

La experiencia metodológica del proyecto cultural “Cambio de Sentido”

RESUMEN. “Cambio de sentido” es un proyecto cultural desarrollado transversalmente entre distintas disciplinas. El tema de investigación se refiere a la transformación del espacio público en la ciudad contemporánea. Pero esta reflexión se concreta dentro de la ciudad dispersa, una forma ocupar el territorio en la que el automóvil ha favorecido la aparición de nuevos espacios colectivos en torno a las infraestructuras viarias. En este ámbito se produce un amplio repertorio de situaciones cotidianas claramente representativas de la sociedad actual. Por otra parte, el proyecto se lleva a cabo con ciertas peculiaridades metodológicas, que incluyen diversas actividades en paralelo: una exposición, un curso y la publicación de un catálogo divulgativo. Así, el material generado va revelando otras maneras de cartografiar la ciudad, entendidas como una experiencia metodológica asociada al devenir de la cultura urbana.

PALABRAS CLAVE: espacio público, ciudad dispersa, viario territorial.

ABSTRACT. “Change of direction” is a cultural project developed crosswise among various disciplines. The research topic is about the transformation of the public space in the contemporary city. But this issue is referred to the sprawl or dispersed city, a territorial pattern in which the automobile has stimulated the emergence of new collective spaces around arterial roads. Here we can find a large repertoire of everyday situations representative of the current society. Moreover, the project has certain methodological peculiarities including various activities in parallel- an exhibition, a course and the publishing of a book. Thereby, all this material shows other ways for mapping the city, like a methodological experience linked to the evolution of the urban culture.

KEYWORDS: public space, sprawl, arterial roads.

Pablo Ley Bosch

Escuela de Arquitectura - Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Campus Universitario de Tafira - 35017 Las Palmas de Gran Canaria
Tlno: (+34) 928.451336 - 1329 / pley@dact.ulpgc.es

Biografía

Pablo Ley Bosch es Doctor Arquitecto y Master en Planeamiento Urbano (ULPGC). Profesor de Urbanística (EA de Las Palmas). Autor de numerosos trabajos en medios especializados y diversos libros. Ha participado en el Master en Planeamiento Urbano (ULPGC) y en el Master en Urban Design (Newcastle University). Ha sido Profesor visitante en la Universidad Metropolitana de Caracas.

La experiencia metodológica del proyecto cultural “Cambio de Sentido”

Temática y objetivos. La definición de una línea de investigación

Aunque los proyectos de investigación estén sometidos a las limitaciones de los plazos y recursos disponibles, su continuidad en el tiempo permite abordarlos como un proceso. Este es el caso de “**Cambio de sentido**”, un proyecto cultural que surge a partir de un tema de investigación desarrollado como Tesis Doctoral¹. Pero culminada ya esa etapa de trabajo, surge la posibilidad de continuar reflexionando y de divulgar los resultados obtenidos dentro de un proceso abierto.

La **temática** del proyecto se refiere a la transformación del espacio público en la ciudad contemporánea; un aspecto esencial dentro de la disciplina urbanística, cuyo interés se amplía como consecuencia de sus implicaciones culturales, sociales, etc. Esta es una cuestión de enorme vigencia, tal y como reflejan trabajos de investigación, publicaciones, exposiciones artísticas, o incluso los propios medios de comunicación en distintos ámbitos. En este sentido, cabe insistir en la importancia social que tiene la esfera de lo público, tanto en la formación de la cultura urbana como en el sentido de ciudadanía (Hajer y Reijndorp, 2001).

Ahora bien, dado que la cuestión del **espacio público** es en sí misma muy amplia, el estudio se concreta a través de la **ciudad dispersa**, esa forma de organización territorial conformada como una extensa amalgama de áreas urbanas en las afueras de la ciudad compacta, caracterizadas por la discontinuidad física entre ellas. En este proceso de transformación de la ciudad ha sido fundamental la incorporación del automóvil como objeto de uso cotidiano; una máquina que ha cambiado nuestra forma de vivir durante la segunda mitad del XX. Así, esta forma de crecer y ocupar el territorio se ha apoyado principalmente en las carreteras y autovías. Ello ha favorecido la aparición de nuevos espacios colectivos en torno al **viario territorial** (Vecslir, 2007). Algunos de esos espacios son más explícitos, como los centros comerciales, los parques empresariales, etc.; y otros, más sutiles, como toda esa serie de lugares de parada y encuentro con actividades emplazadas en los márgenes de la carretera. Pero todos ellos muestran la

existencia de nuevas formas de habitar y emplazar actividades laborales, o formas recientes de ocio y consumo, las cuales ya no coinciden necesariamente con aquellas que eran propias de la plaza y la calle tradicional. Por ello, es en esta parte más novedosa de la ciudad donde podemos encontrar un amplio repertorio de situaciones cotidianas igualmente representativas de la sociedad contemporánea; mucho más frecuentes e intensas de lo pudiera creerse inicialmente. Aquí se encuentran algunas claves acerca de cómo ha cambiado el sentido de lo público, y hacia donde se dirigen ciertas formas de socialización netamente urbanas.

Este **cambio de sentido** de lo público no ha sido suficientemente estudiado en el contexto de las Islas Canarias; por lo que una parte fundamental de este proyecto se lleva a cabo sobre el ámbito local, haciendo referencia especialmente al caso de Gran Canaria (Fig.1). Pero a pesar de las especificidades lógicas de este contexto, su alcance es mucho más amplio dado que este tipo de cuestiones afecta de un modo u otro a diversidad de ciudades en distintos contextos geográficos. Todo ello permite componer una **línea de investigación** propia, a través de la cual se viene indagando sobre la cuestión del espacio colectivo surgido en torno a las infraestructuras viarias en el contexto de la ciudad dispersa.

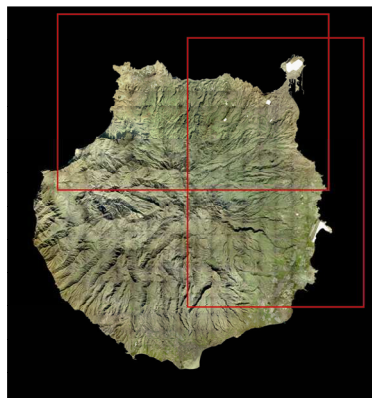


Fig.1. Gran Canaria: los corredores insulares Norte y Este

Por otra parte, “**Cambio de sentido**” es un proyecto cultural de carácter marcadamente transversal en el que convergen diversas disciplinas: una investigación iniciada desde la urbanística y la arquitectura, pero estrechamente ligada al arte y a la fotografía, a la antropología y la sociología, la geografía, la ingeniería, etc. Así, en esta nueva etapa de trabajo se pretende profundizar sobre la temática propuesta implicando diferentes áreas de conocimiento en una reflexión transversal abierta a distintas maneras de mirar y proceder. Y a la vez, divulgar un proyecto de

investigación con amplias implicaciones socioculturales, entendiendo este aspecto como otra cuestión esencial del proceso.

En última instancia, además de experimentar sobre los procedimientos metodológicos utilizados, el proyecto de investigación se dirige a una serie de **objetivos específicos**: reconocer un nuevo repertorio de situaciones urbanas en las que la vialidad territorial aparece asociada a determinados elementos con significado colectivo, y cuyos rasgos difieren de las formas de construcción tradicionales de la ciudad compacta. Ello permitirá mostrar una serie de códigos formales y sociales propios, estrechamente ligados a las actuales formas de representación de lo público.

Aspectos metodológicos y contenidos: una relación indisociable

Una descripción conlleva una representación geográfica de la realidad; y no es una simple puesta en orden de datos, sino una extracción de significados en estado latente: este es el campo de la **interpretación**, la necesidad de un sentido creativo asociado al conocimiento (Dematteis, 1993). Y al igual que la propia ciudad constituye un proceso inacabado, esta labor de esclarecimiento asume la posibilidad de nuevas interpretaciones con una cierta provisionalidad en el conocimiento. Esta idea de **provisionalidad** permite incorporar una mayor riqueza de significados. Así, la realidad urbana está ligada a la experiencia cotidiana de sus habitantes, a la coexistencia de dimensiones muy diversas. Sin embargo, entre dimensiones tan distintas pueden detectarse algunos puntos de correspondencia. Aquí entran en juego ciertas formas de representación que colaboran en el establecimiento de un sustrato colectivo. Pero para interpretar este sustrato es preciso asumir la **complejidad** de la realidad urbana, la necesidad de desentrañarla e ir descomponiéndola en base a elementos más simples y comprensibles. Complejidad y provisionalidad son entonces requisitos del propio procedimiento.

Por eso los instrumentos analíticos empleados tradicionalmente se encuentran con serias limitaciones cuando se enfrentan a las condiciones de la ciudad abierta y discontinua. A este respecto, la epistemología fundamental de la ciudad, el modo en que ésta construye sus significados, se está redefiniendo constantemente en la medida en la que también cambia la idea de lo público (Sorkin, 2001). Durante las últimas décadas esto ha impulsado un campo de estudio vital para el desarrollo de la **cultura urbana contemporánea**. En este sentido, el carácter particularmente diverso y complejo de la ciudad actual requiere de aproximaciones metodológicas específicas, así como de la relación transversal entre distintas disciplinas.

Se trataría de reconocer la especificidad de los códigos formales de una ciudad cuya discontinuidad la diferencia sustancialmente de los tejidos compactos. Pero ya no se pretende el descifrado completo de tales códigos desde una racionalidad férrea, sino explicaciones parciales que asuman la riqueza y complejidad de la urbanización dispersa. En el fondo, es una tarea dirigida hacia la renovación disciplinar, hacia el ensayo de **metodologías** adecuadas a una ciudad marcada por sus propias condiciones.

De este modo, una parte esencial de la investigación consiste en la búsqueda de herramientas específicas para el análisis y la interpretación de la ciudad dispersa². Ello permite reconocer ese nuevo repertorio de situaciones urbanas en las que el viario territorial aparece asociado a elementos colectivos propios de la ciudad discontinua (Fig.2). Y en vez de ausencia de orden, lo que la urbanización dispersa está mostrando es la aparición de códigos formales específicos: órdenes subyacentes derivados de reglas abiertas; pautas que se manifiestan de manera menos explícita, e introducen un alto nivel de complejidad y una sintaxis débil entre los distintos materiales urbanos.

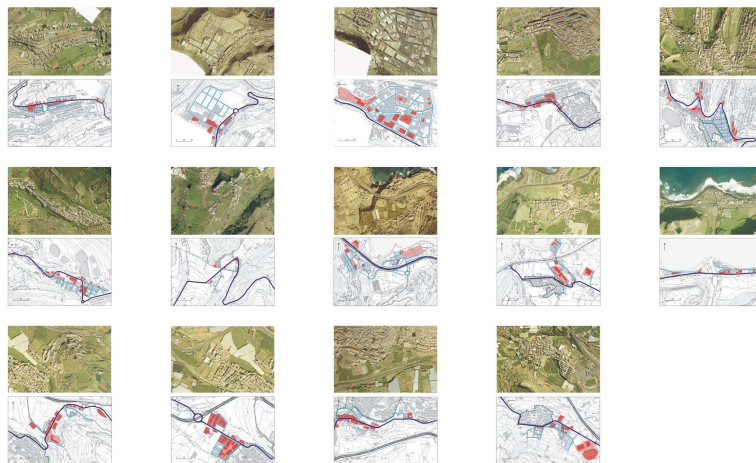


Fig.2. La formación de ámbitos colectivos en torno al viario territorial

“**Cambio de sentido**” continua con la labor emprendida en este proceso³. Desde un punto de vista operativo, el proyecto se estructura en base a tres actividades complementarias entre sí, a desarrollar en paralelo durante el año 2011: un **curso** de carácter transdisciplinar en torno a la temática citada; una **exposición** sobre el material elaborado, a la que se incorporarán diversas aportaciones de carácter artístico; y la publicación de un **libro** sobre el proyecto de investigación, incluyendo los contenidos fundamentales de la exposición.

El **curso** se plantea como un foro de reflexión relacionado con la exposición y el catálogo. Se lleva a cabo a modo de seminario abierto sobre un tema con amplias implicaciones socioculturales, que afecta a disciplinas como la urbanística y la arquitectura, el paisajismo y la geografía, la ingeniería, el arte, la antropología y la psicología social, etc. Además de posibilitar un debate abierto, el curso interactúa directamente con la exposición⁴. Así, la presentación general del proyecto se suma a la inauguración de la muestra con una visita guiada. Las sesiones posteriores aglutinan especialistas de distintas disciplinas, bajo la siguiente estructura temática⁵:

– **La interpretación de lo público a través de la ciudad dispersa:** La discontinuidad propia de la ciudad contemporánea implica una diferencia sustancial con aquellas formas de construcción de la ciudad compacta (Ingersoll, 2006). Esta transformación de “lo urbano” puede ser explorada a través de los procesos de construcción del espacio colectivo. En este sentido, la urbanización dispersa se presenta como un entorno propicio para ser interpretado. De hecho, los crecimientos por polarización en torno a las infraestructuras viarias están incidiendo considerablemente en este tipo de transformaciones; tanto sobre la forma de la ciudad, como sobre el sentido de lo público. Particularmente, el viario territorial actúa como soporte estrechamente ligado a la organización de una ciudad aparentemente diluida sobre el territorio. Pero en este proceso de disolución parecen formarse algunos grumos de cierta consistencia. Son lugares que resultan de la aglutinación de actividades colectivas sobre el viario territorial, y cuya escala puede oscilar desde el gran área central a todo ese repertorio de microcentralidades con actividades menores que pueden pasar casi desapercibidas. Por ello, este tipo de entornos surgidos a partir de carreteras y autovías expresan esas nuevas cualidades de “lo público”.

– **La carretera como paisaje colectivo:** La discontinuidad urbana propia de la ciudad dispersa tiene mucho que ver con la importancia creciente de las infraestructuras viarias y el auge de la movilidad individualizada. Aquí, la vialidad territorial juega un papel fundamental como elemento de condensación física y funcional. Se trata de áreas surgidas a partir de autovías y carreteras, las cuales se caracterizan por la aparición de nuevos parámetros visuales asociados al paisaje viario (Ambrosini, 2002). Este paisaje se muestra como un entorno visualmente complejo, con pautas de orden menos explícitas que aquellas que corresponden a la calle de la ciudad tradicional. Es el caso de todos esos nuevos paisajes para el ocio y el consumo surgidos en torno a las infraestructuras viarias, en los cuales se evidencian algunas especificidades relativas a la forma adoptada por el espacio público y privado. Así, la carretera no solo es capaz de conectar entre sí ámbitos colectivos físicamente discontinuos; sino que también puede describir el paisaje urbano a partir de la percepción cinética, o incluso llegar a incorporar valores simbólicos propios de la urbanización dispersa.

Consecuentemente, este tipo de fenómenos está teniendo una amplia incidencia en la construcción del espacio colectivo de la ciudad actual.

– **La carretera como modo de habitar:** La utilización masiva del automóvil no solo ha propiciado esa ocupación extensiva que es propia de la ciudad dispersa, sino que también posibilita nuevas formas de recorrer y habitar el territorio (Jackson, 1994). Y desplazarse en coche provoca en sus ocupantes una especie de “encapsulamiento” respecto a su entorno inmediato. Pero paradójicamente, también puede favorecer determinadas prácticas habitativas asociadas a la movilidad individualizada. Así, sobre el viario territorial se han ido aglutinando actividades que conforman áreas centrales con significado colectivo a escalas muy diversas; unas más explícitas y otras más sutiles. En cualquier caso, los márgenes de la carretera son proclives a generar lugares aptos para la parada y el encuentro, o incluso para determinadas formas de intercambio social. Estas formas de socialización ligadas al uso cotidiano de la carretera contienen algunas particularidades relativas al modo en que lo público y lo privado entran en relación. De esta manera, hay un cierto repertorio de situaciones en el que autovías y carreteras aparecerían asociadas a determinados elementos con valor colectivo. Sin embargo, sus rasgos no corresponden necesariamente a la lógica institucionalizada de lo público; ni tampoco a esa ciudad compacta que encontraba en la calle tradicional una eficaz forma de representación.



Fig.3. Fotografía 05. Teresa Arozena (2011)

La **exposición** tiene un papel importante dentro del proyecto, dada la capacidad de este tipo de eventos para proyectar socialmente el trabajo

propio de una investigación⁶. La muestra se estructura a partir de una selección de contenidos inéditos (cartografía, diagramas, fotografías, textos explicativos, etc.). Pero además, permite enriquecer la temática tratada al aportarse material específico para ser expuesto. Así, se incorpora el trabajo de una serie de fotógrafos⁷ con objeto de introducir otras formas de mirar sobre los contenidos propuestos (Fig.3 y 4). Para ello, se han elaborado una serie de fotografías y un video ideados expresamente para la muestra. Todo este material ha sido generado a partir de aquellas áreas urbanas de Gran Canaria objeto de estudio. De este modo, las áreas de análisis que componen la investigación preliminar han servido como “localizaciones de rodaje” para el trabajo de fotografía y video. Este tipo de soportes constituyen herramientas visuales muy potentes para la interpretación del paisaje y la ciudad. De hecho, la fotografía en particular es un medio especialmente eficaz para desentrañar una realidad urbana inmersa en el problema de lo público (Ley, 2006). Y si la interacción entre disciplinas es uno de los rasgos del curso, esta idea se hace extensiva a la propuesta metodológica y contenidos de la exposición. En este sentido, el trabajo conjunto entre investigadores y artistas⁸ ha permitido construir una experiencia muy intensa en la búsqueda de esa transversalidad.



Fig.4. Fotografía 02. Teresa Correa (2011)

Finalmente, la **publicación** es otra pieza fundamental del proyecto en cuanto soporte que sirve para dejar constancia y divulgar en otros cauces el trabajo de investigación y la propia exposición⁹. Así, el libro incorpora el trabajo de los artistas participantes; tanto las obras seleccionadas para la muestra, como el material restante elaborado durante el proceso creativo.

Se trata pues, de una edición que de forma implícita combina los formatos propios de la investigación académica y el catálogo de exposición.

Por tanto, la interacción resultante entre todas estas actividades permite divulgar el trabajo realizado. Pero también, y sobre todo, seguir desarrollando un proyecto de investigación entendido como un proceso al que se han incorporado nuevos objetivos y herramientas metodológicas.

Conclusiones. La construcción de una cartografía sobre lo público

La carretera ha sido considerada como una experiencia estética de indudable valor cultural. Bajo la influencia de la psicología de la percepción, Appleyard y Lynch (1964) habían planteado esta idea asignándole rango artístico; al igual que Tunnard y Pushkarev (1963) habían abordado el diseño de las autopistas como obra de arte inteligible derivada de las condiciones perceptivas de la movilidad rodada. A partir de entonces y enlazando con las aportaciones anglosajonas en torno a la idea de *roadscape*, comienza a hablarse de un paisaje viario derivado de la percepción y representación cinematográfica del espacio. Así, el **proyecto de investigación** desarrollado ha permitido ahondar en torno a esta idea de paisaje dando al viario la categoría de ámbito territorial reconocible con rasgos figurativos propios.

A este respecto, la irrupción de la escala propia de la ciudad dispersa y de los cambios físicos asociados a ella, han producido un desbordamiento de las técnicas de representación habitualmente manejadas. Esto ha planteado la necesidad de hallar nuevos recursos para poder visualizar una ciudad fragmentada y discontinua. Distanciarse físicamente de la ciudad y congelar su imagen a través de la fotografía o de las actuales técnicas cartográficas, o bien desplazarse por ella mediante la cinematografía o las nuevas tecnologías informáticas, han sido los recursos que han definido los principales **sistemas de representación** a lo largo del XX. Particularmente el cine, con su capacidad para reflejar el movimiento en el espacio y alterar el tiempo mediante el montaje de secuencias, guarda una estrecha relación con la percepción cinematográfica del automóvil. Sin embargo, la traslación de la experiencia de la percepción cinética al ámbito de la arquitectura y la urbanística no parece haberse resuelto muy convincentemente. En cualquier caso, la dificultad que entraña representar la percepción dinámica de lo urbano, o el trasvase entre diferentes técnicas y prácticas artísticas concernientes a este problema, no restan interés a tal tipo de reflexiones y experiencias. Y al predominio de los sistemas de representación estáticos se suman aquellos otros procedimientos interesados en incorporar la experiencia espacio-temporal; al menos en lo que se refiere a la comprensión de una cuestión crucial como es la del paisaje viario.

De este modo, el material generado en el Proyecto “**Cambio de sentido**” hace que tanto los textos como la documentación gráfica producida a través de la investigación, vayan revelando una cartografía de representación de la ciudad (Fig.5). Además del valor de la fotografía como práctica artística integrada en el proyecto, el video constituye una herramienta visual con valor propio: la introducción explícita de la relación espacio-temporal, asociada en este caso a la interpretación del paisaje viario. Estas aportaciones de carácter visual obedecen a procedimientos de representación específicos, aunque en diálogo con aquellos mecanismos propios del análisis urbano. Y todo este material permite presentar otras maneras de **cartografiar la ciudad**, entendidas como una experiencia metodológica asociada al devenir de la cultura urbana y a las condiciones específicas de la ciudad actual.

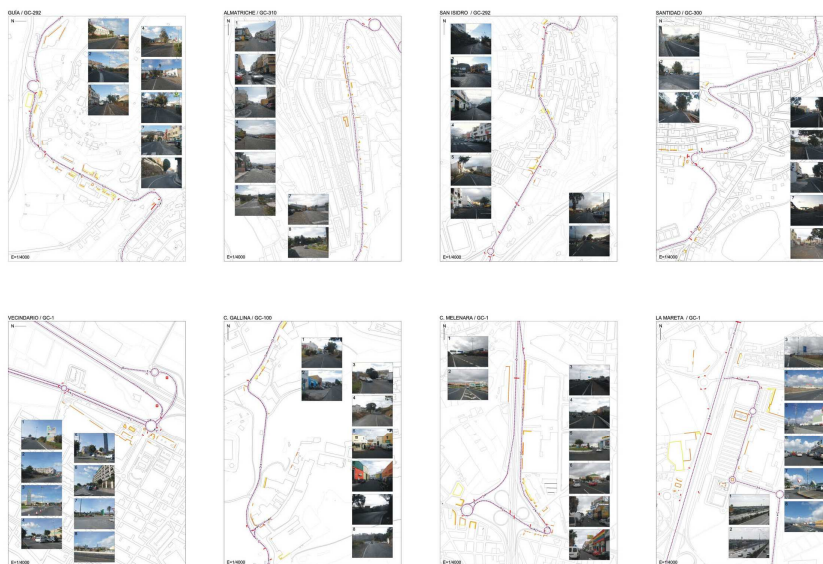


Fig.5. La construcción de una cartografía específica

La construcción de esta **cartografía** es uno de los objetivos del proyecto; pero además, permite evidenciar situaciones cotidianas asociadas a prácticas sociales concretas. Ello permite detectar un cierto repertorio de situaciones representativas del paisaje viario y del espacio colectivo de la ciudad dispersa. Y a través del estudio pormenorizado de tales situaciones pueden extraerse una serie de **conclusiones finales**.

Así, el trabajo desarrollado ha permitido mostrar cómo el viario territorial posee un importante papel en la caracterización espacial y organización funcional de la urbanización dispersa, relacionado además con el sentido

colectivo que la vialidad puede asumir. A este respecto, se ha observado la existencia de una serie de rasgos diferenciales respecto a los procesos de construcción urbana propios de la ciudad compacta.

En este sentido, la vialidad territorial se constituye como soporte potencialmente ligado a la organización urbana de una ciudad parcialmente diluida. Pero en el proceso de disolución territorial de la ciudad se van formando grumos, en los cuales se evidencia una mayor consistencia del ámbito colectivo. Y el significado colectivo de tales grumos puede reconocerse a partir de la capacidad del **viario territorial** para albergar determinados roles: aglutinar actividades conformando áreas centrales aptas para el intercambio; conectar e interrelacionar ámbitos colectivos discontinuos; describir el paisaje urbano a partir de la percepción cinética; incorporar y expresar valores simbólicos propios de la urbanización dispersa; participar en la configuración de su forma urbana; y contribuir al establecimiento de ciertos modos de relación social espacialmente codificados.

En este tipo de situaciones urbanas pueden verificarse aspectos tales como la influencia del viario territorial sobre los tipos de centralidad y los gradientes de privacidad asociados a un cierto predominio de lo privado; el papel de la carretera como elemento de condensación física y funcional, el cual induce a formas de construcción urbana específicas; o la interpretación de la ciudad dispersa a partir de códigos específicos derivados del espacio no edificado, y la aparición de nuevos parámetros visuales asociados al paisaje viario con una amplia incidencia en la construcción del **espacio colectivo**.

Por lo tanto, y aunque presente notables diferencias con la idea de calle y de espacio público de la tradición urbana, el viario territorial pone de manifiesto su potencial como elemento colectivo característico de los procesos de construcción urbana dispersa. Además, todo este tipo de situaciones dibujan una cartografía que pone de manifiesto una parte significativa de la ciudad actual. Y esta forma de representación refleja en buena medida cómo está cambiando el **sentido de lo público** en la sociedad contemporánea.

¹ La Tesis Doctoral se defendió en el año 2009 bajo el título de “La conformación de lo colectivo en torno al viario dentro del ámbito de la ciudad dispersa. Vialidad básica y formas de construcción urbana en el contexto territorial de los Corredores Norte y Este de Gran Canaria”.

² Para ello se ha desarrollado un extenso trabajo de análisis a distintas escalas sobre una serie de áreas escogidas dentro del entorno territorial disperso de los Corredores Norte y Este de Gran Canaria. Estas muestras son seleccionadas por su representatividad en cuanto situaciones características relativas a la construcción del espacio colectivo en torno al viario territorial. Se trata de áreas formadas en el periodo comprendido desde la irrupción de la motorización en los años 60, hasta la etapa previa a la consolidación de la nueva red arterial de vías rápidas en el año 2000.

³ El proyecto está patrocinado por la Fundación Mapfre Guanarteme, cuya sede en Las Palmas de Gran Canaria consta de diversos espacios adecuados a la programación prevista (Aula Magna, Sala de Exposiciones, etc.).

⁴ La presentación del curso coincide con la inauguración de la exposición (Abril de 2011), y las sesiones de conferencias se desarrollan a lo largo del periodo de apertura de la muestra permitiendo su visita a los participantes y asistentes.

⁵ El carácter marcadamente transdisciplinar del curso se refleja en la programación específica de las distintas sesiones temáticas, cuyos contenidos han sido estructurados para hacer coincidir especialistas de distintos campos (urbanismo, arquitectura, antropología, historia, geografía, etc.).

⁶ Al desarrollarse en paralelo al curso, la muestra puede ser visitada tanto por público en general como por los asistentes al seminario. Por otro lado, la presentación de contenidos combina el rigor científico con la capacidad divulgativa; y además, el diseño de la exposición permite su itinerancia por otras sedes expositivas.

⁷ Para ello se ha contado con la estrecha colaboración de Teresa Arozena y Teresa Correa en fotografía, y de Alberto García como realizador de video; todos ellos artistas de reconocida trayectoria y amplia experiencia en proyectos expositivos.

⁸ La implicación directa de los fotógrafos en el proyecto ha permitido un intercambio de conocimientos y formas de proceder; no solo en la obtención de resultados, sino también durante la producción de todo el material.

⁹ Las labores de edición y diseño gráfico de la publicación están igualmente integradas como parte fundamental del proceso de trabajo.

Bibliografía

Ambrosini, Gustavo (2002): *Strade e Paesaggi. Letture e strumenti progettuali*. Celid, Torino.

Appleyard, Donald; Lynch, Kevin y Myer, John R. (1964): *The View From The Road*. MIT Press, Cambridge - Massachusetts.

Dematteis, Giuseppe (1993): "Geo-grafie", en Giammarco, C. y Isola, A. (a cura di): *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*. La Nuova Italia Scientifica, Roma, pp. 239-246.

Hajer, Maarten y Reijndorp, Arnold (2001): *In search of new public domain. Analysis and strategy*. Nai, Rotterdam.

Ingersoll, Richard (2006): *Sprawltown. Looking for the city on its edges*. Princeton Architectural Press, New York.

Jackson, John Brinckerhoff (1994): *A Sense of place, a sense of time*. Yale University Press, New Haven.

Ley Bosch, Pablo (2006): "Seis instantáneas sobre lo público". *Atlántica* nº41-42, pp.54-71.

Sorkin, Michael (2001): "El tráfico en la democracia". *Quaderns d'arquitectura i urbanisme* nº231, pp.18-20.

Tunnard, Christopher y Pushkarev, Boris (1963): *Man-Made America. Chaos or control?*. Yale University Press, Hartford - Connecticut.

Vecslir Peri, Lorena (2007): "Paisajes de la nueva centralidad". *Urban* nº12, pp.34-55.