

▲ **Palabras clave/** Escala humana, habitabilidad, sprawl, corrientes alternativas.

▲ **Keywords/** Human scale, habitability, sprawl, alternative trends.

▲ **Recepción/** 8 junio 2015

▲ **Aceptación/** 21 agosto 2015

Escala humana y corrientes urbanísticas alternativas: un cambio de paradigma en el marco de la crítica a la ciudad dispersa y difusa.¹

Human scale and alternative urban development trends: A change of paradigm in the context of critiques to disperse and diffuse cities.

Constantino Mawromatis Pazderka

Arquitecto, Universidad de Chile.

Doctor en Arquitectura y Urbanismo,

Universidad Politécnica de Madrid, España.

Académico Departamento de Urbanismo,

Facultad de Arquitectura y Urbanismo,

Universidad de Chile.

cmawroma@uchile.cl

RESUMEN/ Frente a la manifiesta insostenibilidad de la expansión urbana horizontal, resulta oportuno relevar el surgimiento de corrientes de diseño urbano que, en el marco de las crecientes demandas ciudadanas por recobrar la dimensión cualitativa del espacio público, han logrado situarse en el debate disciplinar como real alternativa al modelo disperso y difuso predominante en las periferias de la ciudad actual. No obstante las diferencias de enfoque y de origen que caracterizan a algunas de estas influyentes corrientes alternativas, se aprecia en los principios que las sustentan una progresiva convergencia en torno a la escala humana como premisa esencial en la concepción del espacio público, particularmente en las últimas décadas, producto de la exacerbada dependencia del automóvil y del impacto negativo que se deduce del modelo de desarrollo vigente. Estas corrientes alternativas logran congregarse a más actores y se instalan, poco a poco, en las esferas de toma de decisión. **ABSTRACT/** Given the manifest unsustainability of horizontal suburban sprawling, it is appropriate to address the emergence of urban design trends that –facing increasing citizen demands related to the retrieval of the qualitative dimension of the public space– have managed to position themselves in the disciplinary discussion as an effective alternative to the mainstream sprawling prevailing in the peripheries of current cities. Regardless of the varying approaches and roots known to some of such influential alternative trends, their underlying principles point to a progressive convergence to human scales as an essential premise to the way they conceive public space, particularly in the past decades, as a result of the excessive reliance on cars and the negative impact of the current development model. These alternative trends have been able to progressively bring together more stakeholders, gradually positioning themselves in decision-making arenas.

INTRODUCCIÓN. El activismo de movimientos sociales relacionados a la demanda de mejoras en las condiciones de habitabilidad de la ciudad, es expresión del conflicto entre las dinámicas de crecimiento que congregan a los distintos actores del desarrollo urbano y a la ciudadanía que reclama su espacio vital. A comienzos de la década de los 60's, Jane Jacobs caracterizó esta demanda, liderando la disputa entre la comunidad local y el influyente desarrollador urbano Robert Moses². El objetivo de la comunidad era impedir la construcción de una autopista urbana³ que involucraría la demolición de un área

en el "Bajo Manhattan". Ello marca un hito significativo que simboliza, desde entonces, la reivindicación ciudadana por recuperar la escala humana frente a la preponderancia de las infraestructuras orientadas al automóvil.

Esta confrontación, no obstante, es aún materia vigente y no resuelta en muchas ciudades a nivel global. Tanto el sesgo dogmático del Movimiento Moderno, en primera instancia, como también el utilitarismo de la producción fordista en el ámbito del suburbio -reflejado de manera elocuente en las *Levittowns*⁴ de los años 50's en los Estados Unidos-, persisten en algún grado en los modelos actuales, como resabios de un desarrollo cuantitativo. Sin embargo, es el modelo de la suburbanización residencial el que

ha generado la problemática asociada a la expansión urbana y la consecuente reducción y dispersión de las actividades exteriores (Gehl 2006), ocupando buena parte de la crítica especializada de las últimas décadas.

Esta voluntad crítica ha derivado en nuevos planteamientos contestatarios al modelo de crecimiento asociado al automóvil, que comienzan a articularse, con particular fuerza, a partir de los 80's y 90's, con nuevos modelos urbanísticos más orientados a la escala humana y un compromiso declarado hacia la sostenibilidad. Dicho objetivo congrega a corrientes de distintas procedencias que, no obstante, coinciden crecientemente en la valoración de la escala humana como aspecto fundamental en sus propuestas.

¹ El presente artículo se relaciona a la investigación de la tesis doctoral del autor, titulada "Emergencia y Convergencia de las Corrientes Urbanísticas Alternativas al Desarrollo Disperso. Europa y los EE.UU.: 1980/2010".

² Moses tuvo gran relevancia en proyectos de infraestructura vial a gran escala, favoreciendo el uso del automóvil y, con ello, la expansión de la ciudad de Nueva York hacia los suburbios.

³ Referida al *Lower Manhattan Expressway* o *Canal Street Expressway*.

⁴ Las *Levittown* simbolizan a los sistemas de producción industrial llevados al mercado de las viviendas en el ámbito suburbano durante el período de la posguerra en los Estados Unidos. Se asocian al imaginario del "sueño americano", que posibilitaba el acceso a la vivienda unifamiliar aislada, al automóvil y a los nuevos bienes de consumo.

LA DEMANDA POR LA RECUPERACIÓN DE LA DIMENSIÓN HUMANA EN LA CIUDAD.

Los aportes de Jane Jacobs (1961) y William H. Whyte (1980)⁵ cobran cada vez mayor sentido en lo referido al concepto de *placemaking*, una condición cualitativa del espacio público que logra convocar a la gente por el solo hecho de ofrecer un ambiente grato. Lo que parece evidente hoy, no lo ha sido durante gran parte de la segunda mitad del siglo XX. La proliferación de proyectos estandarizados y sus infraestructuras, que caracterizan la expansión urbana hacia las periferias, han significado la virtual desaparición del espacio público y de la calle-corredor como componente esencial que otorga el carácter urbano a una ciudad. Desde un enfoque reactivo a dicho derrotero surgen diversos planteamientos posestructuralistas que rehúyen el sesgo dogmático del funcionalismo modernista. Lo que comienza como un temprano cuestionamiento al desarrollo urbano de la posguerra, con el surgimiento de visiones revisionistas y nostálgicas -de mano de autores como Gordon Cullen y su influyente libro "Townscape" de 1961- y las exploraciones alternativas de un modernismo de segunda generación, se traduce posteriormente en un discurso posmoderno que impacta en la futura articulación de corrientes que buscan constituirse como alternativa al desarrollo disperso y difuso. Estas posturas posmodernas en el ámbito del diseño urbano, resultan en expresiones de mayor confluencia entre la arquitectura y el espacio público, como se sugiere tempranamente en los escritos de Aldo Rossi (1971) y como se reconoce, a continuación, en la literatura de Rob Krier (1975), Christopher Alexander (1977) y Leon Krier (1984), entre otros. Dichas posturas influyen, por sobre todo, en las corrientes posteriormente denominadas neotradicionales, siendo algunos de sus principales referentes los propios hermanos Krier.



Imagen 1. La ciudad de Miami refleja la expansión urbana de las ciudades del "Cinturón del Sol" en los Estados Unidos (fuente: El autor, 1998).



Imagen 2. Escaleras mecánicas en Medellín (fuente: Emanuel Giannotti, 2013).

⁵ Whyte destacaba la calidad de los pequeños espacios públicos y la calle urbana como el espacio vital que congrega a las personas.



En tanto, los modelos orientados al automóvil acusan su insostenibilidad de manera cada vez más manifiesta (Crawford 2000; Gehl 2006; Pozueta, Lamíquiz y Porto 2009). Son muchas las evidencias que apuntan hacia la necesidad de un cambio de paradigma, en especial en lo concerniente al modelo de ciudad dispersa y difusa, denominada *sprawl* en los Estados Unidos, dada la progresiva ocupación de un territorio escaso y frágil y a la dependencia cada vez mayor del tráfico rodado. Los impactos en ámbitos del medio ambiente, de los recursos naturales y energéticos, como en lo referido a la habitabilidad de las ciudades, alteran los equilibrios entre el desarrollo y la calidad de vida. En dicho escenario, las demandas ciudadanas por recobrar la escala humana son fundamento insoslayable de las tendencias urbanísticas emergentes que basan sus discursos en la sostenibilidad y en la ética que supone el logro de mejores ciudades (Max-Neef 1994; Leccese 2000; Gaffron, Huisman y Skala 2005; Gehl 2006; Duany, Plater-Zyberk y Speck 2010). Hoy, esta dimensión cualitativa del espacio urbano trasciende las ortodoxias disciplinares y obliga a la participación, bajo una actitud inclusiva e integral, de los diversos actores del desarrollo urbano.



Imágenes 3 y 4. Poundbury de Leon Krier y Brandevoort de Rob Krier y Christoph Kohl, son dos referentes que dan cuenta de la atención dispuesta por las corrientes neotradicionales a la dimensión morfológica del urbanismo (fuente: El autor, 2010).



Imagen 5. El tranvía, como parte del sistema integrado de movilidad sostenible en Bilbao, España, es un ejemplo de la relevancia del transporte público para el logro de ciudades a escala humana (fuente: El autor, 2010).



Imagen 6. Rheinauhalbinsel en Colonia, Alemania. El uso de la bicicleta y la 'paseabilidad' cobra creciente presencia en las nuevas actuaciones urbanas (fuente: El autor, 2010).

NUEVAS CORRIENTES ALTERNATIVAS AL SPRAWL: LA ESCALA HUMANA COMO PUNTO DE ENCUENTRO.

Si bien el discurso generalizado pareciera concordar con la necesidad de mejorar las condiciones de habitabilidad, expresado en la voluntad de recobrar la vida de barrio y el desarrollo a escala humana (Max-Neef 1994), ello no se condice ni con la realidad predominante en las operaciones inmobiliarias en áreas urbanas centrales, ni con la formación de un periurbano difuso. Como observa Nikos Salingaros, "la dispersión suburbana se ha convertido en una 'máquina' autogeneradora que hace realidad sus propias ambiciones, que produce una cantidad ingente de movimiento mecánico, pero que no es propicia para las acciones y las necesidades humanas naturales". (2007:1)

La expansión urbana se reproduce, ciertamente, a un ritmo alarmante, agudizando el deterioro de las ciudades, a pesar de la creciente conciencia pública respecto a la problemática y a las demandas reivindicativas en relación a los valores de una vida más pausada y en consonancia con el entorno. Solo en los Estados Unidos, cuna del llamado *sprawl*, se observó en los años 90 un incremento en la expansión urbana en una proporción aproximada que duplica las tasas de los años 50 (U.S. Department of Housing and Urban Development 2000), siendo las ciudades del llamado "cinturón del sol" (imagen 1) ilustrativas de dicho

crecimiento (García 2011).

Esta tendencia, no obstante, no es exclusiva de la realidad norteamericana: es, en efecto, un fenómeno crecientemente global, reconocible especialmente en regiones emergentes que sustentan su crecimiento en la especulación del suelo, pero también en el continente europeo. Como se advierte en un informe evacuado por la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) el año 2006, "en los últimos 20 años, la superficie construida en muchos países de Europa occidental y oriental ha aumentado el 20%, mientras que la población solo ha crecido el 6%" (p. 3).

Es en este contexto en el que germinan los referidos modelos alternativos, conquistando espacios progresivamente, tanto en ámbitos académicos y políticos, como en la acción proyectual, en un claro afán por recuperar el espacio público. La estructuración y trascendencia de estas visiones alternativas son especialmente significativas en el continente europeo y en los Estados Unidos, debido a su influencia en la disciplina del urbanismo a nivel global y a su creciente magnitud.

De la misma forma, cabe relevar las acciones a nivel local, que proliferan en realidades vulnerables e informales a partir de políticas públicas o de la participación ciudadana efectiva, logrando un cambio de actitud hacia un desarrollo urbano inclusivo y sensible con el espacio público

y la escala humana. Algunas de ellas son las experiencias del 'urbanismo social' de Medellín (imagen 2), concebido a finales del siglo pasado, con su Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y su sistema integrado de transporte. Otro caso es el de la planificación integrada de la ciudad de Curitiba, Brasil, implementada inicialmente a comienzos de la década de los 70. Los anteriores son dos referentes que surgen de una clara voluntad política y una visión a largo plazo que, a partir de la planificación integrada, apuestan por fortalecer los aspectos cualitativos del desarrollo urbano. Asimismo, en la microescala, emerge el urbanismo táctico y las actuaciones rápidas de mejora en puntos concretos, conocidas también como "acupuntura urbana" (Lerner 2003). Estas corresponden a operaciones que permiten actuar localmente de manera eficaz y participativa, especialmente en asentamientos informales, como la experiencia desarrollada en las favelas en Río de Janeiro. En ámbitos de mayor organización y formalidad, sobresalen diversas asociaciones ciudadanas que abogan por mejores condiciones de habitabilidad a nivel local y global. Agrupaciones como la *International Federation of Pedestrians* (IFP), originada en 1963 y que deriva en la serie de

conferencias internacionales de Walk21⁶, a partir del año 2000; los Congresos del Nuevo Urbanismo CNU (Leccese 2000), iniciados en el cambio de siglo; el LEED-ND, formalizado en 2009, que extiende la certificación a la escala urbana; y el *smart growth* o crecimiento inteligente en urbanismo (Duany y Speck 2010; Gavinha y Sui 2003); son algunos de los indicios que orientan el debate hacia los grandes temas que congregan el interés general, en una actitud proactiva y pragmática que busca el mejoramiento del entorno construido, lejos de los dogmatismos o del supuesto *laissez faire* de la segunda mitad del siglo pasado. Ciertamente, esta evidencia de voluntades por enfrentar la dependencia del automóvil en la ciudad tiene relación con la valorización de la escala humana. Como observa Max-Neef (1994), la base de una sana convivencia radica en un desarrollo a escala humana; un desarrollo entendido como aquel que se refiere a las personas y no a los objetos, como postulado básico, ya sea por opciones éticas, racionales o intuitivas. Por otro lado, desde una dimensión originariamente morfológica y fundamentalmente en contextos desarrollados, sobresalen tempranamente las tendencias caracterizadas como

neotradicionales (Katz 1994), que abogan por la recuperación de las condiciones cualitativas del diseño urbano en contraposición al *zoning*. A pesar de su polémica adscripción a lenguajes arquitectónicos historicistas y su atención hacia las configuraciones urbanas más compactas y diversas, señalan su preocupación por la escala humana como principio esencial. Tanto Rob, como Leon Krier (Krier y Porphyrios 1984) han sido de gran importancia en la articulación de estas corrientes, recurriendo a un discurso claro y seductor que ampara la recuperación de la forma urbana, siendo Leon el catalizador del influyente y polémico Movimiento del Nuevo Urbanismo norteamericano (Duany, Plater-Zyberk y Speck 2010). Las características de los espacios públicos de algunos de los referentes más notables de las corrientes neotradicionales logran, efectivamente, recuperar la calidad espacial propia de las ciudades preindustriales, al menos en la esfera morfológica. Ejemplos ampliamente divulgados como Poundbury (imagen 3) y Brandevoort (imagen 4) en Europa, ambos iniciados en la década de los 90, junto a múltiples proyectos del Nuevo Urbanismo ejecutados en los Estados Unidos, como Seaside, a comienzo de los años 80, y las experiencias posteriores de



Imágenes 7 y 8. El ecobarrio modelo de Vauban se configura a partir de la preocupación por la escala humana, observada en las proporciones de los espacios públicos, en la diversidad de su arquitectura y en la movilidad (fuente: el autor 2010).

⁶ A través de los ciclos de conferencias llamadas "Walk21 series" y de la Carta Internacional Walk21, se declara su visión respecto a crear un mundo en donde la gente pueda y elija caminar hacia sus labores cotidianas y, con ello, pueda llevar una vida más sana y relajada (<http://walk21.com/>).



Imágenes 9 y 10. Hammarby Sjöstad y Västra Hamnen representan una actitud innovadora que, además de incorporar las más avanzadas tecnologías, se orienta a los aspectos cualitativos del espacio público (fuente: El autor, 2010).

Kentlands y Mashpee, entre otras, ratifican la voluntad de recuperar la dimensión estética del urbanismo.

Esta preocupación se evidencia con claridad en los principios del Nuevo Urbanismo (Katz 1994) y en las declaratorias de sus congresos (Leccese 2000), como también en sus instrumentos basados en la forma urbana, para favorecer la construcción de espacios públicos vitales (Krieger 1991). En tanto, desde otro enfoque, cabe resaltar la importancia que está adquiriendo la movilidad desde una aproximación sistémica, cualitativa e integradora (imagen 5). La concepción de la movilidad sostenible e instrumentos como el *Transit Oriented Development* (Calthorpe 1993) pueden considerarse parte esencial de innovadoras políticas de desarrollo urbano, favoreciendo e impulsando el transporte público, el uso masivo de la bicicleta (imagen 6) y la caminata en configuraciones preferentemente compactas y de usos mixtos. Se extienden transversalmente conceptos como *carfree* (Crawford 2000) y *shared space* o espacio compartido (Porto y Pozueta 2008), entre otros, que se refieren al espacio viario como un ámbito integrador, restringiendo, por un lado, el libre acceso del automóvil en determinadas áreas, o congregando, por otro lado, a los distintos actores en un mismo soporte urbano (Porto y Pozueta 2008). La anterior es una

condición del espacio viario relativamente novedosa en los ámbitos disciplinares formales del diseño urbano, pero que ciertamente recuerda la vitalidad de las calles tradicionales de ciudades de la India u otros contextos similares en Asia, África y Latinoamérica.

En los ámbitos disciplinares surge, también, el concepto de ciudad paseable, el cual se refiere a la oportunidad de realizar los itinerarios cotidianos a pie, de manera saludable y segura (Pozueta, Lamíquiz y Porto, 2009). Se consigue, por tanto, revitalizar la movilidad pausada y se fomenta el encuentro espontáneo entre la gente, tal como lo pretende Jan Gehl, al postular que el 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” (2006:147).

Desde una aproximación distinta, surgen los planteamientos del ecourbanismo inspirado en los principios del informe Nuestro Futuro Común, incorporando progresivamente la dimensión humana como parte de sus principios declarados. Ello se ve refrendado en algunas destacadas intervenciones urbanas, con mayor coherencia en países del norte y centro de Europa. El ecobarrio de Vauban en Friburgo (imágenes 7 y 8), concebido a comienzos de la década de

los 90 en Alemania y, por sobre todo, el llamado enfoque Symbiocity de Suecia, son referentes recurrentemente mencionados en la literatura especializada, a propósito de los atributos cualitativos de sus espacios públicos.

Se releva su visión integral que supera consideraciones estrictamente ecologistas, procurando crear ambientes socialmente sanos y estimulantes. En el caso de SymbioCity, la implementación de dicho enfoque en algunas de las experiencias más reconocidas, como el distrito de Hammarby Sjöstad (imagen 9) en Estocolmo y Västra Hamnen (imagen 10) en Malmö, dan cuenta de una aproximación que promueve el desarrollo a escala humana, con especial atención sobre sus espacios públicos y su arquitectura. Ello puede apreciarse en las proporciones de edificios, calles y plazas; en los patrones compositivos; en las texturas y colores que singularizan las particularidades de cada barrio; y en la movilidad pausada propiciada por el diseño del espacio viario. Además, puede apreciarse en la diversidad de la arquitectura promovida por la micro-gestión y la variedad de estudios arquitectónicos que intervienen en el desarrollo urbano, garantizando así, una mayor democratización en la construcción de nuevas comunidades.

CONCLUSIONES. Desde una perspectiva historiográfica, existen variadas voluntades por plantear taxonomías respecto al surgimiento de las nuevas corrientes en el diseño urbano contemporáneo (Carmona 2003; Ordeig 2004; Busquets 2006; Moor y Rowland 2006). Sin embargo, no se ha relevado expresamente el fenómeno de la progresiva convergencia de algunas de las principales corrientes alternativas al modelo predominante -algunas manifiestamente antagónicas en sus idearios de origen- que valoran, en su conjunto, la escala humana como principio fundamental. La preocupación por otorgar espacios públicos de calidad, como lugares de encuentro, con el equipamiento y las condiciones de escala y proporción adecuadas, junto con favorecer e incentivar los desplazamientos peatonales y en bicicleta, son ámbitos transversales en donde confluyen las distintas aproximaciones como contrapropuesta a la prevalencia del automóvil, representando un cambio de paradigma virtual respecto al derrotero que supone la expansión urbana descontrolada. Carentes de la espectacularidad dogmática de los planteamientos del Movimiento Moderno, como también de la visión romántica de las utopías, las corrientes

de diseño urbano que asoman en las últimas décadas como alternativa al *sprawl*, logran hoy instalarse progresivamente en el ámbito de la toma de decisiones y son capaces de convocar a los diversos actores del desarrollo urbano en una actitud manifiestamente pragmática. Son, entonces, un punto de encuentro tanto en modestas intervenciones del espacio público de la llamada acupuntura urbana o el urbanismo táctico, como también en las grandes actuaciones urbanas. El revertir la prevalencia de las lógicas circulatorias modernistas, la zonificación segregadora y las grandes estructuras, toma cada vez más razón.

El sentido común sugerido por los escritos de Jane Jacobs parece cobrar hoy mayor relevancia y universalidad respecto a otros grandes hitos de la teoría del urbanismo, considerando que los grandes desafíos del siglo XXI, en relación a la crisis socioeconómica y medioambiental, relegan a un segundo plano las consideraciones conceptuales y estéticas, como lo manifiesta el propio Duany (2012), en una actitud que pone en valor lo cotidiano, lo modesto y a la gente, como usuarios reales de las ciudades, para descubrir sus necesidades y aspiraciones. ▲▲▲

REFERENCIAS

- Agencia Europea de Medio Ambiente, 2006. *La expansión urbana descontrolada en Europa* (EEA Briefing 4/2006). Copenhagen, Dinamarca. http://www.eea.europa.eu/es/publications/briefing_2006_4 (04.10.2012).
- Alexander, C., 1977. *A pattern language: Towns, buildings, construction*. Nueva York: Oxford University Press.
- Busquets, J., 2006. *Cities, X lines: A new lens for the urbanistic project = Ciudades, X formas: Una nueva mirada hacia proyecto urbanístico*. Cambridge, MA: Harvard University, Graduate School of Design.
- Calthorpe, P., 1993. *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- Carmona, M., 2003. *Public places, urban spaces: The dimensions of urban design*. Oxford: Architectural Press.
- Crawford, J., 2000. *Carfree cities*. Utrecht: International Books.
- Duany, A., 2012. Andres Duany on Jane Jacobs. Submitted by Ben Schulman. En *Ben Schulman's blog*. <http://www.cnu.org/cnu-salons/2012/03/andres-duany-jane-jacobs> (21.08.2014).
- Duany, A. y Speck, J., 2010. *The smart growth manual*. Nueva York: McGraw-Hill.
- Duany, A., Plater-Zyberk, E. y Speck, J., 2010. *Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American Dream*, 10th Anniversary Edition. Nueva York: North Point Press.
- Gaffron, P., Huisman, G. y Skala, F., 2005. *Ecocity - A Better Place to Live*. Viena: Facultas Verlag.
- García, C., 2011. *Antipolís: El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Gavinha, J.A., y Sui, D.Z., 2003. "Crecimiento inteligente. Breve historia de un concepto de moda en Norteamérica." *Scripta Nova*. VII, (146).[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(039\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(039).htm)
- Gehl, J., 2006. *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Jacobs, J., 1961. *The death and life of great American cities*. Nueva York: Random House.
- Katz, P., 1994. *The new urbanism: Toward an architecture of community*. Nueva York: McGraw-Hill.
- Krieger, A., 1991. *Andres Duany and Elizabeth Plater-Zyberk: Towns and town-making principles*. Cambridge: Harvard University Graduate School of Design.
- Krier, L. y Porphyrios, D., 1984. *Leon Krier, houses, palaces, cities*. Londres: Architectural Design AD Editions.
- Krier, R., 1975. *Stadttraum in Theorie und Praxis*. Stuttgart: Krämer.
- Lecese, M., 2000. *Charter of the New Urbanism*. Nueva York: McGraw Hill.
- Lerner, J., 2003. *Acupuntura urbana*. Rio de Janeiro: Editora Record.
- Max-Neef, M., 1994. *Desarrollo a escala humana: Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones*. Barcelona: Icaria Editorial, S.A.
- Moor, M. y Rowland, J., 2006. *Urban design futures*. Londres: Routledge.
- Ordeig, J.M., 2004. *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*. Barcelona: Instituto Monsa de ediciones.
- Pozueta, J., Lamiquiz, F. y Porto, M., 2009. *La ciudad paseable: Recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. Madrid: CEDEX.
- Porto, M. y Pozueta, J., 2008. "Los espacios compartidos ("Shared Space")." *Revista Cuadernos de Investigación Urbanística* 59. <file:///C:/Documents%20and%20Settings/Administrador/Mis%20documentos/Downloads/275-747-1-PB.pdf> (21.08.2014).
- Rossi, A., 1971. *La Arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Salingaros, N., 2007. "La ciudad compacta sustituye a la dispersión." En *La ciudad de baja densidad: Lógicas, gestión y contención*, editado por Francesco. Barcelona, Diputació de Barcelona. http://www.arqchile.cl/ciudad_compacta.htm (18.08.2014).
- U.S. Department Of Housing And Urban Development, 2000. *The State of the Cities, 2000: Megaforces Shaping the Future of the Nation's Cities*. (Fourth Annual Report) Washington, D.C. <http://eric.ed.gov/?id=ED447232> (18.08.2014).
- Whyte, W., 1980. *The social life of small urban spaces*. Washington, D.C.: Conservation Foundation.