

LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO INTERPRETAR E INTERVENIR EN EL CASO BOGOTÁ

Myriam Stella Díaz Osorio

Universidad Católica de Colombia – Bogotá. Facultad de Diseño – Programa de Arquitectura
msdiaz@ucatolica.edu.co

Resumen

Las ciudades latinoamericanas se han visto impactadas por el aumento en las intervenciones sobre el espacio público, en el afán de cumplir con los estándares propuestos por ONU Hábitat y otras organizaciones municipales que determinan las dimensiones y calidades del espacio urbano para la ciudad contemporánea. Este ejercicio de “transformación física” de la ciudad representa un cambio en la manera en que se entiende el concepto de espacio público, desde su función como espacio para el uso colectivo y el origen de la ciudadanía. Sin embargo, las condiciones de dicho espacio público contemporáneo, no siempre favorecen su uso y disfrute de los ciudadanos, lo que implica considerar la manera en que se valora y produce el espacio público en la ciudad Latinoamericana contemporánea.

El propósito de este estudio parte de las reflexiones acerca de la valoración e intervención de los espacios públicos en la ciudad, con el fin de mejorar la calidad de los mismos y propiciar la vida urbana y la construcción de ciudadanía.

Palabras clave: Espacio Público, Dinámicas Urbanas, Vida Urbana, Calidad de Vida.

La presente ponencia expone los alcances de la investigación desarrollada por el semillero de investigación espacio público y movilidad urbana, de la Universidad Católica de Colombia – Bogotá, durante el año 2017. De esta manera se plantea el estudio sobre la valoración del espacio público en Bogotá y las reflexiones frente a la necesidad de considerar la calidad del mismo como un factor determinante para la producción del espacio colectivo de la ciudad.

En el marco del seminario Ciudad y vivienda, consideramos pertinente la reflexión sobre el espacio público, porque en el cumplimiento de las metas frente a los déficits habitacionales, pocas veces se estima que la calidad del hábitat radica no solo en la unidad de vivienda, sino en las relaciones funcionales que dicha vivienda genera con el espacio público y las infraestructuras de la ciudad. La calidad de vida no solo se mejora con el acceso a una vivienda digna, sino que realmente se origina en el encanto que le proporciona lo inmaterial de la vida misma y que se representa en las relaciones de los individuos y las construcciones simbólicas que se generan con los espacios que habitamos.

“La ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad. Es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos. La crisis del espacio público se manifiesta en su ausencia o abandono o en su degradación, en su privatización o en su tendencia a la exclusión. Sin espacio público potente, integrador socialmente, articulador física y simbólicamente, la ciudad se disuelve, la democracia que se pervierte, el proceso histórico que hace avanzar las libertades individuales y colectivas se interrumpe o retrocede, la reducción de las desigualdades y la supremacía de la solidaridad

y la tolerancia como valores ciudadanos se ven superados por la segregación y por la codicia, por el egoísmo y la exclusión.”¹

El espacio público contemporáneo

La arquitectura de las ciudades ha identificado en todos sus modelos el desarrollo y evolución del espacio que se utiliza como escenario de “lo público”. Este espacio de uso colectivo y que permite la relación entre los edificios, ha variado su definición, su producción y valoración, en distintos periodos de la historia.

“Desde la noción tradicional el espacio colectivo de una ciudad puede ser definido como el sistema unitario de espacios y de edificios englobados en el territorio urbanizado, que tienen una incidencia sobre la vida colectiva, que definen un uso común para amplios estratos de la población y que constituyen la sede y los lugares de su experiencia colectiva.”²

De acuerdo a esta circunstancia consideramos que la manera en que entendemos el espacio público actualmente, difiere de otras postulaciones temporales. Por ello se hace necesario determinar la postura teórica que se aborda y que ha determinado las pautas para la producción de los espacios públicos contemporáneos, reflejando las búsquedas presentes en varios proyectos urbanos actuales.

La producción del espacio urbano contemporáneo tiene un marcado discurso que aboga por la configuración de espacios para el desarrollo de la vida colectiva, incluso soportando en las actividades, en los rituales, en los encuentros y en otros aspectos intangibles, la razón de su existencia, lo que supera el hecho físico.

“El espacio público es el lugar de encuentro ciudadano por excelencia, pero también es el foro con mayor índice de publicidad de toda la ciudad, el lugar donde más interacciones ciudadanas se pueden celebrar, donde se circula y se está para actos y actividades de lo más variopinto, donde se protesta y donde se festeja, donde se ve y se es visto, donde se exhibe una identidad personal o grupal, pero también paradójicamente, donde se puede disolver la persona en el anonimato urbano.”³

Son varios los teóricos que en sus discursos, recurrentemente, hacen la solicitud expresa acerca de la recuperación de la vida urbana, cuya pérdida se origina en los planteamientos de la ciudad moderna, continuando hasta la actualidad, con distintas manifestaciones en la ciudad.

Jane Jacobs, reconocida periodista urbana, consideró situaciones que desafiaron los postulados de la arquitectura moderna y sus paradigmas de desarrollo del espacio urbano, aportando determinantes al diseño del espacio público, definidos principalmente a través de la discusión acerca de aspectos como la seguridad, la alienación social, la falta de identidad y sobre todo la carencia de vida urbana por la alienación de la arquitectura y el reemplazo de las formas de urbanidad tradicionales, por aquellas más pragmáticas y funcionales.

“...las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de para transportar vehículos; y las aceras de las ciudades – la parte peatonal de las calles- sirven para muchas cosas aparte de para transportar peatones.”⁴

Sin embargo, aunque el planteamiento hablaba de las ciudades norteamericanas de la segunda mitad del siglo XX, en la actualidad la situación es tan vigente que, encontramos que el espacio público contemporáneo es el reflejo de las necesidades funcionales de tránsito y, en gran número, no ofrecen elementos de interés particular para el ciudadano, mellando la calidad de vida de dichos habitantes.

Así lo afirma el arquitecto urbanista Jan Gehl (2014), que plantea una constante presente en las grandes ciudades mundiales, donde existe una marcada desproporción entre espacio físico libre en relación

¹ Borja, 2012, p. 205

² Cerasi, 1990. P. 87

³ García, 2014. P. 305.

⁴ Jacobs, 1961, p. 55.

con la cantidad de seres humanos que habitan las ciudades. Este desbalance produce una condición donde las ciudades modelan al ciudadano, pero no necesariamente el ciudadano modela la ciudad.

Ghel entiende el espacio público como una combinación de funciones urbanas y reflejos del contacto humano. Además de ello, también mantiene una fuerte crítica a la modernidad por la separación del hombre de su estado social impactando en la disminución de la calidad de vida.

Las relaciones sociales se propician cuando los espacios urbanos las promueven, de allí que el ejercicio de la arquitectura y el urbanismo sean responsables, en cierta medida, de la construcción de las relaciones humanas. Para Jordi Borja y Zaida Muxi el espacio público en la era actual, debe entenderse como:

“...no solamente un indicador de calidad urbana sino que también como un instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad y para calificar las periferias, para mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades, para suturar los tejidos urbanos y para dar un valor ciudadano a las infraestructuras”.⁵

“...es un hecho que el espacio público sea el elemento determinante de la forma de la ciudad ya es razón suficiente para atribuirle el rol ordenador del urbanismo y en primer lugar de la trama urbana”.⁶

Es de anotar, que para Borja (2003) el espacio debe considerar sus aspectos funcionales y físicos, porque de ellos dependen las demás esferas de la construcción de lo público como la identidad y la pertenencia. Es por ello que el espacio público debe ser un “Espacio funcional y polivalente que relacione todo con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas”.⁷

En la contemporaneidad se ha definido el espacio público a través del ejercicio de la movilidad vehicular. La funcionalidad de la ciudad se vuelve primordial y obvia determinando la experiencia humana del espacio urbano. Por otro lado, la privatización del espacio público, que genera fragmentación de las relaciones espaciales, origina la carencia de relaciones humanas, como la que se presenta con la construcción de barrios cerrados o centros comerciales, debilitando las redes humanas e impactando directamente en la seguridad y pertenencia de los lugares. En este orden de ideas, la disfunción del espacio público, entendida como la carencia de coherencia entre las actividades humanas y la forma del espacio mismo, proporciona espacio, pero no vida urbana. (Borja en DesUrbano 2017).

Las consideraciones descritas anteriormente, requieren que se vuelva a reparar en la percepción del espacio y la relación que este tiene con las nuevas tendencias del comportamiento humano, donde se reconoce la individualidad como un factor importante de identidad para relacionarse con otros y construir sociedades.

“Dos de los resultados que —al menos en términos sociales— ha dejado el pensamiento posmoderno de las últimas décadas del siglo XX, son el individualismo y la pasión por la privacidad.”⁸

Reconquistar la ciudad a través del espacio público.

La organización estratégica de una ciudad está articulada directamente a la función que despliega el espacio público. La transformación de dicha función en la contemporaneidad, enfoca sus esfuerzos hacia la construcción ciudadana y la transformación social; de esta manera las estrategias se orientan a la comprensión y materialización de los procesos intangibles de la cultura, lo público y las dimensiones sociales en la forma del espacio público.

⁵ Borja, Muxi, 2000, p.9.

⁶ Borja, Muxi, 2000, p.53.

⁷ Borja, 2013, p.29.

⁸ García, 2014, p.303.

La reconquista y recuperación de la ciudad, insiste en que la calidad espacial de los elementos que constituyen la ciudad: la vivienda, el espacio público, los servicios, las infraestructuras, las políticas, entre las más relevantes, sean las más equitativas y que desde su diseño, reflejen en el tejido urbano, la riqueza en las dinámicas urbanas y sociales, otorgando verdadera calidad de vida a los ciudadanos.

“El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.”⁹

Las realidades y problemáticas del espacio público contemporáneo se pueden evaluar en cuatro aspectos que según Borja (2017) caracterizan el espacio urbano: el ambiente, la estética, el encanto y la relación con otros. Es necesario determinar el estado de dichos aspectos para actuar sobre ellos en función de mejorar la calidad del espacio urbano que disfrutan los ciudadanos. Borja también sugiere que se debe atender a la idea del “imaginario de ciudad” como un proceso de comprensión de los significados y relaciones que los ciudadanos tienen con el espacio mismo, desde su percepción de la ciudad.

Algunas Estrategias

Borja (2003), en su desarrollo discursivo, identifica acciones que repercuten en la reconquista de la ciudad. En primera instancia se puede reinventar el espacio público a través del reconocimiento o creación de elementos icónicos o hitos urbanos que promuevan el reconocimiento e identidad de los espacios. También a partir de la necesidad de la diversificación del uso del suelo urbano, planteando nuevas centralidades, mixtura social y habitacional. Así mismo, las políticas urbanas deben permitir la integración de los múltiples actores como las instituciones, el escenario privado y la comunidad misma, garantizando los roles y acciones de cada uno en el ejercicio de la producción de la ciudad.

El fin último de cualquier estrategia para la reconquista de la ciudad, es revalorar también a la gente como el actor más importante en la recuperación del espacio público.

Según el planteamiento de Jane Jacobs (1961) se podría decir que el espacio público en la vida contemporánea debe estar orientado netamente a fortalecer el contacto humano y hacer que, mediante el diseño urbano y la óptima localización de las distintas funciones urbanas, de manera articulada, los mismos habitantes de la ciudad se protejan y así constituyan un mutualismo entre componentes urbanos, donde se “intercambian” habitantes y unos pasan a ser los vigilantes del sector en ausencia de los primeros.

El espacio público debe ser el reflejo del contacto humano dentro de la ciudad a través de la funcionalidad, el dinamismo y la identidad del lugar como constantes claras en el desarrollo del diseño urbano.

“En principio, nuestros objetivos a este respecto son bien sencillos: conseguir calles donde el espacio público sea inequívocamente público, físicamente separado del espacio privado o de la tierra de nadie, de forma que la zona necesitada de vigilancia tenga unos límites claros y practicables; y procurar que estas calles y espacios públicos tengan unos ojos que a ser posible estén mirando continuamente”.¹⁰

La identidad y el reconocimiento de los lugares como parte de la vida activa y cotidiana de los habitantes, es otro factor al que Jacobs alude constantemente. De esta manera, en la actualidad también se considera que los actores de la construcción del espacio público, son los propios habitantes.

En cuanto a las funciones urbanas de la ciudad, sobre todo la de la movilidad, la inminente invasión del vehículo, propició la alienación humana y segregó a las comunidades por la distancia y a los individuos por encontrarse, largas horas de sus vidas, encapsulados en los vehículos. Es necesario repensar las dinámicas de las zonas urbanas y propiciar el espacio público para incentivar los desplazamientos a pie, fomentando la recuperación de las relaciones humanas.

Jan Gehl cuestiona la posibilidad de aumentar las vías peatonales para propiciar mayor vida social y encuentra una respuesta donde el espacio urbano actúa como el instrumento capaz de relacionar

⁹ Borja, 2003, p.135.

¹⁰ Jacobs, 1961, p. 62.

personas desconocidas. Sus observaciones, derivadas de análisis del sitio, evaluaciones del comportamiento del usuario, y las experiencias de este con el entorno, le permiten considerar que para la producción del espacio público contemporáneo, el entendimiento del ser y su acción en el lugar, como determinantes de diseño, potenciará la mixticidad de la función, de dicho espacio y la experiencia del usuario.

“una ciudad considerada óptima para los encuentros ofrece oportunidades para tres actividades humanas básicas: mirar, escuchar y hablar.”¹¹

Así, lo que Ghel llama la “vida entre los edificios” se entiende como un conjunto de actividades que la gente realiza cuando usa el espacio público:

“caminatas de un lugar a otro, paseos, paradas cortas, otras más largas, mirar vidrieras, conversaciones y encuentros, ejercicios, bailes, actividades recreativas, intercambio y comercio, se ven juegos, espectáculos callejeros y hasta mendigos.”¹²

Con respecto a la seguridad, Jacobs considera que la vida urbana, diversos actores en la calle, personas que se conozcan y el establecimiento de redes de vecinos es uno de los mayores agentes de seguridad:

“No debe por que garantizarse de manera esencial por la policía, por muy necesaria que esta sea. Esa paz ha de garantizarse principalmente por una densa y casi inconsciente red de controles y reflejos voluntarios y reforzada por la propia gente.”¹³

La arquitecta Macarena Rau, en su charla sobre ciudades más seguras, expone un método de reconquista de la ciudad, aplicado en un barrio de la ciudad del Salvador, para hacerlo más seguro y con identidad. Ella apoya su tesis en el paradigma de ciudad concebido por Jacobs, donde, señala las siguientes acciones para la transformación de la ciudad y su calidad:

1. vigilancia natural a través de los vecinos, desconocidos y conocidos
2. Identidad sobre el espacio público.
3. Control natural de accesos.
4. Mantenimiento de los espacios.
5. Participación de los actores directamente relacionados.

La experiencia planteada, evidencia que en el reconocimiento de las actividades cotidianas de la gente y la calidad con que las desarrolle, impacta la calidad del espacio público que permita o no llevarlas a cabo de manera eficiente. Para Jacobs (1961) la construcción y valoración del espacio público se da a través de la consideración del “ballet de la calle” donde cada actor desempeña un rol en un constante ritmo de trabajos de vigilancia y seguridad en el espacio, así mismo como el espacio propicia las relaciones entre vecinos, posibilitando su reconocimiento, seguridad y vigilancia.

Los estándares mundiales sobre el espacio público

En las consideraciones de la planeación urbana, en distintos momentos de la historia, se han determinado porcentajes de espacios considerados de uso público o de practicas sociales. Las plazas, calles y parques han sido necesariamente, parte de la forma urbana, previendo un equilibrio entre espacios libres, de uso común, los de amortiguación verde y aquellos destinados para la edificación de la ciudad.

En los últimos años y con el advenimiento de los impactos del crecimiento urbano, y las aplicaciones de la teorías de la ciudad sustentable, varias organizaciones de orden mundial, en distintos ámbitos, han determinado unos estándares o valores promedio para la comprensión del vacío urbano. Sin embargo, muchos de estos estándares no son claros en cuanto a lo que se refieren, ya que se determinan áreas de espacio libre por habitante, áreas de espacio verde por habitante, áreas de protección ambiental,

¹¹ Ghel, 2014, p. 148

¹² Gehl, 2014, p 19.

¹³ Jacobs, 1961, p. 58.

entre otras, sin que se haga una clara distinción de la finalidad de las mismas o en ocasiones se integran dos o más de estas áreas en un solo indicador, lo que no permite una comprensión del factor evaluado.

La organización mundial de la salud (OMS) recomienda 9m² de área verde por habitante, esta cifra no especifica si dichos metros deben ser parte del espacio urbano o si deberán estar contempladas como áreas de reserva natural para garantizar la eficiencia del crecimiento o densidad de la ciudad.

En el caso de Colombia, se ha determinado, en el Decreto 1504 de 1998, una definición de lo que se entiende como espacio público y del valor, en metros cuadrados, requerido en el ordenamiento territorial nacional:

Artículo 14: Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, para ser obtenido por las áreas urbanas de los municipios y distritos dentro de las metas y programas del largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince (15m²) metros cuadrados por habitante, para ser alcanzado durante la vigencia del plan respectivo.

Al respecto, el mismo decreto precisa en su **Artículo 12:** ...la medición del déficit cuantitativo se hará con base en un índice mínimo de espacio público efectivo, es decir el espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas.

No solamente la existencia de este espacio público es importante. La calidad del mismo hacen parte de las condiciones que se deben tener en cuenta:

Artículo 13.- El déficit cualitativo está definido por las condiciones inadecuadas para el uso, goce y disfrute de los elementos del espacio público que satisfacen necesidades, colectivas por parte de los residentes y visitantes del territorio, con especial énfasis en las situaciones de inaccesibilidad debido a condiciones de deterioro, inseguridad o imposibilidad física de acceso, cuando éste se requiere, y al desequilibrio generado por las condiciones de localización de los elementos con relación a la ubicación de la población que los disfruta.¹⁴

La nueva agenda urbana de Quito en su punto 13, sobre nuestro ideal común, menciona que las intenciones en las ciudades, para el siglo XXI:

Alientan la participación, promueven la colaboración cívica, generan un sentimiento de pertenencia y propiedad entre todos sus habitantes, otorgan prioridad a la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad que crean las condiciones adecuadas para las familias, contribuyen a mejorar la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales y la participación política, según proceda, y fomentan la cohesión social, la inclusión y la seguridad en sociedades pacíficas y pluralistas, donde se satisfacen las necesidades de todos los habitantes, reconociendo las necesidades específicas de aquellos en situaciones de vulnerabilidad.¹⁵

Estos valores, no reflejan de ninguna manera, la calidad física, espacial, cultural o simbólica de los espacios que se valoran, pretendiendo que con su mera existencia, los espacios públicos, sean útiles para la vida urbana. Respecto a este tenor, equipos de investigadores entre urbanistas, geógrafos, sociólogos, antropólogos y de múltiples disciplinas, han abordado la necesidad de valorar el espacio público, no solo en sus dimensiones cuantitativas sino también en las cualitativas.

Sin embargo, en los planes de intervención urbana, son varias las ciudades latinoamericanas las que han enfocados sus recursos y esfuerzos en aumentar cuantitativamente estos valores, desestimando, en ocasiones, la importancia de la percepción de espacio público, la calidad espacial del mismo y su materialidad, produciendo espacios urbanos, de poca apropiación, sin carácter e identidad, que no congregan a los ciudadanos ni les permiten ejercer su derecho a la ciudad.

Espacio Público contemporáneo en América Latina

¹⁴ Decreto 1504 de 1998.

¹⁵ ONU, 2016

Desde finales del siglo XX ciudades latinoamericanas se vieron en la necesidad de enfocar sus esfuerzos en la construcción o recuperación del espacio público en función de los planteamientos acerca de la caminabilidad, de la jerarquía del peatón y de la disminución de los vehículos en las ciudades con su derivado beneficio ambiental. Por otro lado, discursos acerca de la recuperación de la vida urbana, de las dinámicas de la calle y de las relaciones sociales, nos recuerdan los manifiestos de Jane Jacobs (1961), de Jan Gehl (2014) o de otros, que simpatizan con la recuperación de las relaciones sociales como parte de los intereses del urbanismo y de la planificación urbana. Son varios los escenarios que se pueden destacar de estas intervenciones.

Centros históricos

Ciudades como Bogotá, Buenos Aires, Cuenca, Córdoba, Medellín, México, Santiago, Santa Marta, entre otras, han rehabilitado las calles y plazas de sus centros históricos para lograr espacios de uso peatonal, más cercanos a la actividad del turismo. Son los planes de revitalización, renovación o rehabilitación de los edificios y de las estructuras urbanas, los mecanismos que han vuelto a poner en valor los espacios de la ciudad central y fundacional.

“La rehabilitación de las áreas urbanas tiene que tener un enfoque multidimensional, que abarque el entorno físico, el entorno edificado y el tejido social, con el fin de mejorar la calidad de vida de los residentes y la rentabilidad de las actividades económicas ubicadas en las mismas.”¹⁶

...la Renovación Urbana hace referencia a un proceso de intervención sobre la ciudad construida que por lo general se asocia a programas de recuperación de áreas deterioradas sobre los centros de la ciudad (esta es una de sus causas y ubicaciones más recurrentes, no por ello las únicas). Este proceso se diferencia de otros como la rehabilitación, actualización, sustitución, etc., por la magnitud de su intervención, lo cual denota en su carácter una condición de *escala urbana*, que lo separa de procesos exclusivos de intervención predial, que se acercan más a los procesos de transformación espontánea de la ciudad construida...¹⁷

Las políticas de renovación urbana apelan a las transformaciones de los espacios de los centros históricos, fortaleciendo sus usos comerciales, culturales y promoviendo nuevas dinámicas asociadas al turismo, a la conservación y la valoración del patrimonio. Así se consolidan intervenciones que proponen la modificación de algunas vías, que en el pasado fueron vehiculares y que se convierten en peatonales para atraer al ciudadano residente o visitante a caminar la ciudad y recuperar los espacios públicos del centro.

La transformación de calles vehiculares a calles peatonales es un proceso social, político y de comunicación permanente con los ciudadanos, que implica comprender las dinámicas urbanas y económicas de cada espacio, requiere del consenso entre vecinos, locatarios y autoridades para asegurar impactos positivos en quienes viven o usan estos espacios; el proceso de involucramiento de la sociedad en el significado de la peatonalización y sus efectos urbanos es permanente y por ello el correcto funcionamiento y mantenimiento de estas calles precisa del acuerdo reiterado entre todas las partes.¹⁸

Plazas históricas en Cuenca Ecuador, La plaza San Francisco en La Paz - Bolivia, o la plaza fundacional de Santa Marta, han sido readecuadas para dar paso a esta nueva tendencia de recuperación del espacio público en función del fomento de la vida urbana y del turismo.

Frentes de agua

Otro de los escenarios que se han intervenido en las ciudades latinoamericanas, son aquellos espacios públicos revitalizando las actividades urbanas a lo largo de sus bordes de río o frentes de agua como el caso de las costaneras de Rosario y Posadas en Argentina, Montevideo en Uruguay, Montería en Colombia. También proyectos de recuperación de zonas riverafías, como la intervención inicial de parques del río en Medellín o las recuperaciones de quebradas en Bogotá y también en Medellín.

¹⁶ Mutal, 2001. p 138

¹⁷ Martínez, 2012, p. 5

¹⁸ Gobierno del Distrito Federal, 2011.

Los escenarios de la movilidad

El desarrollo urbano de infraestructuras de movilidad, también ha sido oportunidad para a intervención del espacio público en las ciudades latinoamericanas. En el caso de Colombia, la intervención del metro de Medellín permitió la peatonalización de calles y zonas aledañas al centro de la ciudad y la rehabilitación material de varias calles, mejorando su calidad. Los bajo puentes en México, han permitido la creación de espacios urbanos de calidad, erradicando un problema surgido de las infraestructuras de movilidad para el metro y el vehículo privado. La intervención de los metro cables, también ha propiciado la injerencia en la creación de espacio urbanos el caso de Medellín Colombia y de la Paz Bolivia, son ejemplos de los espacios urbanos consolidados alrededor de los elementos estructurales del cable.

En este caso también vale la pena rescatar las intervenciones que se realizaron para “reparar” las grandes cicatrices del progreso de mediados del siglo XX, causado por la apertura de grandes avenidas que causaron un gran impacto en áreas urbanas y en la ciudad en general: Parque Anhangabau en Sao Paulo, Parque Bicentenario en Bogotá, Plaza de los estudiantes y Plaza San Francisco en La Paz, entre otros.

El espacio público en las periferias

Uno de los escenarios que más problemas tiene, en términos de espacio público, de su calidad y su cantidad, es la periferia de las ciudades latinoamericanas o lo que comúnmente se conoce como “ciudad informal”. En estos escenarios la ausencia de las instituciones públicas y la dinámica informal del asentamiento y ocupación del territorio, presenta un panorama desalentador frente a las cifras y aún más en la calidad del espacio público que se encuentra. Sin embargo, el caso de la intervención de plantas e infraestructura de las empresas públicas de Medellín, permitieron optimizar la calidad de vida de sectores vulnerables de la ciudad.

La nueva agenda urbana de la ONU Hábitat 2016, en su punto 25 (asentamientos irregulares y pobreza) enuncia que:

Nosotros reconocemos que erradicar la pobreza en estas formas y dimensiones, incluyendo la pobreza extrema, es el mayor desafío y un requisito indispensable para el desarrollo sustentable. Nosotros también reconocemos que la creciente inequidad y la persistencia de múltiples formas y dimensiones de pobreza, incluyendo el creciente número de barrios marginales y asentamientos informales habitables, en los países en desarrollo, es conmovedor. También es claro que la organización espacial, accesibilidad y el diseño de espacios urbanos, tanto como infraestructura y prestación de servicios básicos, en dichas configuraciones urbanas, junto con el desarrollo de políticas, pueden promover o dificultar la cohesión social igualdad e inclusión.¹⁹

Dentro de los propósitos para el desarrollo sustentable se menciona la organización espacial de las zonas vulnerables como un factor de inequidad y de exclusión, lo que nos lleva a pensar en la responsabilidad, que desde el diseño podemos tener en la configuración de una ciudad sostenible y que mejora la calidad de vida para sus habitantes.

Necesidad de valoración de la calidad del espacio público

Las experiencias descritas anteriormente son evidencia de la profusión en la producción de espacio público en las ciudades latinoamericanas y por ende de la transformación de la concepción de dichos espacios en las políticas públicas y en las realidades de los ciudadanos.

Sin embargo, la cantidad, que se ha mejorado notablemente, por lo menos en las ciudades colombianas como Bogotá o Medellín, no es deficiente a la hora de evaluar el resultado de uso, el mejoramiento de la calidad de vida o las mejoras en la vida urbana, el aumento de dinámicas sociales y demás. De ahí parte le necesidad de considerar la calidad del espacio público como un factor esencial, que sea complementario a la cantidad.

¹⁹ ONU, 2016

La calidad del espacio público es un test fundamental para evaluar la democracia ciudadana.²⁰

Para evaluar el espacio público se han determinado una serie de indicadores desde lo físico, espacial, ambiental e incluso social. Estas valoraciones han permitido enfocar esfuerzos para reconocer las potencialidades y debilidades de los espacios urbanos, facilitando su modificación o inserción más acertada sobre los entornos de carácter público.

El semillero de investigación *Espacio Público y Movilidad Urbana* desde el año 2015 ha realizado indagaciones sobre el impacto de la estructura de movilidad del sistema de transporte masivo Transmilenio, en el espacio público circundante y las reflexiones frente a las relaciones que establecen los sistemas de transporte masivo en la construcción de ciudad. Posteriormente, en el año 2016, se estudió el problema de la movilidad y del espacio público en la periferia de la ciudad permitiéndonos considerar que, en los dos casos de estudio, existen deficiencias en la calidad de los espacios que la gente ocupa en la ciudad, independientemente del tipo de espacio urbano.

El interés del equipo está en la posible intervención de los espacios de “mala calidad” y mejorarlos para que realmente sean útiles para la ciudad y sus habitantes. Previo a cualquier intervención es necesario determinar el estado actual de los espacios que requieren intervención y aunque intuitivamente se reconocen las necesidades, es preciso identificar las particularidades de cada caso.

Estas miradas reflexivas en torno a los espacios públicos de la ciudad, en distintas condiciones de producción, nos permitió evidenciar la carencia, en términos de calidad y de apropiación de dichos espacios.

Se revisaron herramientas ya consolidadas de medición del espacio público como las propuestas por instituciones como el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio público (DADEP), la encuesta de percepción ciudadana: Bogotá como vamos, concurrentes con visiones de indicadores del espacio público del DANE²¹. También se revisaron investigaciones académica sobre la construcción de indicadores y revisiones sobre su aplicación con dos artículos académicos: el primero de los investigadores Pablo Páramo, Andrea Burbano y Diana Fernández-Londoño llamado Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas (2016). El segundo el documento de Maritza Rangel, acerca de la manera de valorar indicadores para dimensionar la calidad de los espacios urbanos en un caso de estudio de la ciudad de Mérida en Venezuela, llamado Indicadores de calidad de espacio públicos, para la vida ciudadana en ciudades intermedias (2009).

Construyendo la herramienta

De la comparación de herramientas de valoración del espacio público, se destacan valores que se consideran relevantes a la hora de evaluar y tener en cuenta la producción del espacio público y se clasifican en cuatro categorías respectivamente: **Accesibilidad y movilidad**, donde se analiza el flujo y la condición del espacio público para el mismo, **Funcionalidad** el cual recurre a las condiciones físicas con criterio de función y como es apropiada y sentidas por el usuario a través de los objetos situados dentro el espacio, **Socio cultural**, que, nos da una idea global de los actores que constituyen el espacio público y las actividades de los mismos dentro de este, y por último, las **condiciones ambientales** del lugar de análisis, que nos hace obtener una visión crítica y reflexiva de calidad espacial sobre este.

La creación de indicadores de valoración es un proceso que obliga a determinar con claridad los objetivos de la medición, los elementos que componen al indicador, las unidades de medición e incluso las maneras de llevar a cabo la recolección de la información para la validez de las muestras. Es así como cada uno de las categorías seleccionadas de los estudios, se convierte en el componente, del espacio urbano a evaluar.

Definición de Componente

²⁰ Borja 2012 p.216.

²¹ DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Organismo colombiano.

Definir el componente exige considerar una definición de dicho concepto abarcando, al igual que en el indicador, los elementos que lo constituyen, sus características y estados ideales, permitiendo consolidar las escalas de medición.

Así cada componente consta de un término nominal, una definición sobre lo que aborda, un objetivo para la valoración. En términos del proceso de medición se aclaran las variables que deben ser revisadas para evaluar el espacio público, las unidades de medición y finalmente una fórmula de medición, tanto cuantitativamente como cualitativamente, construyendo así la estructura que dará pie a la creación de los indicadores internos de cada componente.

Con estos aspectos definidos, se construye una matriz que permite organizar componentes e indicadores para la revisión de los espacios públicos, dichos indicadores pueden ser evaluados dependiendo las variables de manera cuantitativa desde los elementos del espacio físico, y cualitativa entendiendo la percepción y opinión pública tanto de los que evalúan como los actores urbanos que cohabitan el lugar.

Componentes e Indicadores

Para la primera herramienta se construyen cuatro componentes y cada uno de estos tiene entre 8 y 10 indicadores, que permiten identificar valores del espacio público. Así, cada componente se desarrolla de la siguiente manera: (Tabla 1).

COMPONENTE	INDICADOR	DEFINICIÓN	OBJETIVO	VARIABLES	COMO MEDIRLO - FÓRMULA	
					CUANTITATIVAMENTE	CUALITATIVAMENTE
ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD	1. ESPACIO VIARIO PEATONAL	Zonas destinadas para el uso peatonal, sean exclusivas o con tráfico vehicular restringido.	Determinar en metros lineales, la cantidad de espacio destinada al peatón	Tramos de calle para uso peatonal (Formal e informal)	Sumatoria : Metros lineales por tramos del territorio	¿ que calles peatonales conoce? ¿ que tan grande es?
	2. ESPACIO VIARIO VEHICULAR	Zonas destinadas para el uso de transporte público y privado.	Determinar metros o kilómetros de espacio destinado al transporte público y privado	Dimensionamiento de vías vehiculares	Sumatoria : Metros lineales por tramos de calle	
	3. ESPACIO VIARIO DE CICLORUTA	Zonas destinadas para el uso tránsito de modalidades de transporte alternativo	Determinar en metros o kilómetros de espacio destinado al transporte alternativo	Dimensionamiento de vías para transporte alternativo. (bicicletas, patines patinetas)	Sumatoria : Metros lineales por sección de calle	¿ Que ciclo rutas reconoce en el sector? ¿ que tan grande es?
	8. RAMPAS Y DIVERSIDAD TEXTURAS DE PISO	Presencia de elementos que permitan la accesibilidad de cualquier actor urbano en cualquier situación física, al espacio público.	Identificar la existencia de elementos de diseño urbano que posibiliten el acceso y movilidad en el espacio público.	rampas - texturas del suelo - otros elementos		¿ el acceso al parque es posible? ¿ como es su acceso?
	9. PROXIMIDAD A SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	Hacer referencia a la presencia de paradas de transporte público entre una distancia caminable de 500 mts.	Identificar la presencia de paradas de transporte público	para		¿ cual es la parada de transporte mas cerca al espacio público?
	10. ZONAS DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR	Se refiere a los espacios formales e informales destinados al aparcamiento vehicular	Identificar las zonas de estacionamientos vehicular cerca al espacio público	zonas de aparcamiento vehicular		¿ Existen espacios destinados al parqueo de vehiculos?

	11. ZONAS PARA CICLOPARQUEOS	Se refiere a los espacios destinados al parqueo de bicicletas dentro del espacio público o cerca de el	Determinar la presencia de ciclo parqueos dentro o del espacio público o en sus inmediaciones	parqueos ciclo		¿Existen espacios para parquear la bicicleta en el parque?
--	-------------------------------------	--	---	----------------	--	--

Tabla 1. Componente funcional e indicadores de valoración del espacio público.
Fuente: Medina- Ruiz, Díaz-Osorio, Rozo-Landinez, 2017. CC BY-SA.

De la misma manera se desarrollaron los demás componentes e indicadores, permitiendo configurar una matriz de 32 indicadores iniciales, determinando condiciones para un espacio urbano de calidad en la ciudad de Bogotá. (Figuras 2,3,4,y 5).

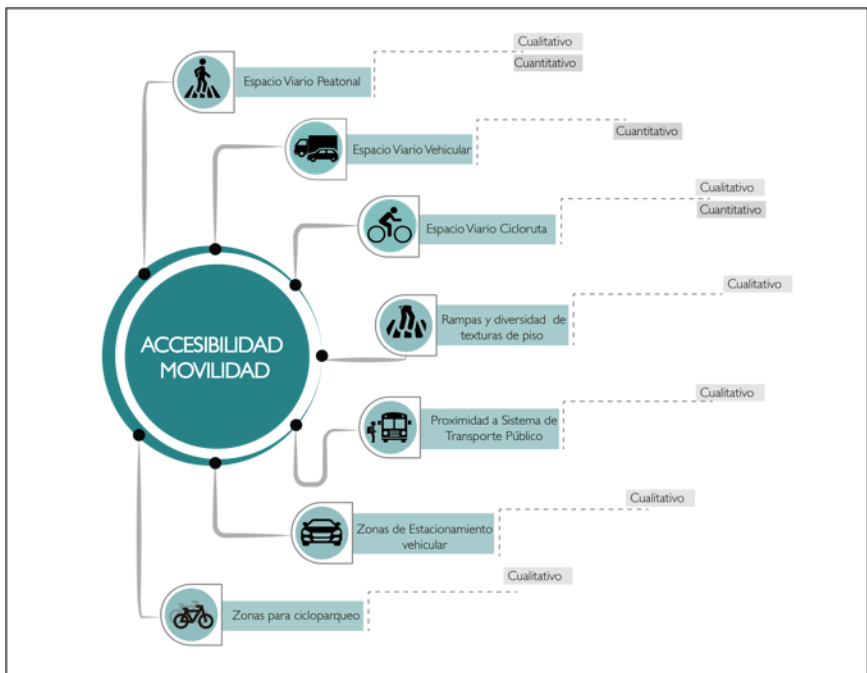


Figura 2. Componente de accesibilidad
Fuente: Medina- Ruiz, Díaz-Osorio, Rozo-Landinez, 2017. CC BY-SA.

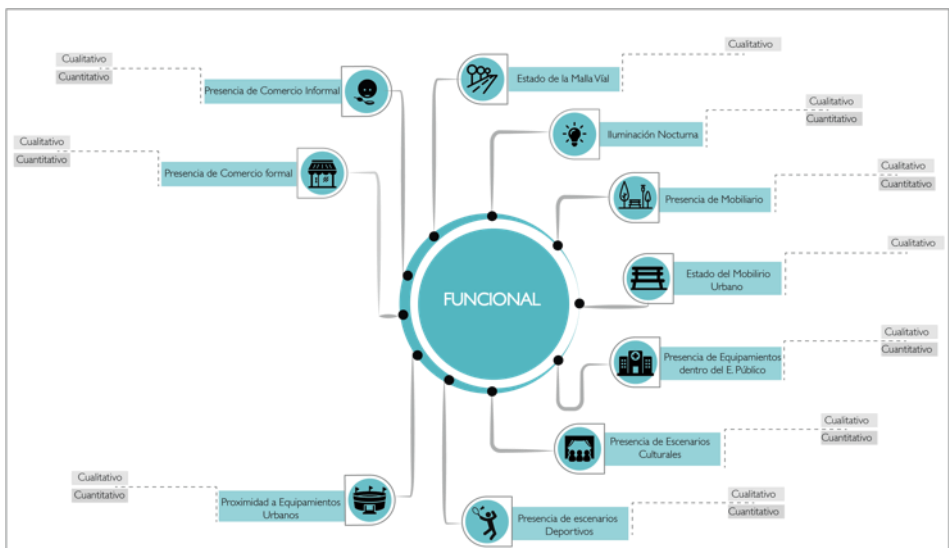


Figura 3. Componente Funcional
 Fuente: Medina- Ruiz, Díaz-Osorio, Rozo-Landinez, 2017. CC BY-SA.

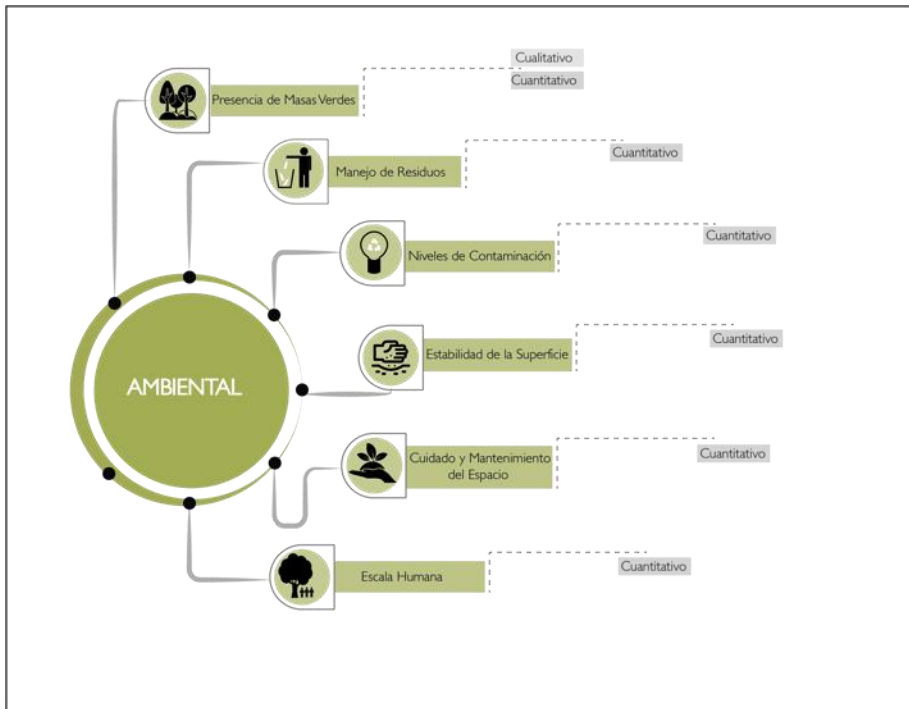


Figura 4. Componente ambiental
 Fuente: Medina- Ruiz, Díaz-Osorio, Rozo-Landinez, 2017. CC BY-SA.

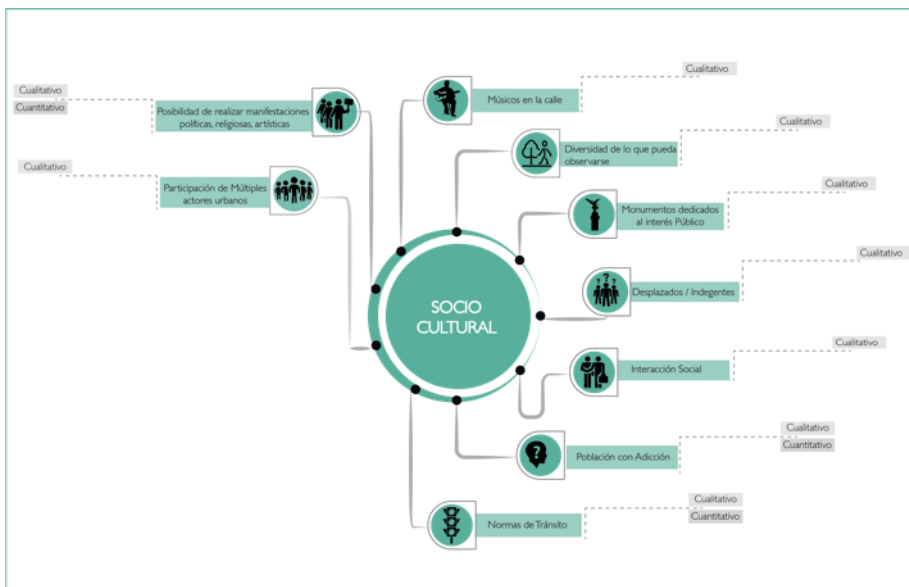


Figura 5. Componente Socio – Cultural
 Fuente: Medina- Ruiz, Díaz-Osorio, Rozo-Landinez, 2017. CC BY-SA.

Aplicación de la herramienta. Primer piloto

Para evaluar e interpretar las dinámicas que se presentan en los espacios públicos se desarrolló un primer piloto de valoración con el fin de utilizar y aplicar la herramienta construida en dos espacios

previamente seleccionados: el primero en el borde urbano sur oriental de Bogotá en el barrio Casa Loma de la localidad de Usme y en segundo caso, se valoró un espacio público producto de la inserción de Transmilenio Espacio Nororiental en la estación calle 100, de la troncal autopista norte. De esta manera se determinan resultados que caracterizan y permiten comparar la eficiencia y calidad de dichos espacios sin distinción de su lugar de localización en la ciudad.

Fue necesario acercarse a cada uno de los lugares y hacer un registro de la información para cada componente y para cada indicador, determinando así variaciones en la gradación de calidad de cada una de las consideraciones evaluadas.

Espacio público emergente calle 100

Como su nombre lo indica, el espacio **emergente** se refiere a las posibilidades de configurar espacios de **carácter público activos**, que surgen de la intervención de la infraestructura y que tienen un futuro para complementar los espacios públicos de la ciudad. Suelen ser intervenidos con edificios, plazas o parques.

Este lugar posee en términos de accesibilidad y movilidad, alto tránsito peatonal y su objetivo principal es la circulación, pero mucho de su espacio es ocupado por vías. No cuenta con circulación apropiada para las bicicletas y la infraestructura en cuanto a rampas y escaleras es precaria. En cuanto a transporte, posee múltiples opciones entre ellas Transmilenio y SITP. Desde lo funcional es utilizado en un 90% para transitar y las personas que ocupan el lugar lo hacen temporalmente. Existe un alto porcentaje de comercio formal enfocado a la gastronomía y también un alto porcentaje de ventas informales o vendedores ambulantes. El uso principal del sector es de oficinas y no hay equipamientos ni zonas de interés cultural cercanas. El mobiliario está en estado regular y no existen bancas ni zonas de espera organizada. (Figura 6)

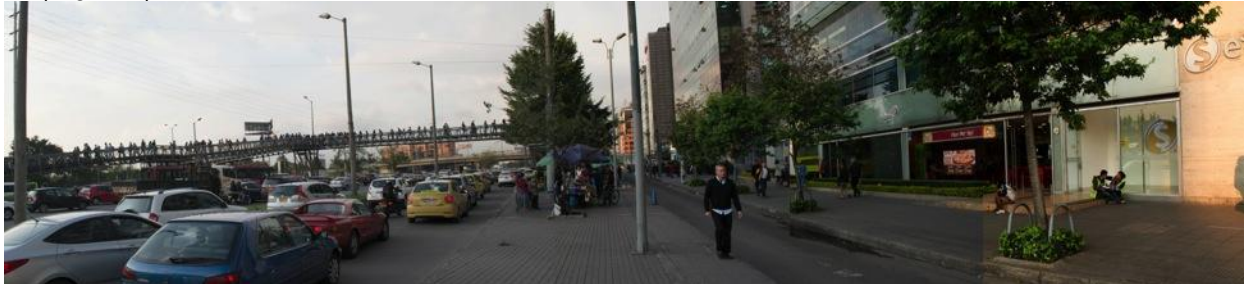


Figura 5. Espacio público en la calle 100 - Transmilenio
Fuente: David Torres. 2017. CC BY-SA.

En términos sociales, transitan el espacio diversidad de usuarios entre jóvenes, adultos, y adultos mayores, diferentes clases sociales y rangos de edad entre los 20 -60 años, en efecto la presencia de habitantes de la calle es pasiva y no genera inseguridad gracias en gran medida a los puestos informales de venta, que se convierten en la antesala de acceso a la red de Transmilenio. Se reconoce el puente de dicho acceso a la red de transporte como elemento de interés público por su función. Finalmente se reconocen señales de tránsito las cuales son respetadas por la mayoría de actores urbanos.

El lugar cuenta con presencia de vegetación en buenas condiciones y algunas zonas verdes, aunque en mal estado. Las fuente principales de contaminación provienen de la Autopista Norte y las ventas informales ya que producen basuras que se acumulan en el lugar. A pesar de esto, la basura se encuentra amontonada en lugares o cerca de las canecas y el estado del lugar en general es bueno. Las personas se sienten seguras por la continua presencia de personas y lo activo de la zona.

Borde urbano Sur Oriental de Bogotá, Casa Loma Usme- Yomasa

Los espacios públicos se configuran como fragmentos irregulares que surgen de la ocupación dispersa del territorio propia de las condiciones de frontera en la que se desarrollan de manera “ informal”

estos asentamientos. Se caracterizan por ser escenarios carentes de calidad pero son ocupados de manera constante y diversa por distintos actores y con distintas actividades. Desde el estudio del componente de accesibilidad y movilidad lo que se observa de dicho espacio, es que cuenta con zonas mínimas para el uso tanto peatonal con aceras difusas entre 70 cm común separador verde de 50 cm de ancho, no obstante los habitantes utilizan la calzada vehicular de 2.50 metros de longitud para su tránsito y acceso. Por su condición informal no existe una planeación de los elementos que lo componen. El espacio actúa como zona de esparcimiento y actividades deportivas, además de ser un lugar de paso que los conecta, en un radio de 500 metros con la red principal de transporte público de la ciudad. No existen límites ni barreras o elementos de seguridad frente al cuerpo de agua presente. (Figura 6).



Figura 6. La accesibilidad del espacio público del borde sur Oriental de Bogotá: casa Loma Usme (Yomasa).
Fuente: Medina-Ruiz 2017. CC BY-SA.

Es evidente la carencia funcional en el espacio público ya que coexisten, en primer lugar, elementos urbanos implantados por parte de las entidades públicas (las dotaciones para la cancha) y en segundo lugar otros que son instalados por la comunidad, con los insumos del territorio, con el fin de facilitar tanto su estancia en el espacio de permanencia, como el desplazamiento dentro y próximo al mismo. Sin embargo, se evidencia un deterioro del mobiliario, no se identifican equipamientos cercanos. (Figura 7)



Figura 7 Elementos urbanos del espacio público - Casa Loma Usme.
Fuente: Medina-Ruiz 2017. CC BY-SA.

Desde la percepción ambiental, evidentemente existe un verde urbano natural desde existencia de árboles, superficies verdes, incluso una quebrada que delimita el espacio público en uno de sus costados y genera tranquilidad por su presencia sonora. Sin embargo, la misma fuente de agua es vertiente de desechos por lo que en ocasiones se identifican olores característicos de basura y excremento de los animales lo que hace desagradable las cercanías al cuerpo de agua.

En términos sociales y culturales, se reconocen en el lugar diferentes modos de interacción y apropiación y a pesar que actores principales del espacio son los niños, gracias al mobiliario de juego, es un espacio que se utiliza con frecuencia en horas del día, sin embargo mantiene un control por parte de actores delincuenciales y consumidores de sustancias que hacen que el espacio no sea más

dinámico. El espacio es de un gran potencial urbano, por encontrarse en un sector de la ciudad altamente densificado y con demandas altas de espacios públicos de calidad.

Primeras Reflexiones

Habiendo llevado a cabo la evaluación de los espacios público con la primera versión de la herramienta se van construyendo diferentes interpretaciones frente a la calidad del espacio publico que se ofrece en la ciudad de Bogotá.

Para el espacio urbano de origen “formal” se reconoce que la estación de la calle 100 es un espacio público de fácil acceso al transporte, alta ocupación por vías vehiculares, Sin embargo tiene poca priorización para peatones y bici usuarios, situación que disminuye su calidad. En este espacio prima la transición como evento principal de y debido a esta condición se promueve el comercio informal. En efecto la presencia de habitantes de calle, no es motivo de inseguridad para la zona y la existencia de elementos naturales amortigua la contaminación producida en la zona.

La calificación de los diferentes componentes proporciona información sobre aspectos que pueden ser modificados en el espacio para dotarlo de mayor calidad. En este caso en el componente socio-cultural, se puede intervenir generando mejores condiciones para las personas que trabajan en este lugar, de manera informal, proporcionando alternativas para garantizar la ocupación del espacio y crear escenarios de convivencia entre en transito y el comercio. De esta manera se impactaría el componente funcional, aportando una mejora sustancial en la calidad del espacio público, sin eliminarlo o sustituirlo por completo. (Figura 8)

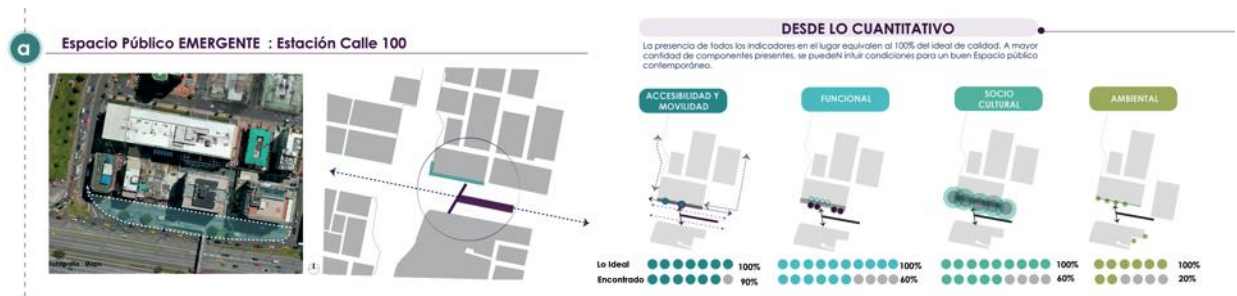


Figura 8. Valoración de calidad del espacio público Calle 100.
 Fuente: Medina-Ruiz, Díaz-Osorio. 2018. CC BY-SA

En el caso de borde urbano cuya condición de ocupación es “ informal” , el espacio público tiene mayores problemas de calidad. En términos de la accesibilidad se presentan deficiencias por la calidad de otros espacios públicos como las calles de acceso a los barrios o la existencia de una única vía de acceso vehicular, cercana al espacio de uso publico analizado. En el componente funcional, el parque funciona y acoge las actividades deportivas del sector, sin embargo, no cuenta con equipamientos que promuevan usos complementarios del espacio. Es un área potencial para la creación de escenario culturales. En este sentido se ve afectado el componente social, porque al no tener otras actividades relacionadas al espacio de parque, no se genera apropiación y su uso se encuentra restringido en horas de la noche, por situaciones de seguridad. Sin embargo, en el componente ambiental esta bien calificado ya que cuenta con masa verdes y zonas verdes de uso publico, por encontrarse cerca de la ronda de la quebrada Bolonia. En este caso se puede revalorizar la calidad espacial del lugar potenciando su riqueza. (Figura 9)

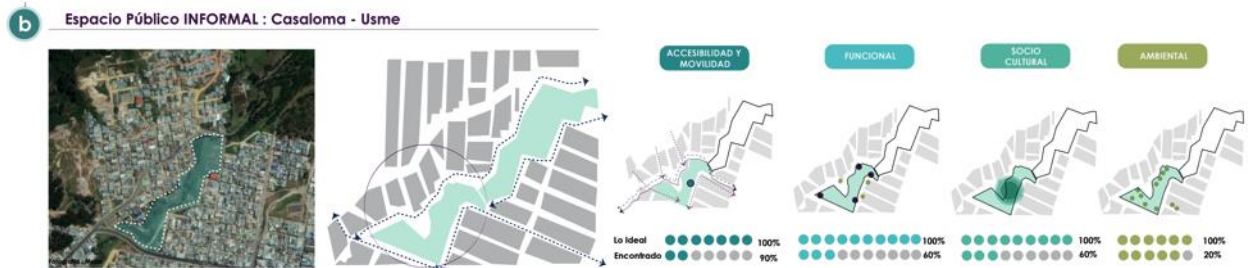


Figura 9. Valoración de calidad del espacio público barrio Casa Loma-Usme.
Fuente: Medina-Ruiz, Díaz-Osorio. 2018. CC BY-SA.

Conclusiones

Habiendo desarrollado el ejercicio consideramos que teniendo en cuenta la revisión documental y teórica del espacio público contemporáneo, es necesario reconocer el estado actual en el que se encuentran los espacios existentes, valorando su calidad física, espacial y también su cantidad en área, de tal manera que se pueda garantizar la eficiencia de los espacios público en la ciudad. De esta manera podremos incidir en el diseño, producción y valoración de los espacios que disfrutamos.

Sabemos que, en términos de percepción el espacio urbano está sujeto a distintas situaciones como la apropiación ciudadana, la frecuencia del usuario en función a las actividades dentro del espacio público, la posibilidad de usar el espacio en distintas horas, y la posibilidad de usarlo con diversas actividades, por ello consideramos que el componente socio – cultural es uno de los más importantes y que requiere mayor compromiso a la hora de la evaluación.

Desde el componente ambiental es necesario valora y distinguir los diversos tipos de espacios verdes para hacer más efectiva la reflexión sobre las necesidades o carencias de un espacio en este aspecto y por ende tomar las decisiones adecuadas a la hora de intervenir, posibilitando las mejoras en términos de la calidad del aire, el impacto visual, la funcionalidad entre otros factores que se pueden optimizar con la presencia de elementos ambientales.

En el caso de la accesibilidad y movilidad distintos actores y tipos de transporte se relacionan con el espacio público, la importancia de tener en cuenta las distintas capacidades físicas de las personas, y la posibilidad de acceder a partir de distintos medios o formas de transportarse, además de promover la intermodalidad de desplazamiento, además de contar también con bici parqueos, y parqueaderos para vehículos.

En términos funcionales las variables dentro del espacio dependen de los actores y las circunstancias que comunique el lugar, por ello, la funcionalidad es el instrumento por el cual los usuarios mantienen el contacto y la actividad, dando así esa noción de espacio público productivo.

Entendemos que es necesario evaluar los componentes de manera separada. Sin embargo, es nuestro interés que se mantenga la mirada holística y sistémica de estos indicadores, comprendiendo que están interrelacionados y que la mejora en unos ocasiona impactos en los otros. Por ello se mantienen íntimamente relacionadas las reflexiones a este parecer.

El sentido de pertenencia tiene que ver con las distintas comunidades o grupos de actores que se apropian del espacio comunidad que vende, en efecto las relaciones que tejen estos actores urbanos en el espacio son los que determinan un nivel de seguridad para los diversos usuarios que transitan el espacio.

Por las consideraciones anteriores, entendemos al espacio público contemporáneo como el escenario de participación y contacto entre diversos actores urbanos que tejen relaciones en el medio físico libre, y por las diferentes dinámicas y situaciones se configuran fenómenos o actividades que estructuran una seguridad colectiva que se puede evaluar y mejorar, desde nuestro papel de arquitecto.

Actualmente nos encantamos en proceso de revisión de la herramienta para considerar complementar los componentes y especificar los indicadores de tal manera que la lectura de los espacios nos permita intervenir de manera eficaz desde propuestas urbanas.

BIBLIOGRAFIA

- Borja, J. y Muxi, Z. (2000) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Borja, J. (2003) *La ciudad conquistada*. Ed, Editorial alianza, Madrid, 2003.
- Borja, J. (Septiembre 2017) *Conferencia: Espacio público y construcción de ciudadanía*, Seminario DesUrbanoBA. [Archivo de video.] Buenos Aires. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=AljbEtfMO3I&t=1s>
- Borja, J. (2010) *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. Ed, Editorial UOC, Barcelona, 2010.
- Borja, J. (2012). *Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual*. [Tesis Doctoral]. Departamento de Geografía Humana Programa: Sociedad, Cultura y Territorio Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona.
- Decreto 1500 de 1998. *Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial*. Presidencia de la republica de Colombia. Agosto 4 de 1998. Recuperado del: <http://www.alcaldiaibogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1259>
- García. S. (2014) *Percepción social y estética del espacio público urbano en la sociedad contemporánea*. Revista Arte, Individuo y Sociedad, 26 (2) 301-316 http://dx.doi.org/10.5209/rev_ARIS.2014.v26.n2.4169.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings using public space*. Washington, DC: Island Press.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos aires, Ed. Ediciones infinito, buenos aires, 2014.
- Gehl, J. (2011). *How to study public life*. Washington, DC: Island Press.
- Gobierno del Distrito Federal (2011). *Plan Integral de manejo del centro histórico en ciudad de México*. Ciudad de México. Gaceta oficial del distrito federal (Agosto 17).
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Salamanca: Capitanswing Libros.
- Martínez Y. (2012). *La ciudad de la renovación. Bogotá 1951-1980*. [Tesis de posgrado]. Maestría en Urbanismo. Universidad Nacional de Colombia.
- Mutal Sylvio. (2001). *Ciudades y centros históricos de América Latina y el Caribe: 50 años de trayectoria (1950-1999)*. En Carrión, F. (Ed). *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*. Quito: FLACSO. Recuperado de: <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/11257-opac>
- Organización de las Naciones Unidas ONU (2016). *Nueva agenda urbana Hábitat III*. Secretaria del hábitat. Quito. Recuperado de: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- TEDx Talks. (26 de noviembre de 2017). *Construyendo ciudades más seguras | Macarena Rau Vargas | TEDx Rio de La Plata*. [Archivo de video.] Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=RAZfoZzB0qY>.
- Terraza H. *La ciudades latinoamericanas poseen suficiente espacio verde público? Qué es suficiente, existe un mínimo?*. Blog Ciudades Sostenibles - BID [entrada: 28 de Junio de 2012] Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2012/06/28/la-ciudades-latinoamericanas-poseen-suficiente-espacio-verde-publico-que-es-suficiente-existe-un-minimo/>

ISBN 978-987-4415-46-2

