

Estudio del desarrollo y mobiliario urbano en el tramo de la calle 60 entre la carrera 5 y la av. Guabinal - Ibagué Colombia.

¿Cómo generar mobiliario urbano que establezca interacción y dinamismo dentro Del espacio público? ¿Cuánto espacio público le hemos dado al automóvil?

Autor: **Elssy Alejandra Prada Díaz**. Estudiante de Arquitectura
alejaprada12@gmail.com
Universidad del Tolima

Director del trabajo en curso: Arquitecto Andrés Ernesto Francel Delgado
aefranceld@ut.edu.co

RESUMEN

La calle 60 de la ciudad de Ibagué comunica el nuevo centro de la ciudad, los centros comerciales Multicentro sobre la carrera 5, Acqua sobre la av. guabinal, y la estación sobre la Av. Ambala. Este sector ha sido denominado “la zona T” de la ciudad por ser un eje comercial muy importante. Esta articulación de comercio carece de elementos que estimulen el tejido social. A lo largo de este eje comercial existe pauperización del espacio público; y el mobiliario urbano que se instala en el espacio con un propósito claro para el ciudadano: el de ser útil. Consecuentemente se analiza los factores de fragmentación del espacio público para presentar posibles soluciones involucrando una Serie de elementos que forman parte del paisaje de la ciudad. para jugar, sentarse, tirar la basura, iluminar una zona, informar, preservar de la lluvia, esperar el autobús, enviar una carta, llamar por teléfono, comprar el periódico, hacer gimnasia , o simplemente sentarse y habitar el espacio.

Palabras clave: Espacio público, mobiliario urbano, tejido social, fragmentación.

ABSTRACT

The street 60 of the city of Ibagué communicates the new center of the city, the malls Multicentro on the race 5, Acqua on the av. guabinal, and the station on Av. Ambala. This sector has been called "the T zone" of the city because it is a very important commercial axis. This trade articulation lacks elements that stimulate the social fabric. Along this commercial axis there is pauperization of the public space; and the urban furniture that is installed in the space with a clear purpose for the citizen: that of being useful. Consequently, we analyze the fragmentation factors of the public space to present possible solutions involving a series of elements that are part of the landscape of the city. to play, to sit, to throw garbage, to illuminate an area, to inform, to preserve the rain, to wait for the bus, to send a letter, to telephone, to buy a newspaper, to do gymnastics, or to simply sit and inhabit the space.

Key words: Public space, urban furniture, social fabric, fragmentation.

Introducción

¿Cuánto espacio público le hemos dado al automóvil?

Se ha cedido tanto espacio al automóvil que las ciudades y el espacio público terminan por convertirse en lugares de paso, lugares marginados cuando toda su infraestructura impide el flujo peatonal, y de ciclistas. Las calles son para los automóviles, sin embargo el problema no es el automóvil, el problema radica desde el diseño del espacio público el cual debe ser un lugar de disfrute y no solo un lugar de paso. ¿Como generar mobiliario urbano que establezca interacción y dinamismo dentro Del espacio público?, el espacio publico debe ser un lugar para el ocio y la recreacion de los ciudadanos, lejos de convertirse en un canal de comincacion entre equipamientos comerciales donde las personas hacen sus actividades de recreacion, salidas familiares, planes de amigos, novios amantes. El espacio publico debe ser habitado.

¿Qué es habitar?, y ¿en qué manera el construir pertenece al habitar?; El construir tiene como meta el Habitar, sin embargo existe una diferencia entre habitar en un espacio y morar en él, una construcción puede no ser un espacio en el que moremos pero si un espacio habitable. Para adentrar en este tema tenemos como herramienta principal el Lenguaje, quien ha sido siempre el señor del hombre. Construir significa habitar del alemán (Buan), permanecer, residir, hace una señal sobre cómo debemos pensar el habitar. El hombre es en la medida en que habita, abriga, cuida. Construir puede comprenderse en dos partes; 1- cuidar – cultura. 2- edificar-levantar edificios; construir es propiamente habitar. Y habitar es la manera como los mortales son en la tierra.

El construir como habitar se despliega con el construir que cuida el crecimiento y en el construir que levanta edificios. “Así que pensamos en que el habitar descansa en el ser del hombre, y descansa en el sentido del residir de los mortales en la tierra”, entender el habitar como el estar en sintonía con la cuaternidad; tierra, cielo, divinos

y mortales.” “Dejan al sol y la luna seguir su viaje; a las estrellas su ruta; a las estaciones del año su bendición y su injuria; no hacen de la noche día ni del día una carrera sin reposo” (Heidegger, 2000).



Figura 1. Localización. Elaboración propia (2017) a partir de las imágenes de localización halladas en google maps.



Figura 2. Identificación de zonas. Elaboración propia (2017) a partir de las imágenes de localización halladas en google maps.

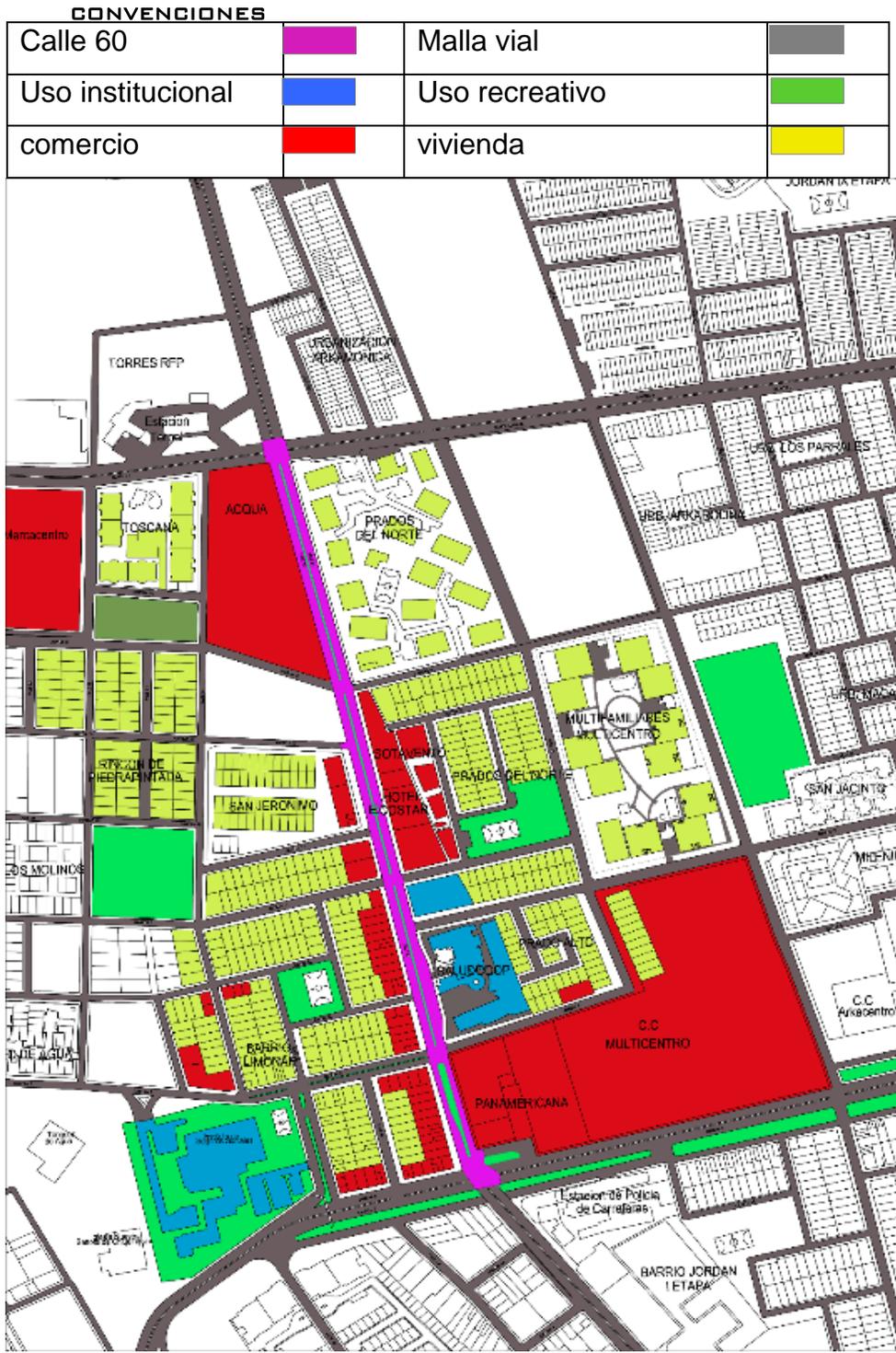


Figura 3. Usos en el sector. Elaboración propia (2017) a partir de las imágenes de localización halladas en google maps.

Materiales y Métodos

El tramo de la calle 60 se convirtió en un espacio de gran flujo tanto peatonal como vehicular, lo que lo convierte en un punto caótico en la ciudad, los vehículos tienen dos carriles a su disposición cada uno cuenta con 6 metros de ancho, separadas por una zona verde con 2 metros de ancho, la cual es de paso peatonal restringido y se abre al peatón cada 50 o 100 metros, para permitir el paso de un carril a otro, cuenta con señalización para el transporte automotor, semáforos e iluminación, todo esto pensado en torno al vehículo, sin embargo “todos somos peatones”.

El espacio público se debe desarrollar a partir del peatón y el ciclista, permitiendo seguridad, confort, actividades recreativas y de ocio. Este tramo carece completamente de mobiliario urbano que permita la estancia de las personas. A lo largo de estos 600 metros desde la carrera quinta hasta la avenida Guabinal, hay una sola banca, 2 canecas de basura convencionales y 4 canecas de energía solar, las cuales tienen el uso convencional de una caneca de aluminio o plástico. Cada propietario diseña su andén diferente, por ende estar en el tramo de Panamericana y cruzar la calle hacia el hospital Cafésalud cambia totalmente la percepción del espacio, y cada 100 metros cambia, dependiendo del edificio que se encuentre. No existe una conexión pública, cada equipamiento se desarrolla independientemente y con él su andén y el espacio que ceden a la ciudad, para el paso peatonal, condiciones que se muestran decadentes.

Estos equipamientos, en su mayoría son de tipo comercial, y muestran su cara al público con una bahía de parqueo frente a los establecimientos, como es el caso del hotel Eco-estar, o diseñan bancas en concreto que podrían ser atractivos y útiles, pero que por lo contrario se convierten en áreas desérticas como es el caso de Acqua, debido a que en esta zona no hay resguardo del sol. Además, las bancas están muy altas respecto a la escala humana.

Otros establecimientos invaden el espacio de circulación peatonal con mesas para sus negocios. Se puede entender la carencia de cultura ciudadana, y la falta de

sensibilidad con el espacio, los recursos naturales, el confort de las personas y la tolerancia en cuanto a los diferentes medios de transporte. El respeto por el ciclista está completamente ausente, no existen bicicarriles, y se carece de andenes continuos, y en buen estado.

En cuanto al estado constructivo, se evidencia deterioro. Existen intentos por respetar a las personas con movilidad reducida mediante pequeñas rampas y texturas de piso para las personas con discapacidad visual. Sin embargo, resulta arriesgado transitar caminando, mucho más para quienes deben valerse de una silla de ruedas, muletas o un bastón.

Debido a estos inconvenientes urbanos, se plantean soluciones a corto mediano y largo plazo. A corto plazo, mediante el uso de señalización, prohibir el parqueo de vehículos sobre la vía o en bahías frente a los establecimientos comerciales, como el hotel Eco-star, previendo que puedan obstruir el flujo y congestionar las calles, además de marcar una parte de la vía 1,20 metro para el flujo exclusivo de ciclistas. Implementar mobiliario urbano para delimitar la circulación. En este caso, usar topes que generen economía sin afectar el peralte de la vía, o simplemente a menor costo y corto plazo. Usar pintura para las señalizaciones y la delimitación de la ciclo ruta. En el resto de la vía, los 4,8 metros restantes seguirán siendo para el flujo de automotores.

A mediano plazo, incluir mobiliario urbano en todo el espacio que se generará al impedir el parqueo de vehículos sobre la vía o en bahías. Mobiliario como bancas, zonas verdes para el disfrute de las personas, parques infantiles, parques de bolsillo, con materiales reciclables como llantas, botellas, plásticos, entre otros. Incluir el estacionamiento para bicicletas, con un poco de cultura ciudadana, y un grupo de personas que quieran restaurar el espíritu del lugar. Puede irse logrando la transformación a menor escala de la imagen de la ciudad, mediante proyectos de

renovación urbana que irán creciendo y cultivándose en cuanto los espacio se van convirtiendo en lugares agradables, amplios y seguros.

A largo plazo, es pertinente convertir la calle 60 en una calle peatonal, que priorice al ciclista y al peatón, generando mobiliario urbano para la creación de espacios recreativos, parques, zonas verdes, espacios para proyecciones al aire libre, presentaciones culturales, y una diversidad de actividades colectivas, no excluyendo el vehículo, sino más bien organizando zonas para paso vehicular, ya sean túneles subterráneos o simplemente calles a menor escala. La solución no es deshacerse de automóvil, sino restringir su uso constante e innecesario.

Resultados

Se procura la creación de espacios públicos que respondan a la necesidad de realizar actividades culturales, movilización segura para ciclistas y peatones, zonas verdes abiertas al público, mobiliario urbano que facilite la estadía del público, bancas canecas para reciclar, estacionamientos para bicicletas, caminos peatonales que resalten la riqueza paisajística de la ciudad, las visuales de los cerros tutelares y los vientos que llegan del sur de la ciudad atravesando longitudinalmente la calle 60.

Convertir lo que pueden llamar basura, como las llantas y el plástico, en elementos que estilicen el espacio, que delimiten y zonifiquen. Materiales como el aluminio microperforado, que se amoldan a diversas formas, sin calentarse por el sol, dando un estilo de elegancia y pueden ser iluminados en las noches.

Al crear un espacio de estadía, donde el peatón y el ciclista puedan permanecer en el espacio, se reconceptúa el espacio público como solo un lugar de paso y se convierte en un lugar para el ocio, que incentiva el comercio en la zona. Genera progreso tanto para los dueños de los equipamientos comerciales, el público en general, y el espíritu del lugar. Toda la urbe se ve beneficiada.



Figura 4. Inventario. Elaboración propia (2017).

PROPUESTAS DE MOBILIARIO Y MATERIALIDAD

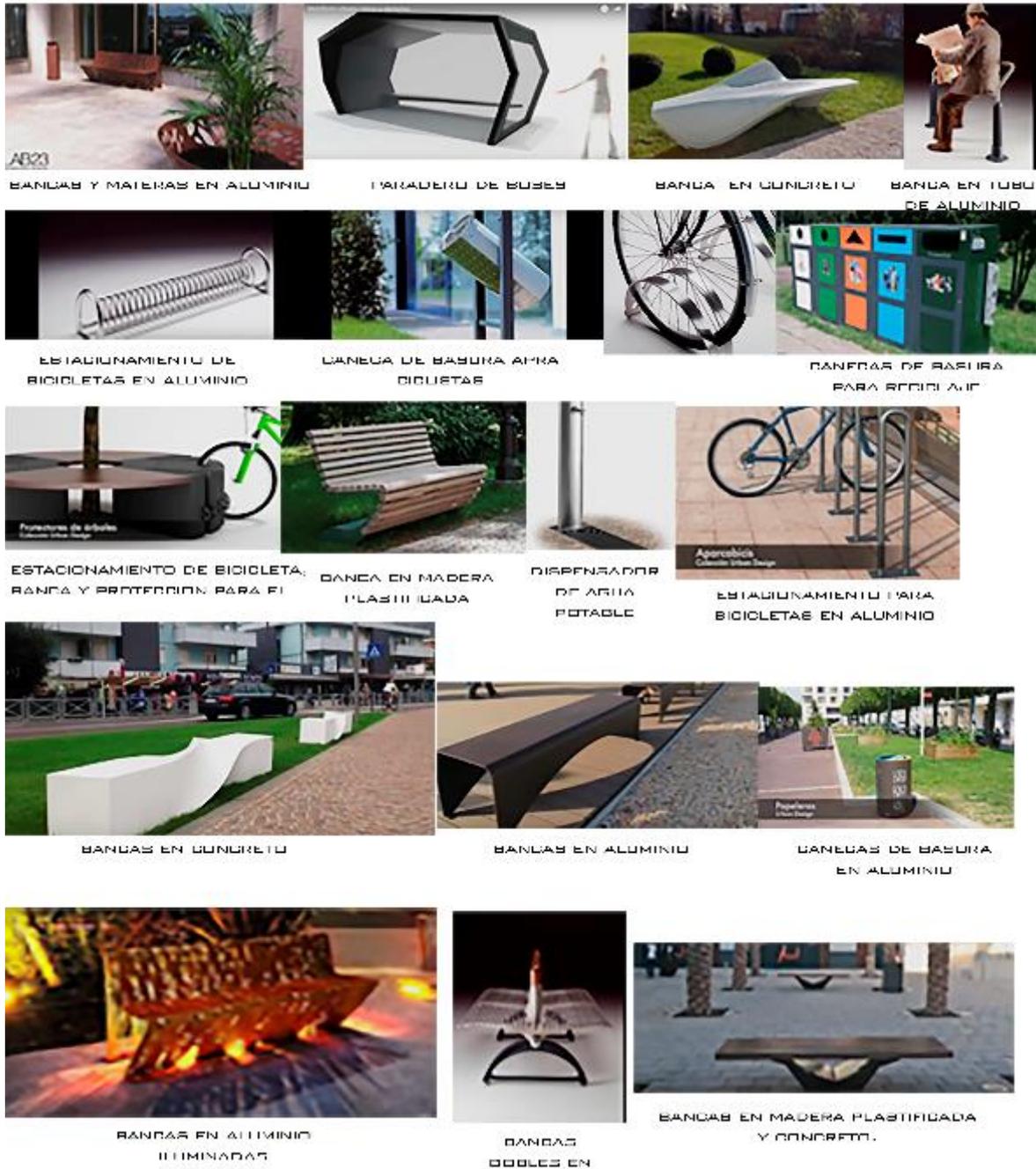


Figura 5. Referentes de mobiliario.

ENCUESTA

1. SEXO.
2. QUÉ EDAD TIENE?
3. ¿ACTUALMENTE SU LUGAR DE RESIDENCIA SE ENCUENTRA ALEDANA A LA CALLE 60, COMUNA 4 O 5 DE LA CIUDAD DE ISAGÜE?
4. ¿CON QUÉ FRECUENCIA TRANSITA POR LA CALLE 60, ENTRE EL TRAMO DE LA KR 5 Y LA AV. GUABINAL?
5. ¿DE QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE SE VALE PARA TRANSITAR POR ESTE LUGAR?
6. ¿CONSIDERA SEGURO TRANSITAR POR LA CALLE 60 COMO PEATÓN, O CICLISTA?
7. ¿CON QUÉ MOTIVOS VISITA ESTE LUGAR?
8. ¿CREE USTED QUE ESTE SECTOR GOZA DEL SUFICIENTE MOBILIARIO URBANO, PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO, EL PASO PEATONAL Y DE CICLISTAS? TENIENDO EN CUENTA LA DEFINICIÓN DE MOBILIARIO; ES TODO ELEMENTO URBANO COMPLEMENTARIO, UBICADO EN LA VÍA PÚBLICA O EN ESPACIOS PÚBLICOS, DE USO PÚBLICO Y CON PROPOSITO DE FACILITAR LAS NECESIDADES DEL CIUDADANO (PEATÓN), MEJORANDO SU CALIDAD DE VIDA Y FOMENTANDO EL USO ADECUADO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS, ASÍ COMO SERVIR DE APOYO A LA INFRAESTRUCTURA Y AL EQUIPAMIENTO URBANO, FORMANDO PARTE DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD.
9. ¿CREE USTED QUE EL MOBILIARIO URBANO PUEDA SER BENEFICIOSO EN LA MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO?
10. ¿QUÉ TIPO DE MOBILIARIO LE GUSTARÍA QUE HICIERA PARTE DEL DESARROLLO URBANO EN ESTE SECTOR? ¿POR QUÉ?

CONCLUSIÓN

TENIENDO EN CUENTA LOS DATOS Y OPINIONES RECIBIDAS, SE PUEDE CONCLUIR QUE ES UN SECTOR ALTAMENTE TRANSITADO, PUES COMUNICA DIRECTAMENTE PUNTOS DE INTERÉS IMPORTANTES DENTRO DE LA CIUDAD, PERO LA EVIDENTE NECESIDAD DE INCLUIR MOBILIARIO URBANO EN ESTE ESPACIO, DEBIDO AL CONSTANTE FLUJO DE PERSONAS, SIENDO EL MÉTODO AUTOMOTOR EL MÁS ALTO, FOMENTA LA NECESIDAD DE ESTABLECER ESTE ESPACIO CON UN USO DEL SUELO DE TIPO RECREATIVO, PRIORIZANDO EL FLUJO PEATONAL Y DE CICLISTAS.

RESPUESTAS TEXTUALES A LA PREGUNTA 10

- 1 canchales, muchos canchales, ciclo vías, bancos, zonas verdes, parques infantiles, zonas de recreación y deporte, zonas de tabuleados, canchales y variaciones de banca y pedonal.
- 2 Algunas áreas reducidas de vegetación, más como zonas de permanencia o espacios de entretenimiento como parques, puntos multimedios, etc.
- 3 Pisos de estacionamiento con el fin de facilitar la movilidad.
- 4 Bancos canchales de banca, estacionamiento de bicicletas, ciclo o bancos continuos, mesas para papa papa de mesa.
- 5 mayor espacio peatonal y parques de autos iluminados.
- 6 Pedestre, andar más lento (entre peatón y en el caso sí).
- 7 para beneficiar a quien algún negocio, también depósito de residuos sólidos todo vez que esa parte en específico tiene a su vez una banca, especialmente en la 50 con 5a (construyendo la esquina de saneamiento), si bien existe una buena cantidad de mobiliario urbano en esa zona pero le falta a mejorar en la parte de saneamiento y entre mas se va alejando uno de la quinta se ve la reducción drástica.
- 8 Mobiliario interactivo, que otorga un beneficio obvio y tangible con el fin de que los habitantes del sector se apropien.
- 9 Elementos para diversión en familia.
- 10 mejorar el arte de diseño ya sea en la zona o en medio para recreativa y que en el caso de un peatón o ciclista se pueda guardar las bicis para las personas que usan este medio de transporte, un área donde sea accesible cargar el transporte público.

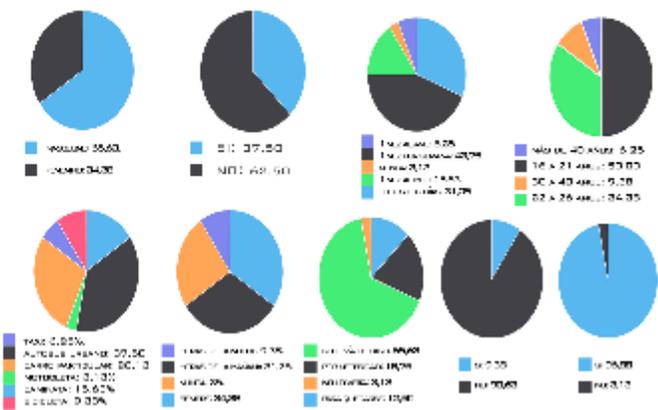


Figura 6. Datos de la encuesta aplicada.

Discusión

La creación de este espacio peatonal, la inclusión de zonas verdes, y el desarrollo de parques recreativos, por medio de mobiliario urbano, permitirá sembrar una semilla en la ciudad, que comienza con un grupo de voluntarios, estudiantes, vecinos, empresarios de la zona, que trabajan en conjunto para generar conciencia. Esperando tener el apoyo de la alcaldía y la gobernación del Tolima, pronto se puede crecer creando circuitos que conecten las calles más importantes de la ciudad, la ciudad nueva y antiguo centro histórico por medio de recorridos peatonales y ciclistas, olvidando los trancones automotores caóticos y el asfalto impenetrable de las calles que amarran la ciudad. Esto permitiría a la ciudad transitar los cerros tutelares para disfrutarlos. Este proyecto de mobiliario urbano puede convertirse a futuro en un enorme árbol de diseño urbano y paisajístico, que recorra la ciudad desde el centro histórico hasta la zona de expansión.

Conclusión

El espacio público en este tramo, amarra la ciudad con la creación de un bulevar que conecta el paisaje y la riqueza natural de los cerros tutelares que rodean la ciudad, trayendo estos cerros a hacer parte del desarrollo urbano. No se elimina el vehículo, se organizan prioridades, dando mayor importancia al peatón, llegando a la conclusión de que el vehículo debe ser orientado, no eliminado de la ciudad, mientras se crea una conciencia ciudadana para su correcto uso.

Este proyecto crea la posibilidad de que las personas puedan movilizarse caminando, o en bicicleta, reduciendo los niveles de contaminación, los gastos económicos, y permitiendo a las disfrutar de la urbe y de la naturaleza al mismo tiempo. Así, se habita el espacio, se fomenta el comercio y el crecimiento económico, se reduce el impacto ambiental y se establecen conexiones entre hombre, naturaleza y urbanismo.

Referentes

Las ciudades pueden ser sitios para divertirse, hace falta voluntad y humanos que así lo deseen.



Figura 7. Laboratorio de Espacio Público en México, 2017.

En ciudad de México transformaron el espacio público y lograron convertir una enorme vía en un espacio público confortable, equipado con mobiliario que permite a las personas disfrutar del lugar.

Obras de participación ciudadana, a menor escala que impactan y transforman la imagen de los lugares.

Taller de “urbanismo táctico”, llevando la teoría a la práctica sobre recuperar espacios públicos desde la colaboración de la ciudadanía. Agradecemos al equipo de Red Ciudadana NODO 56 ark Empatías y estudiantes (Laboratorio de Espacio Publico en Mexico, 2017).



Figura 8. Laboratorio de Espacio Público en México, 2017.

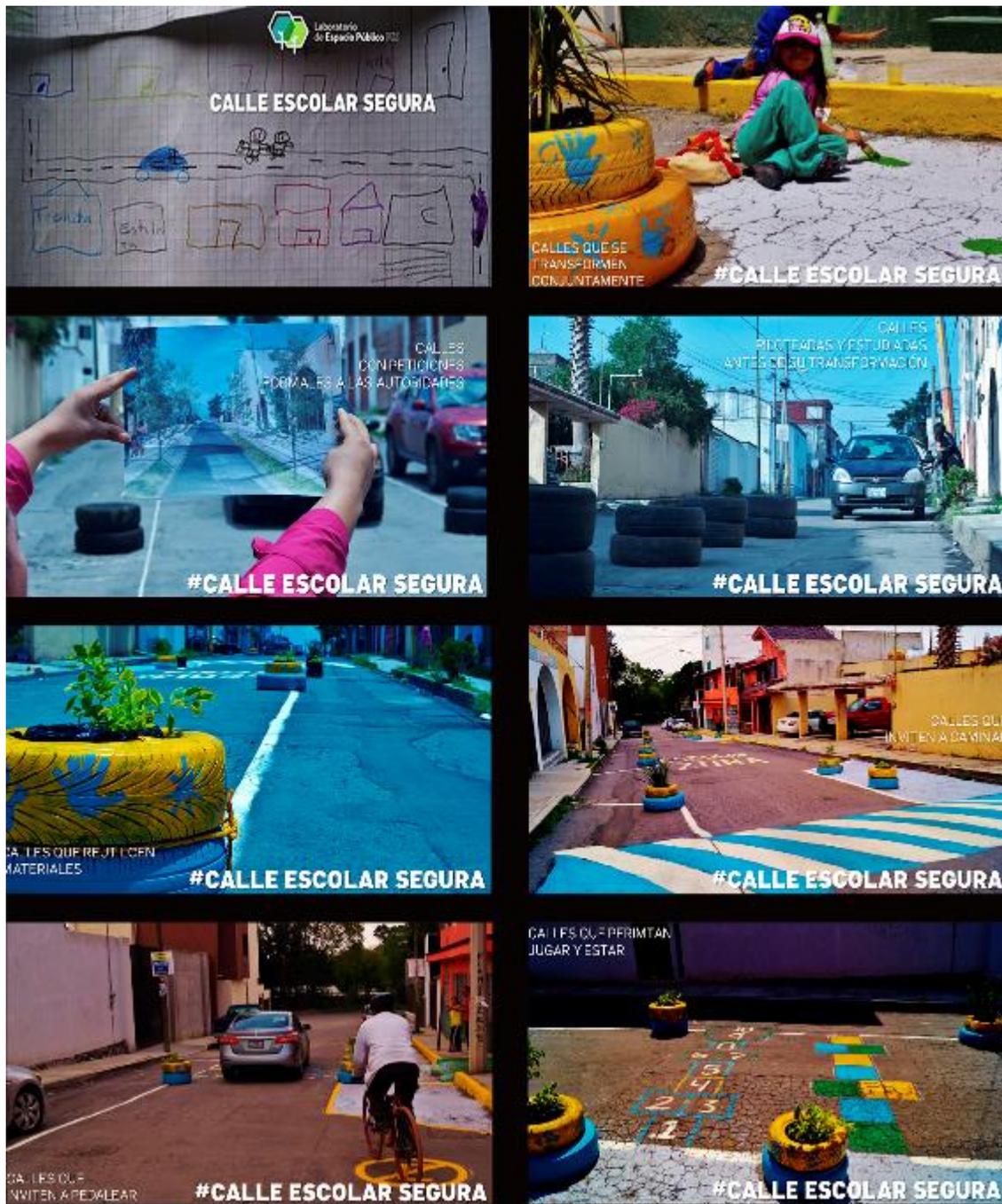


Figura 9. Urbanismo por contacto.

En México, la comunidad se unió para crear mobiliario urbano capaz de generar cobijo y seguridad, además de convertirse en un espacio lúdico para el disfrute de los más pequeños, se establecen zonas para el peatón para pedalear o caminar, sin cortar el flujo vehicular, dieron un orden generando prioridades con esta intachable frase “ todos somos peatones”. Usaron llantas desechadas de carros, que con la ayuda de los ciudadanos y los niños de la escuela ubicada frente a esta vía, y las convirtieron en unas materas atractivas, que llevan la huella de su gente, y funcionan como limitante organizando el espacio.

Centros comerciales ¿espacios públicos o privados?



Figura 10. Centro Comercial Santafé (Medellín).

La sociedad de los centros comerciales

Según indicó Camilo Forero Medina, los centros comerciales cambian las dinámicas de relacionarse, teniendo en cuenta que la experiencia que se tenía previamente a través de ir a bares, tiendas, cinemas o parques (todos ubicado en lugares diferentes) ya no se genera, pues el centro comercial los encierra en un mismo lugar y de manera estratégica.

“Los desplazamientos se van a acabando y la interacción entre los ciudadanos de la ciudad lo que hace es atomizarse. El centro comercial está acabando la experiencia de la ciudad, la está atomizando en varios nodos de comercio”,

manifestó Forero. No obstante, para el profesor Miguel Silva los centros comerciales no reemplazaron otros lugares de la ciudad sino que aparecieron con una oferta atractiva. “De ahí la importancia del consumo en la práctica social porque no es estático y por el contrario, está en constante transformación”.

Por lo tanto, el profesor Silva afirmó que los centros comerciales sí reproducen un modelo de sociedad específico en la medida en que si se comparan estos espacios de diferentes ciudades y países se parecen en su estructura y comercio. Finalmente, señaló que el espacio híbrido del centro comercial es un nodo para la ciudad global, con acceso a productos y servicios globales. En este sentido, este espacio da una especie de hibridación entre lo global y lo local porque las personas acceden a ofertas globales, que terminan adaptándose a demandas locales (Medellin, 2017).

Condición de todo gran espacio público: ser espacio para el público pequeño



Figura 11. Comuna 13 Medellín (Rodrigo Díaz).

Jaime Lerner define la acupuntura urbana como una serie de intervenciones de pequeña escala, altamente focalizadas, que tienen la capacidad de regenerar o iniciar un proceso de regeneración de espacios muertos o dañados a su alrededor. Más que acupuntura urbana, la intervención en la escarpada geografía de la Comuna 13 de Medellín fue una cirugía a corazón abierto, una acción a gran escala orientada al cambio físico y social del que alguna vez fue uno de los barrios más peligrosos de la ciudad más peligrosa del mundo.

Los guías bilingües nos pasean por las escaleras eléctricas (mecánicas les decimos en Chile) que dieron fama mundial a la intervención, mientras en una de las tantas plazas remodeladas un equipo de CNN graba entrevistas a locales y foráneos que por cientos visitan un hasta ayer poco probable destino turístico. Un dron sobrevuela la escena, no sabemos si es de la policía omnipresente, de CNN o de los turistas. Al hacer un alto nuestros guías nos convidan helados de mango con sal comprados en un local que gracias a las escaleras, las plazas, los murales, la nueva iluminación, la vigilancia policial a toda hora, se convirtió en una pequeña mina de oro. No hay un papel, ni una botella tirada en las calles.

La pobreza bonita sigue siendo pobreza, pero hoy con una dignidad recobrada. El barrio recupera una escondida belleza, se convierte en un lugar atractivo y seguro, que brinda espacios para el disfrute de sus habitantes, que a pesar del auge siguen siendo los mismos de antes. Todavía no llegan (o no habían llegado) Airbnb ni cafés boutique. Gentrificación sin expulsión diría Francisco Sabatini, o esa peligrosa fragilidad de corromperse de la que habla el bello barrio de Redolés.

La intervención en la Comuna 13 fue cirugía a corazón abierto, pero también incluyó una buena dosis de acupuntura para activar y mantener en forma cada una de las partes del proyecto. Si la columna vertebral es el sistema de escaleras eléctricas, la micro activación de tejido se hizo metiendo mano a una escala común y corriente en estado de deterioro. Allí la acupunturista (me dicen que fue una arquitecta) colocó

un tobogán a un lado que visibilizó y convirtió en extraordinario lo hasta ayer rutinario.

Con un tobogán gemelo, la escala es mucho más que un espacio para subir y bajar; de lugar de paso se convierte en lugar para estar, porque no hay niño que no quiera deslizarse nuevamente una vez que sus pies aterrizan en el piso, y con esos niños que descubren la dimensión lúdica de un espacio público ayer anónimo también llegan sus padres, primero a echar un ojo, luego a hacer su propia vida social con un helado de mango salado en la mano. Si un niño la encuentra buena, entonces es buena para todos: intervención sencilla, barata, pero de alto impacto, yo le daría el premio Nobel de diseño urbano.

Palabras al cierre

La intervención de Comuna 13 es cara, tanto de construir como de administrar y mantener, lo que dificulta que pueda ser replicada masivamente. Eso no quita su carácter extraordinario en todo el sentido de la palabra. El mensaje es claro: actuar en sectores de escasos recursos no puede ser sinónimo de soluciones de bajo estándar, de materiales baratos, de arquitectura mediocre, de proyectos lentos y olvidos rápidos. Hasta el momento la experiencia y la inversión han valido el esfuerzo. Columna originalmente publicada en Pedestre. (Diaz, 2017)

Seis autopistas que desaparecieron para transformar sus ciudades



Figura 12. Río Madrid.



Figura 13. Río Madrid.

Eliminar el trazado de todo un tramo de autopista no es un proyecto fácil, pero algunas ciudades se han atrevido a hacerlo. El resultado no solo ha mejorado el tráfico de la zona, sino que ha creado espacios verdes y un entorno más habitable y acogedor que la franja de asfalto y coches que había antes.

¿Qué pasa con todos los coches que utilizaban esa vía ahora que ha desaparecido? Contrariamente a la creencia, eliminar una autovía no siempre supone saturar las calles colindantes de tráfico. Muchas vías de varios carriles se construyeron en una época concreta mucho más obsesionada con los coches que la actual, y las propias ciudades evolucionan.

Existe una teoría llamada Demanda inducida que asegura que, cuanto mayor sea la autopista que se construye, más tráfico atraerá, y que eliminar uno de estos monstruos de asfalto hace que el tráfico disminuya y se reparta por otras zonas sin que suponga un aumento de la congestión. A continuación tenéis varios ejemplos exitosos de esa teoría.

Madrid Río. Madrid

Durante años, la ribera del río Manzanares era prácticamente inaccesible debido a varios tramos de la autovía M30 que circulaban paralelos. Esas vías se cambiaron

por túneles y toda la zona se convirtió en un gran parque con espacio para peatones, bicicletas y todo tipo de áreas recreativas (Walker, 2014)

Bibliografía

Díaz, R. (5 de 5 de 2017). *Condición de todo gran espacio público: ser espacio para el público pequeño*. Obtenido de Condición de todo gran espacio público: ser espacio para el público pequeño: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/05/05/condicion-de-todo-gran-espacio-publico-ser-espacio-para-el-publico-pequeno/>

Heidegger, M. (2000). Construir - Habitar- Pensar. Art.novela.com.ar.

Laboratorio de Espacio Público en México. (22 de 06 de 2017). Obtenido de facebook: https://www.facebook.com/Lepmx/?ref=br_rs

Medellín, P. (16 de 08 de 2017). *Centros comerciales ¿espacios públicos o privados?* Obtenido de Instituto de Estudios Urbanos - IEU: <http://www.institutodeestudiosurbanos.info/noticias-del-ieu/item/centros-comerciales-espacios-publicos-o-privados>

México, L. d. (30 de 04 de 2017). *Laboratorio de Espacio público en México* . Obtenido de facebook: https://www.facebook.com/Lepmx/?ref=br_rs

Urbanismo por contacto. (24 de 06 de 2017). *Laboratorio de Espacio público México*. Obtenido de facebook: https://www.facebook.com/Lepmx/?ref=br_rs

Walker, A. (26 de 3 de 2014). *Seis autopistas que desaparecieron para transformar sus ciudades*. Obtenido de Madrid Río. Madrid: <http://es.gizmodo.com/seis-autopistas-que-desaparecieron-para-mejorar-sus-ciu-1552241922>