



(RE)GENERAR Y
(RE)HABITAR la calle.
Intervenciones cotidianas para
recuperar el espacio público
LA CIUDAD HABITADA
IV CIUDAD HABILADA

(RE) GENERATING AND (RE) INHABITING THE STREET. DAILY INTERVENTIONS TO RECOVER THE COLLECTIVE PUBLIC SPACE

ABSTRACT

Public space, such as physical and social construction, affects the daily and daily life of citizens. This aspect makes it imperative to incorporate cultural, environmental, daily and identity values as new tools in the processes of regeneration of the consolidated city.

At present, the city has relegated the spaces of coexistence and relationship of public and private areas, as a consequence of, among others, the presence of new elements that have gradually acquired more prominence, such as the car or the lack of equipment that qualify the public space .

The research aims to focus attention on the development of new tools and methodologies in the processes of urban renewal, making them essential mechanisms for the development of life in the city, betting on an urbanism that relies on recycling, redensification, urban reuse rather than uncritically go to new growth as the only lifeline to solve the problems of the city and its citizens.

Keywords: Regenerate, rehab, public space, quality of life, participation.

(RE)GENERAR Y (RE)HABITAR LA CALLE. INTERVENCIONES COTIDIANAS PARA RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO COLECTIVO

RESUMEN

El espacio público, como construcción física y social, afecta a la vida cotidiana y diaria de los ciudadanos. Este aspecto hace que sea imprescindible incorporar los valores culturales, ambientales, cotidianos e identitarios como nuevas herramientas en los procesos de regeneración de la ciudad consolidada.

Actualmente la ciudad ha relegado los espacios de convivencia y relación de ámbitos públicos a privados, como consecuencia, entre otras, de la presencia de nuevos elementos que paulatinamente han adquirido más protagonismo, como es el coche o la inexistencia de equipamientos que cualifiquen el espacio público.

La investigación pretende poner el foco de atención en el desarrollo de nuevas herramientas y metodologías en los procesos de renovación urbana, convirtiéndolos en mecanismos esenciales para el desarrollo de la vida en la ciudad, apostando por un urbanismo que se apoya en el reciclaje, la re-densificación, la reutilización urbana antes que acudir de manera acrítica a los nuevos crecimientos como única tabla de salvación para poder solucionar los problemas de la ciudad y sus ciudadanos.

Palabras clave: regenerar, rehabetar, espacio público, calidad de vida, participación

Jiménez López, Isabel. Arquitecta (2008), profesora del Departamento de Construcción Arquitectónica I (2009). ETSA Sevilla. Pertenece al grupo de investigación TEP954: In-Fact. Desde 2013. Ha participado como investigadora en el proyecto: {Re} Programa (Re) habitación+(Re) generación+(Re) programación. Realiza su Tesis Doctoral sobre intervenciones en espacios públicos desde criterios de habitabilidad urbana, "La Ciudad Habitada".

Es directora de las I Jornadas sobre Movilidad Espacio Público y Género en la Universidad de Sevilla. Como Arquitecta, pertenece al equipo redactor del PGOU de Utrera, PGOU de La Campana, PGOU de Íllora, PGOU de Marinaleda, POT de la Campiña, en Extremadura y POT de Pinogana, Panamá, entre otros, colaborando en el estudio buro4 arquitectura y urbanismo, desde 2007.

1. DE LA CIUDAD FUNCIONAL A LA CIUDAD EMOCIONAL. UNA PERSPECTIVA SOCIAL.

- Introducción/Antecedentes

Podemos fijar los orígenes del urbanismo actual, basado en el modelo de ciudad funcional y nueva modernidad en la formación del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM). Desde su establecimiento en 1928 se ocupó de dirigir el debate hacia una arquitectura y urbanismo del futuro. Las ideas que se formularon para contribuir a la nueva ciudad funcional del movimiento moderno, se iniciaron con fines y un discurso social, defendiendo la idea del bien común frente a intereses privados. La nueva definición de la ciudad supuso uno de los temas fundamentales entre 1928 y 1933, en el transcurso de los primeros congresos CIAM. Justo en este año se redactó un manifiesto que guió la evolución urbana, conocida como la Carta de Atenas. En ella se definieron las bases de esta ciudad moderna que sería conocida como ciudad funcional. Se pretendía dar solución a los problemas de la ciudad, simplificando de una manera abstracta las funciones fundamentales para un desarrollo óptimo del funcionamiento urbano.

Las cuatro funciones básicas eran: la vivienda, el trabajo, el esparcimiento y la circulación. Se pretendía optimizar y promover la eficiencia en la ciudad por encima de otras cualidades, basándose principalmente en la organización, zonning y transporte, y dejando atrás los orígenes sociales que motivaron la racionalización de la ciudad. En el momento en que estas ideas se llevaron a cabo de forma masiva se comenzaron a intuir las problemáticas que este modelo de ciudad moderna generaba en su objetivo de mejora de la vida. “ya no era posible mantenerse indiferente al impacto de las decisiones políticas respecto al ambiente construido” (Avermaete, 2005: 47)

Los habitantes de la ciudad estaban comprobando cómo la atención de las bases racionalistas implantadas en la reconstrucción de las ciudades europeas en el periodo de posguerra estaba afectando radicalmente a sus modos de vida.

Las décadas de 1950 y 1960 supusieron una revisión crítica del programa CIAM con el objeto de buscar alternativas a la forma en la

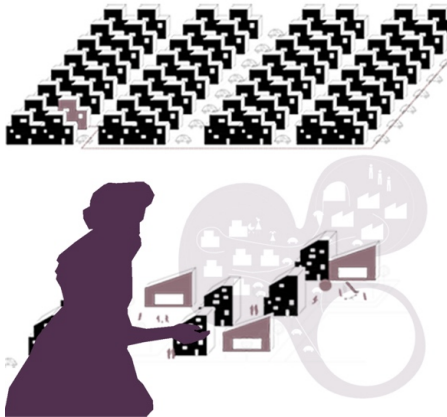


Figura 1. Dibujo de la ciudad funcional a la ciudad emocional. Elaboración propia

que se había llevado a cabo la problemática de la ciudad. Este interés por aproximarse a la ciudad y al urbanismo desde una visión científica y como mera optimización administrativa, técnica y económica, dejando de un lado las necesidades reales de los habitantes, usuarios y concibiéndolos como un ente abstracto al servicio de una estructura urbana racional y funcional, se convirtió en la preocupación de algunos sociólogos en los años cincuenta, surgiendo una nueva disciplina de estudio y reflexión, la sociología urbana.

Munford, en 1966 en su libro “La Ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas”, intuía el impacto negativo que se originaba en la vida cotidiana como consecuencia del crecimiento disperso en la ciudad en torno a polígonos residenciales monofuncionales y la progresiva dependencia del coche.

“Un suburbio universal es una pesadilla casi equivalente, en términos humanistas, a una megalópolis universal y, no obstante, nuestro actual crecimiento urbano, fortuito o mal orientado, ha tendido incesantemente hacia esa prolífera vacuidad. Un trazado en gran escala de autopistas, aeródromos, lugares de estacionamiento y canchas de golf envuelve un modo de vida en pequeña escala, y que cada vez se encoge más.” (Mumford, 1966: 658)

En este contexto social, histórico y urbano Jane Jacobs publicó su libro “muerte y vida de las grandes ciudades” en 1961, y en el que en su introducción recoge:

“Este libro es un ataque contra el actual Urbanismo y la reconstrucción urbana. También es, principalmente, un intento de presentación de nuevos principios de planificación y reconstrucción urbana, diferentes e incluso opuestos a los que se enseñan hoy en todas partes, desde las escuelas de arquitectura y urbanismo hasta los suplementos dominicales de los periódicos y las revistas femeninas”. (Jacobs, 1961: 19)

En su libro reivindica la calle como centro de la vida urbana, “las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de transportar vehículos; y las aceras de las ciudades- la parte peatonal de las calles- sirve para muchas cosas aparte de transportar peatones.[...] las calles y sus acera, los principales lugares públicos

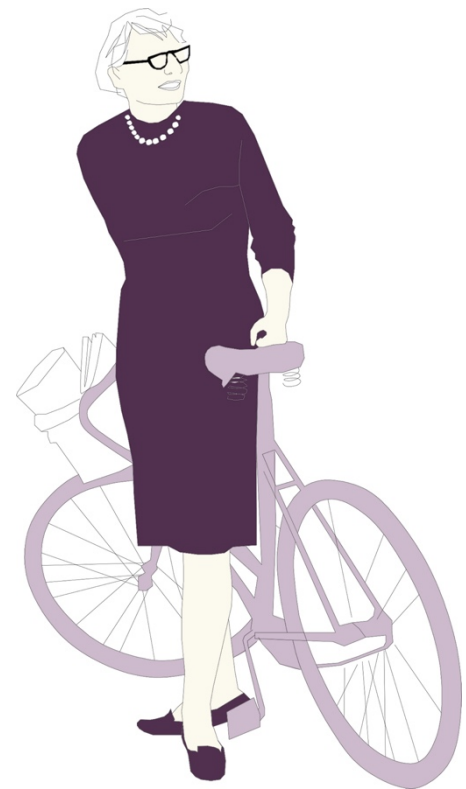


Figura 1. Dibujo de Jane Jacobs. Elaboración propia

Jacobs desarrolla cuatro aspectos básicos para la generación de diversidad en las calles y barrios de una ciudad. El primero, como crítica fundamental al zonning, será el de combinar cuantas más actividades mejor en un mismo barrio, de forma que se generen diferentes usos de las calles en diferentes momentos y así garantizar la presencia de personas en las calles. El segundo muy relacionado con el diseño del tejido urbano basado en manzanas cortas, es decir que las calles y las oportunidades de doblar esquinas deben ser frecuentes. La tercera condición se basa en la necesidad de los edificios antiguos, y entremezclar en los barrios los edificios con diferentes edades, como necesidad para generar calles y distritos vigorosos. Y por último, desarrolla la condición de la necesidad de concentración, planteando que el barrio o distrito ha de tener una concentración de personas suficientemente densa, sea cual fuere su motivo para estar allí. Esto incluye a la gente que esté allí porque reside allí.

En su interés por humanizar las calles y crítica al modelo de ciudad “ideal” de la modernidad, como procedimiento de intervención en el entorno urbano, Jacob dice:

“Abordar una ciudad o incluso un barrio, como si fuera un problema arquitectónico capaz de recibir orden convirtiéndose en una obra disciplinada de arte, es cometer la falta de intentar sustituir la vida por el arte” (Jacobs, 1961: 55)

También en esta línea Shadrach Woods (1975), en su publicación *The Man in the Street. A Polemic on Urbanism*, describe cómo los habitantes ya no forman parte de la ciudad, indicando la necesidad de análisis sobre la ruptura entre ciudad y habitante.

La preocupación por la ciudad contemporánea ya iniciada en los años 50 y 60 evidencian un modelo de ciudad que se olvidaba de los ciudadanos y de sus espacios colectivos. En la actualidad la presencia del automóvil y su uso abusivo han desplazado a las personas de las calles y del resto de usos que ésta tiene que tener en una ciudad viva. Esta degradación ha provocado a lo largo del tiempo la “desaparición de la vida en la calle”.

La ciudad actual ha relegado los espacios colectivos y ha inspirado el desarrollo de nuevas teorías hacia un urbanismo más integrador y

humano apostando por la recuperación y regeneración física y social, reconfigurando las herramientas de intervención en la ciudad consolidada, “la recualificación de tejidos urbanos existentes y de espacios públicos que mejoren las condiciones de los entornos urbanos, comenzando por las áreas más desfavorecidas, para procurar espacios de relación atentos a favorecer una ciudad más humana y amable para los ciudadanos que la habitan y que impulse a avanzar hacia una sociedad más justa” (Valero, 2009)

1.1. Reconquistar el espacio público como valor de la regeneración urbana

- Objetivos

“Una escena callejera: un día cualquiera en una calle cualquiera. Los peatones caminan por las aceras, los niños juegan delante de los portales, la gente está sentada en bancos y escalones, el cartero hace su recorrido con el correo, dos transeúntes se saludan en la acera, dos mecánicos arreglan un coche, algunos grupos conversan.” (Gehl, 2004: 17)

Los procesos y políticas de regeneración urbana deben ir encaminados a recuperar “una escena callejera”, para ello es necesario la generación de metodologías y herramientas globales de intervención. Ya no es factible considerar sólo la componente espacial, física o funcional, sino también la cultural, ambiental e identitaria, con un objetivo común que es alcanzar mayores niveles de bienestar colectivo en el espacio urbano, incrementar la habitabilidad en el espacio público. La vida cotidiana de los usuarios y habitantes de la ciudad adquiere un protagonismo en cuanto establece relaciones y vínculos con su entorno urbano.

En este sentido, Borja plantea la necesidad de un nuevo enfoque de análisis de las dinámicas urbanas a través del “estudio del espacio público y la relación existente entre su configuración y el ejercicio de la ciudadanía, entendida como el estatuto que permite ejercer un conjunto de derechos y deberes cívicos, políticos y sociales.”. (Borja, 1998: 14)

El espacio público, por tanto, pasa a convertir en algo más que la red viaria, jardines o los vacíos entre los edificios, adquiriendo un carácter social íntimamente vinculado a las actividades, encuentros y



Figura 3. Collage de una escena callejera.
Elaboración propia

uso que los ciudadanos hagan en él. Daniel Innerarity indica que: “La ciudad, a los valores de ciudadanía y al horizonte de civilización [...] El espacio público es el espacio cívico del bien común, en contraposición al espacio privado de los intereses particulares [...] En la ciudad se hace visible el pacto implícito que funda la ciudadanía. Las ciudades y sus lugares públicos expresan muy bien la imagen que las sociedades tienen de ellas mismas. La ciudad es una escenificación particular de las sociedades” (Innerarity, 2006: 1)

Por tanto partimos de la hipótesis de que ya no es posible intervenir en el espacio público sólo desde la componente física, sino que habrá que reconocer su valor de espacio de representación colectiva, atendiendo a como el ciudadano se reconoce en el mismo. Las necesidades sociales a las que cada vez vamos siendo más sensibles deben verse reflejadas en este tipo de planificaciones, conquistando, de nuevo, la componente social y de convivencia atribuida al espacio público.

2. LA CIUDAD ES LA GENTE. NUEVAS HERRAMIENTAS PARA DESARROLLAR UN ATLAS EMOCIONAL DEL ESPACIO URBANO

- Metodología

Es difícil plantear la complejidad urbana basándose solamente en una cuantificación de parámetros y estándares que, aunque son necesarios, no garantizan la calidad de la vida en la ciudad, y justo éste debe ser el objetivo del urbanismo. Se plantea desde la investigación proponer un nuevo enfoque que permita considerar a los habitantes de la ciudad, las personas y sus vidas cotidianas y experiencias como parte fundamental del desarrollo urbano ya que “para que las ciudades puedan ser usadas por muchos grupos de personas es importante comprender de qué modo los diferentes grupos principales tienden a imaginar su contorno” (Lynch, 1960: 22)

Actualmente los procesos de participación pública en el planeamiento general son prácticamente inexistentes o se reducen a un periodo de alegaciones o sugerencias que, aunque puedan sugerir el concepto de “participación”, no deja de ser un proceso de consulta al procedimiento ya iniciado. Así, es necesario reconocer el proceso de participación como un hecho colectivo previo a los inicios

del desarrollo urbano. Supone, primero, tener conocimiento de quiénes son los sujetos que participan en la ciudad, quién compone la ciudad habitada. Reconocer que la ciudad la forman sujetos de diferentes sexos, edades, etnias, y que es imprescindible detectar y conocer la diversidad para no generar la desigualdad.

Dada la asimetría existente entre los distintos colectivos (diferenciados por sexo, edad, etc....) que ocupan y utilizan los distintos espacios, se pretende obtener una visión global que recoja las distintas transversalidades de cada grupo de población provenientes de su propia experiencia y que, además de representar una valoración subjetiva de los propios usuarios frente a la más objetiva cuantificación por parte del técnico, pueda considerarse como base de futuras acciones a emprender para la regeneración de los espacios, incorporando la empatía urbana en la construcción y humanización del espacio público.

2.1. ¿qué hay? ¿qué sienten? Y ¿cómo se relacionan?

“No se trata de saber lo que quieren, sino de conocer lo que sienten”
(Rosa Jiménez, 2014: 29)

Partimos de una concepción de la calidad de vida compleja; por una parte, es posible analizar y diagnosticar a través de indicadores que la cuantifiquen, pero, como indica la mayoría de los autores, debemos incorporar como elemento relevante la experiencia del propio usuario. Para ello, a través de una adecuada selección y caracterización de los elementos que condicionan el espacio público, se desarrollará una herramienta de diagnóstico que permita la evaluación de los espacios desde dos puntos de vista diferentes pero complementarios, como son: la valoración que el propio técnico pueda realizar en base a las propias localizaciones dentro de sus contextos urbanos y la valoración que los usuarios den a las mismas basados en sus propias experiencias. El proceso participativo resulta esencial para la investigación y refuerza su carácter científico, ya que la correcta evaluación de cómo responde una localización urbana a las necesidades de las personas solo puede ser descrita por las mismas.



Figura 4. Propuesta de transformación de una calle. Elaboración propia

La herramienta define una serie de indicadores urbanos que nos permiten conocer cómo se usan los espacios, el grado de integración social, el grado de satisfacción que los habitantes y usuarios tengan en un espacio público debido a sus cualidades espaciales y ambientales. Es decir, identificar qué aspectos definen la habitabilidad en la ciudad y el espacio público para mejorar la información que la herramienta proporciona podremos establecer lo que denominaremos el grado de “empatía urbana” que cada localización ofrece a sus ciudadanos, e igualmente nos permitirá establecer bases para definir posibles estrategias y líneas de acción destinadas a optimizar esa relación entorno/usuario.

La aplicación de la metodología se estructura principalmente en tres fases, y en cada una de ellas existe una gran componente cualitativa que pretende incorporar al análisis, a través de la observación, los sucesos y acciones que predominan en los usuarios del ámbito de estudio. Las tres fases son: Análisis Urbano (AU), Valoración del grado de satisfacción ciudadana (GSC) y obtención del grado de Empatía Urbana (GEU).

Por una parte se propone la recolección de datos y el desarrollo del análisis del espacio urbano basado en las variables de estudio, lo que llamaremos Análisis Urbano (AU). La investigación abordará los problemas planteados en el estudio propuesto a través del análisis por parte del investigador, como valoración objetiva. Se recurre a una metodología cuantitativa que nos resulta fundamental para registrar las condiciones de contorno urbano: las cualidades materiales y el estado de conservación del ámbito de estudio, las condiciones de accesibilidad y seguridad, etc... En todo el proceso se utiliza el modelo de variables e indicadores.

En este análisis inicial se obtendrán datos sobre las características del barrio y cualidades del espacio, cuántos hay y cómo se distribuyen los equipamientos y los comercios, cómo usan los espacios públicos y qué tipo de personas lo usan, desglosando los datos por edades y sexo. Para ello se elaborarán mapas descriptivos de los equipamientos, comercios, usos del espacio público estudio de la movilidad, accesibilidad y seguridad.

Teniendo en cuenta el tipo de trabajo que se propone, se considera necesario para la investigación el uso de métodos cualitativos, ya que

pueden contribuir y arrojar información no detectada en el Análisis Urbano. A esta segunda fase de trabajo la llamaremos Valoración Grado de Satisfacción Ciudadana (VSC). De este modo, se podrá establecer una relación directa entre la realidad existente y la percepción de los ciudadanos.

La última fase del proceso hace referencia a la triangulación metodológica (Denzin, 1978), a la que llamaremos Medición del Grado de Empatía Urbana (GEU). En esta etapa, la herramienta pretende establecer la comparativa entre la realidad estudiada y la satisfacción o percepción ciudadana de la misma. Para ello, se propone una matriz evaluadora con dos entradas diferenciadas, por una parte los datos obtenidos en el análisis urbano (AU), que describirán de manera analítica cuál es el estado del entorno urbano de estudio, y por otra la componente cualitativa, que hace referencia al grado de satisfacción ciudadano (GSC).

3. PENSAR TU BARRIO, UN LABORATORIO TRANSVERSAL

Se propone un caso de estudio a modo de laboratorio que permita desarrollar y evaluar la herramienta de intervención global, física y social, en la regeneración del espacio público. Para ello se establecen seis grandes grupos de variables urbanas para poder parametrizar y categorizar la información, tanto cualitativa como cuantitativa, que obtendremos al aplicar nuestra herramienta en cada ámbito de estudio: Actividad y Uso, Movilidad, Accesibilidad, Seguridad, Complejidad Urbana y Percepción Ambiental. Estas variables se analizarán a través de indicadores que pretenden dar respuesta a la habitabilidad y calidad de vida y que, precisamente por ello, deben tener carácter cualitativo además de cuantitativo, ya que, "...además de su existencia cuantitativa, no basta que exista transporte público, este, además de satisfacer requerimientos de una determinada "cantidad" de usuarios, debe ser "cualitativamente" satisfactorio" (Luengo 1998). Estas variables a su vez se desglosan en (19) indicadores, que estarán formados a su vez por una serie de condiciones a evaluar (54) y que se valorarán a través de los condicionantes (221) para garantizar que se analicen los aspectos básicos de la habitabilidad urbana.

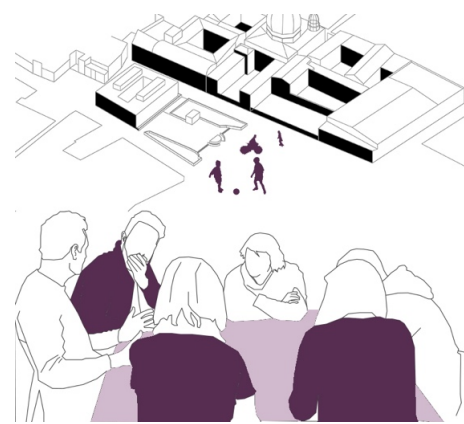


Figura 5. Dibujo del proceso participativo "Pensar Tu Barrio". Elaboración propia

La primera fase del laboratorio es la de aplicar de manera sistemática y objetiva las variables de estudio e indicadores para poder establecer un análisis urbano que defina de manera física y real el estado del ámbito de estudio. En esta primera fase se detectan números problemas de accesibilidad y movilidad.

Con el objetivo de conocer la percepción de los usuarios y el grado de satisfacción se propone un ámbito urbano de estudio donde poder aplicar la herramienta. Este se centra en parte del tejido urbano del casco norte de Sevilla, en concreto La Plaza José Luis Vila /San Luis y San Román/San Marcos. Para ello, se procede a la obtención de datos desde diferentes metodologías y herramientas. Por una parte se realizan unas jornadas de participación ciudadana de convocatoria abierta, denominado "pensar tu Barrio". El desarrollo de estas jornadas tuvo lugar a través de seis mesas de trabajo más un taller que se realizó con niños y niñas del barrio. En todas la mesas se partía de documentación gráfica sobre su entorno urbano en la que los vecinos volcaban sus inquietudes y detectaban problemas cotidianos y carencias que presentaba el espacio público.

Si bien las mesas de trabajo se realizaron a través de discusiones espontáneas y debates pormenorizados de diversos aspectos, el taller de niños y niñas se llevó a cabo con una metodología muy diferente: partiendo de material gráfico, se trabajó con ellos en la construcción del mapa del día, expresando y describiendo cómo se desplazan por la ciudad, qué tipos de espacios se encuentran en sus recorridos cotidianos, qué actividades pueden desarrollar en ellos o qué necesitan para poder desarrollar esas actividades.

En paralelo a la realización de las jornadas se llevaron a cabo, de manera más pormenorizada, las entrevistas individuales, en las que partiendo de la percepción más generalizada expresada en las jornadas, se trata de establecer el grado de satisfacción respecto a los indicadores y variables de estudio. Hasta el momento se han realizado 60 encuestas con una muestra equitativa por sexos 30 hombres y 30 mujeres. A su vez están divididas por rangos de edad, 20 adolescentes, 20 adultos de 18-64 y 20 adultos mayores de 65 años

El proceso participativo resulta esencial para la investigación y refuerza su carácter científico, ya que la correcta evaluación de

cómo responde una localización urbana a las necesidades de las personas solo puede ser descrita por las mismas.

4. CONCLUSIONES

La valoración final nos permitirá establecer la relación existente entre el espacio analizado, sus equipamientos, sus comercios y los ciudadanos que hacen uso de ellos permitiéndonos establecer propuestas de mejora para el barrio para incrementar el grado de satisfacción ciudadano y por tanto la calidad de vida. Poder alcanzar un resultado numérico nos permite establecer comparaciones y conocer qué cualidades del espacio público analizadas son las que generan mayor grado de satisfacción, o porqué determinados espacios se muestran más empático para los niños y más hostiles para mayores. A su vez nos permite formular diversas conclusiones respecto al ámbito de estudio, por ejemplo qué cualidades de un determinado espacio público son las que cubren las necesidades ciudadanas, si esas cualidades satisfacen únicamente a un colectivo o a todos, etc. O qué aspectos de la habitabilidad urbana influye en la percepción positiva y satisfacción de los usuarios. A su vez, el análisis relacional nos permitirá encontrar los espacios de mayor identidad y apropiación ciudadana a través de la elaboración de un atlas emocional que sirva como instrumento para la regeneración y rehabilitación física y social.

5. AGRADECIMIENTOS

A la Asociación de Vecinos La Revuelta.

6. REFERENCIAS

AVERMAETE, T. 2005. Another Modern: The Post-war Architecture and Urbanism of Candilis-Josic Woods, NAI Publishers, Rotterdam.
 BORJA, J., 1998.: «Ciudadanía y espacio público», en "Ambiente y Desarrollo" núm. 3:VOLXIV-Nº3, 13-22. Disponible en: http://www.pieb.org/espacios/archivos/doconline_ciudadania_y_espacio_publico.pdf

DENZIN, N., 1978. The Research Act. New York: McGraw-Hill.

GEHL, J., 2004, Trad. esp. 2006. La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona. Editorial Reverté

INNERARITY, D., 2006. Las ciudades en un mundo globalizado: hacia una nueva forma de ciudadanía. Conferencia inaugural XII Encuentro Ibérico de Directores de Planes Estratégicos Urbanos y Territoriales. 2006 Disponible en <http://www.ebropolis.es/files/File/Encuentros/2008/conferenciainnerarity.pdf>

JACOBS, J., 1961, Trad. esp. 1973. Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Ediciones Península.

LUENGO, G., 1998. Elementos para la definición y evaluación de la calidad ambiental urbana. Una propuesta teórico-metodológica. ponencia presentada en el IV Seminario Latinoamericano de Calidad de Vida Urbana, 8-11.

LYNCH, K., 1960, Trad. esp. 1984. The Image of the City. Cambridge (Mass.): MIT Press. Traducido en Barcelona: Gustavo Gili.

MUMFORD, L., 1966. La Ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas. Ediciones Infinito, Vol. 8, tm. 2. Buenos Aires

VALERO, E. 2009. Memoria del proyecto de investigación. Reciclaje de Barriadas. Disponible en <http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/vivienda/texto/fc04ddf9-68fc-11e1-85bc-156539de8bca>

ROSA, C.J., 2014. Experiencias colectivas. la participación pública en la docencia de urbanismo en la escuela de arquitectura de Málaga. Pensar la ciudad nuevas herramientas para la regeneración urbana área de participación ciudadana, inmigración y cooperación al desarrollo del ayuntamiento de Málaga. 25-33

WOODS, S., 1975. The Man in the Street: A Polemic on Urbanism, Penguin Books, Baltimore.