbaratan. El Departamento de Transportes del Ayuntamiento de Nueva York, con casi 4.500 personas empleadas, supera por sus dimensiones a los de muchos estados federados.[5] En vez de carreteras rurales y autopistas, entre los activos neoyorquinos figuran algunos de los terrenos más valiosos, densos y disputados del país. Visto bajo otra lente, el control del Departamento de Transportes se extendía más allá del hormigón, el asfalto, el acero y la delimitación de los carriles de circulación. Estos son los materiales fundamentales que regulan todo el espacio público y, empleados de un modo distinto, podían llegar a tener un impacto radicalmente nuevo.

Nueva York necesitaba desesperadamente un nuevo enfoque. Dos tendencias contrapuestas y cada vez más improductivas han tenido atados de manos a autoridades, urbanistas, ingenieros de tráfico y los ciudadanos a quienes sirven. La primera es la obsesión monomaníaca por los megaproyectos a la que todavía se entregan los alcaldes y que se encargan de fomentar los ingenieros, deseosos de construir puentes, nuevas autopistas elevadas, vías de circunvalación, intercambiadores y estadios para dejar huella y «hacer algo» durante su mandato. Esta tendencia choca con la segunda práctica habitual: la defensa de la conservación, focalizada en los barrios e impulsada por vecinos que se oponen no solo a los proyectos destructivos, sino también a prácticamente cualquier cambio que modifique el contexto urbano. El futuro de nuestras ciudades ha quedado atrapado entre estas dos fisuras, estancado mientras los Gobiernos municipales planifican a lo grande —con frecuencia desmesuradamente— y las comunidades urbanas se oponen de manera rutinaria con una visión de corto alcance —a veces con excesiva estrechez de miras— a cualquier cambio en el *statu quo*. A ambas partes les falta, en primer lugar, una visión de cómo las calles podrían sostener la vida y la vitalidad de los

[4] New York City Department of Transportation, *Street Design Manual*, Nueva York, 2009, p. 21.

[5] «About DOT».

barrios, y a la vez también las de la ciudad en su conjunto, y en segundo lugar, un léxico compartido que les permita identificar esa visión y alcanzarla en medio de la desconfianza mutua.

Por parte de los dirigentes, superar los modos de pensar obsoletos requiere determinación, coraje y perseverancia para soportar la lluvia de flechas y pedradas que inevitablemente sigue a cualquier cambio. Personalmente, descubrí que para iniciar proyectos de rápida transformación resulta más eficaz hablar en términos de alternativas y de seguridad. Interveníamos sobre la marcha, con los materiales que teníamos a mano, y nuestros proyectos pasaban a ser luego instrumentos para facilitar la comprensión de la propuesta entre la opinión pública y obtener así el apoyo que necesitábamos para ampliar nuestra actuación. La ejecución rápida de los proyectos demostró ser mucho más eficaz que seguir el modelo tradicional e intentar alcanzar una práctica unanimidad sobre un proyecto aun siendo ya un hecho aceptado que el *statu quo* no funciona. Los esfuerzos para alcanzar un consenso idealizado han desembocado en años de indecisión, inacción y parálisis mientras los dirigentes intentaban aplacar la oposición que lleva aparejada cualquier cambio en las calles.

Todo barrio tiene excusas para alegar que es imposible, poco práctico o simplemente una locura cambiar su modo de usar las calles. La experiencia directa me enseñó que las razones para no actuar son infinitas. Pero la inacción es inexcusable. Las autoridades y la población a la que sirven no pueden aceptar unas calles disfuncionales mientras las ciudades van creciendo. Tienen que luchar para cambiarlas. La lucha por estos cambios es... En fin, digamos que la tarea no acaba aquí.

Más que las políticas o las ideas mismas, las lecciones más valiosas para cualquier ciudad residen en las experiencias prácticas, sobre el terreno, cuando la visión se vincula a un plan y luego se ejecuta un proyecto que genera un cambio positivo. Durante mis seis años y medio como comisionada tuve en la pared junto a mi mesa de trabajo un adagio del profesor de Planificación y Diseño Urbano de Harvard Jerold Kayden: «Planificar es humano, ejecutar es divino».[6]

[6] Jerold S. Kayden, «What's the Mission of Harvard's Urban Planning Program?», *Harvard Design Magazine* 22 (2005).

Este libro deconstruye, recompone y reinventa la calle a partir de la práctica en el mundo real, no del idealismo desde una torre de marfil. Invitamos a las lectoras y lectores a considerar parte de su experiencia cotidiana de maneras que tal vez jamás habrían imaginado. Esperamos que sirva de inspiración a las autoridades municipales, urbanistas y todas las demás personas que viven en una ciudad para iniciar cambios en sus ciudades en cualquier lugar del mundo. El nuevo código de funcionamiento para las calles que desvelamos ya se ha traducido en proyectos realizados en varias ciudades del mundo global, desde los «parques de bolsillo» y las plazas de Ciudad de México y San Francisco hasta el nuevo diseño de calles acogedoras para los peatones y el transporte público en Los Ángeles y Buenos Aires, carriles bici protegidos por una zona de estacionamiento en Chicago y Salt Lake City, y la recuperación de algunas calles para uso peatonal cerca del Coliseo de Roma. Siguiendo el razonamiento de Sinatra aplicado a la teoría del transporte: si es posible conseguirlo en Nueva York, será posible en cualquier parte.

LUCHAR POR LA CALLE

Manual para una revolución urbana

A los hombres y mujeres
del Departamento de Transportes
del Ayuntamiento de Nueva York

Introducción

Un nuevo código para las calles

Todas y cada una de las calles de una ciudad tienen un código de funcionamiento implícito y, por exótica que sea su localización, desde Melbourne hasta Bombay y Manhattan, todas ellas están fallando exactamente del mismo modo. Las señales de tráfico y los semáforos, los carriles y las líneas divisorias, las aceras y los pasos de peatones, todos estos elementos programan conjuntamente la función básica de cada calle. El código de funcionamiento es el lenguaje implícito que adquiere significado cuando el diseño de la calle se cruza con las personas que la usan. Sin embargo, es en el modo de funcionamiento de la calle —cuándo caminamos y cuándo interrumpimos la marcha, cómo nos detenemos y cómo volvemos a ponernos en movimiento, cómo la interpretamos intuitivamente mientras conducimos, caminamos o pedaleamos por ella— donde quedan de manifiesto el significado profundo y las insuficiencias de dicho código.

Durante el último siglo, las calles se han diseñado para garantizar la circulación del tráfico, pero no para el sostenimiento de la vida que se desarrolla a su lado. Muchas calles ofrecen a la población escasas alternativas para moverse de un sitio a otro, desincentivan los desplazamientos a pie y sofocan la vitalidad, la interacción

social espontánea y el gasto que dinamizan a las mejores ciudades del mundo, minando unas economías que prosperarían bajo otras condiciones. Calles ineficientes y con un diseño inadecuado son escenario de una congestión crónica y de 1,24 millones de muertes anuales en accidentes de tráfico[1] en los 35 millones de kilómetros de vías de circulación del planeta.[2] Hasta hace relativamente poco, no disponíamos de un vocabulario compartido para nombrar o describir esas insuficiencias. La gente no es consciente de que las calles pueden ser un potente impulsor de la vida urbana.

La ciudad de Nueva York engloba todas las fortalezas y contradicciones de las vías urbanas. En Manhattan, en el siglo XIX se superpuso una trama sobre los antiguos senderos precoloniales. Luego, en el siglo XX, bajo el imperio del dogma de la planificación urbana, esas calles se diseñaron con vistas a maximizar el tráfico, injertando los vehículos de motor y un ideal de progreso suburbano en una ciudad donde millones de personas se mueven a pie y en metro o autobús. La Nueva York de posguerra se construyó pensando en un futuro que ignoraba la densa y animada vida urbana de sus orígenes. Sus nuevas infraestructuras, centradas en el automóvil, se convertirían en un obstáculo para el futuro que acabó llegando. Las consecuencias más visibles de este problema —calles atestadas, atascos, peligrosidad, ineficiencia y calzadas desgastadas, poco apetecibles— se han convertido en rasgos inmutables de las ciudades en todas partes.

Las calles, construidas en una época distinta, apenas prestan servicio a las y los residentes actuales. Las zonas urbanas basadas en el uso del automóvil se han adaptado al crecimiento de la población mediante la mera ampliación de una infraestructura ya obsoleta. La construcción de nuevas autovías, la ampliación de las calzadas y la imparable expansión del perímetro urbano solo han multiplicado el deterioro de los centros urbanos y sofocado los aspectos positivos que hacen de las ciudades un lugar atractivo

[1] World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*, Ginebra (Suiza), 2013, p. v.

[2] Central Intelligence Agency, «Country Comparison: Roadways», *World Factbook*, www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html (consultado el 5 de agosto de 2015).

para vivir: su accesibilidad, comodidad, diversidad, cultura e inmediatez. Interpretar las calles como lugares destinados únicamente a la circulación de los coches, en vez de al tránsito de las personas, convierte a las ciudades en lugares inhóspitos para la gente.

Las ciudades siempre han sido crisoles de cultura, tecnología y comercio, donde han confluido las mentes y civilizaciones más brillantes de la historia. Esta creatividad, sin embargo, se ve poco reflejada en las calles de las megalópolis mundiales en continua expansión. Las autoridades elegidas, los urbanistas y la ciudadanía tienen escasas expectativas con respecto al funcionamiento de las calles y, sin una clara comprensión del alcance del problema, pocas ciudades llegan a plantearse siquiera como objetivos mejorar la seguridad de sus calles, hacerlas más caminables, reducir la congestión y desincentivar la expansión hacia la periferia.

Las calles son las arterias sociales, políticas y comerciales de las ciudades. Direcciones tan icónicas como Park Avenue, Champs-Élysées, Lombard Street o Rodeo Drive son indicativas de estatus social. Las calles trazan fronteras políticas y culturales, como Eight Mile Road en Detroit, Falls Road en Belfast y las calles segregadas de Cisjordania. Desempeñan un papel crítico en las democracias y en los momentos transformadores de la historia. La plaza de Tiananmén, el Zócalo en Ciudad de México, la Bastilla, Trafalgar Square o las plazas Tahrir, Wenceslao o Taksim son espacios donde acontecen la vida y la historia.

Toda persona residente en una ciudad es peatona en algún momento del día. Una ciudad con calles que invitan a caminar, desplazarse en bicicleta y sentarse a su vera también anima a las personas a innovar, invertir y a instalarse de manera permanente allí. Independientemente de dónde vivamos o de cómo nos desplacemos o lo mucho que detestemos un carril bici, un carril bus o una plaza, las calles importan. Son la argamasa que mantiene unida a la mayor parte de la población mundial. Es preciso diseñarlas de manera que estimulen la vida en la calle, la economía y la cultura.

En todo el mundo, los habitantes de las ciudades están empezando a descubrir el potencial de sus calles y a querer recuperarlas. Comienzan a identificar un anhelo no satisfecho de disponer

de un espacio público vivible, acogedor. Muchas ciudades han emprendido esfuerzos significativos, merecedores de titulares, para recuperar calles, puentes, túneles, derechos de paso de antiguas vías férreas y transformar el equipamiento heredado en material de sueños urbanos: parques y vías verdes, oasis idílicos en medio de la ciudad que ofrecen espacio para caminar, ir en bicicleta y jugar donde antes había una autovía. Algunas ciudades están construyendo redes de carriles bici y estableciendo programas de uso compartido de bicicletas. El urbanismo táctico recupera zonas de estacionamiento durante un día y pacifica el tráfico con la ayuda de murales pintados sobre el asfalto. Sin embargo, pocas de estas estrategias se han integrado en el funcionamiento de la ciudad, de abajo arriba, empezando por la calle. Los planificadores e ingenieros de tráfico siguen utilizando manuales desfasados que prescriben calzadas anchas y dedican una ínfima atención a las posibilidades de crear espacios urbanos «caminables» con ayuda del diseño. Incluso cuando la imaginación y la voluntad política existen, intentar hacer realidad esas transformaciones largo tiempo aplazadas puede convertirse rápidamente en un combate contra el *statu quo*.

Durante un intenso período de seis años, bajo el mandato del alcalde Michael Bloomberg, Nueva York demostró ante sus propios ojos y ante el país y el mundo que casi todo lo que se había dado por sentado con respecto al funcionamiento de las vías urbanas era erróneo. La experiencia en el mundo real demostró que reducir el número de carriles en algunas calles cuidadosamente seleccionadas o cerrarlas totalmente al tráfico, además de crear espacio peatonal e insuflar nueva vida a los barrios, en la práctica también mejoraba el tráfico. Solo con pintar parte de la calzada para transformarla en una plaza, un carril bici o un carril bus, mejoraba no solo la seguridad de esa calle, sino también el tráfico y aumentaban la circulación a pie y en bicicleta, a la vez que el comercio local recibía un impulso.

Se consiguió restaurar la red de transporte de la ciudad sin arrasar ni un solo barrio ni derribar ningún edificio. Fue una intervención barata —absurdamente barata—, comparada con los miles de millones de dólares que han gastado anualmente las ciudades en Estados Unidos en la construcción de nuevas líneas de tranvía y

monorraíl y la rehabilitación o sustitución de vías y puentes envejecidos. Y también fue rápida, se completó en cuestión de días o semanas utilizando tácticas casi de bricolaje: pintura, jardineras, luces, señales indicadoras, semáforos y excedentes de gravilla. De la noche a la mañana, unas vías con varios siglos de antigüedad quedaron transformadas en oasis peatonales sobre un espacio que siempre había existido, pero que permanecía oculto aun estando plenamente a la vista.

Sin embargo, pese al amplio apoyo recibido y a los resultados inesperadamente favorables alcanzados en los sondeos de opinión, este enfoque contraintuitivo también enfureció a un ejército reducido pero ruidoso de detractores. Un conjunto variopinto de personas poco afectas al alcalde Bloomberg que contemplaban con escepticismo cualquier acción gubernamental de carácter medioambiental, saludable o «vagamente afrancesada».[3] Este sector condenó los cambios y politizó los datos que justamente deberían haber servido para trascender las pasiones que esos cambios suscitaban.

Prácticamente todas las medidas mejoraron la vida en la calle. Pero la reacción contra este planteamiento se llevó los mayores titulares. Cuando presionas contra el *statu quo*, este responde, con fuerza. A todo el mundo le gusta contemplar una buena pelea. Y esta era sin duda una pelea en plena calle, un combate políticamente sangriento y alimentado por la prensa sensacionalista. Personalmente estuve profundamente implicada en ese combate, y sigo estándolo. Pueden acusarme de tendenciosa o tacharme de chiflada —mucha gente lo ha hecho—, pero estoy convencida de que la lucha para recuperar las calles de Nueva York contiene lecciones para cualquier zona urbana y de ella depende el futuro de nuestras ciudades.

[3] Dan Amira, «Why Conservatives Hate Citi Bike So Much, in One Venn Diagram», *New York*, 5 de junio de 2013, http://nymag.com/daily/intelligencer/2013/06/venn-diagram-why-conservatives-hate-citi-bike.html (consultado el 5 de agosto de 2015).