



Revista de Ciencias Ambientales (Trop J Environ Sci). EISSN: 2215-3896.

Junio, 2004. Vol 27(1): 36-43.

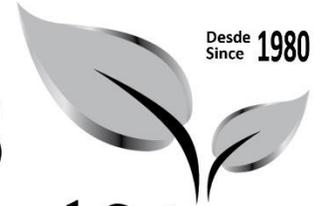
DOI: <http://dx.doi.org/10.15359/rca.27-1.4>

URL: www.revistas.una.ac.cr/ambientales

EMAIL: revista.ambientales@una.cr

Tomás Martínez

Revista de CIENCIAS AMBIENTALES Tropical Journal of Environmental Sciences



Espacio público y recuperación del hábitat urbano

Public space and urban habitat recovery

Tomás Martínez



Los artículos publicados se distribuyen bajo una Creative Commons Reconocimiento al autor-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional (CC BY NC SA 4.0 Internacional) basada en una obra en <http://www.revistas.una.ac.cr/ambientales>, lo que implica la posibilidad de que los lectores puedan de forma gratuita descargar, almacenar, copiar y distribuir la versión final aprobada y publicada (*post print*) del artículo, siempre y cuando se realice sin fines comerciales y se mencione la fuente y autoría de la obra.

ESPACIO PÚBLICO Y RECUPERACIÓN DEL HABITAT URBANO

por TOMÁS MARTINEZ

RESUMEN

Se define espacio público, se explica su lugar e importancia en las diversas etapas de desarrollo de la ciudad en Occidente y se explica el vínculo entre integración social y espacio público y entre éste y seguridad ciudadana. A partir de la premisa de que la problemática de la ciudad solo puede manejarse como proyecto colectivo y de la consideración de que nuestras ciudades son actualmente internamente fragmentadas, se expone la consistencia y objetivos del ya en marcha Plan Nacional de Desarrollo Urbano, que apunta a la Gran Área Metropolitana de Costa Rica, enfatizando en la parte referente a repoblamiento del casco central de San José.

Public space is defined, its place and importance in the different development stages of Occidental cities is explained together with the link between social integration and public space and between this and citizen security. Parting from the premise that the city's problematic can only be handled as a collective project and taking into consideration that our cities are actually internally fragmented, the consistency and aims of the already marching National Plan of Urban Development are outlined which points towards the Great Metropolitan Area of Costa Rica, emphasizing the part referring to the repopulation of the central city of San José.

Tomás Martínez, arquitecto urbanista, es funcionario de la Secretaría Técnica del Plan Nacional de Desarrollo Urbano y profesor en el Instituto Tecnológico de Costa Rica.

El concepto *espacio público* denota los nexos de una sociedad con la ciudad que habita. Va mucho más allá de aquellos espacios sobrantes entre lo construido, teniendo más bien que ver con espacios pensados, diseñados o exitosamente apropiados por la comunidad dentro de una unidad producto de un modelo de ciudad claramente definido. Estos espacios deben mantener un diálogo con los diversos usos, arquitecturas y ciudadanos. Debido a esto es que es imposible hablar de la ciudad sin hacerlo del espacio público como su componente fundamental, de igual forma que no se puede entender la arquitectura sin su envolvente mayor: la ciudad.

El espacio público, entonces, debe entenderse como la totalidad de lugares en los que transcurre la vida colectiva al enlazar la arquitectura con su dimensión urbana, posibilitando la vida comunitaria por ser lugares de expresión y apropiación social. A través del espacio público se reducen las desigualdades económicas y sociales y se eleva la calidad de vida en la ciudad. Entendiendo el concepto desde esta perspectiva, el espacio público debe protegerse como un bien común inalienable y prevaleciente sobre los intereses privados.

Historia del espacio público

El espacio público se ha constituido a través de la historia en el elemento fundamental del urbanismo. La polis griega se estructuraba a partir de un ágora o plaza pública equidistante de todos los *demos* (barrios), en los cuales el poder rotaba entre delegados. La *civitas* romana establecía anfiteatros y *forums* como espacios estructurantes de encuentros cívicos, culturales y comerciales. En la Edad Media ya existía conciencia de la necesidad de reglamentar los bordes de construcción sobre la calle para conservar un espacio libre que facilitara el tránsito y acceso de bienes y personas; las plazas se ubicaban en zonas restantes y des-

pejadas que iban surgiendo del crecimiento de la ciudad o de la demolición de fortalezas. La jerarquía de estos espacios tomaba importancia al edificarse en su perímetro un monumento, iglesia o palacio municipal que le daba carácter de plaza pública y un importante papel simbólico y social en la ciudad. En el Renacimiento se siguió manejando el espacio público dentro del mismo concepto pero se impuso con mayor fuerza una jerarquía entre las plazas y calles que tomaron como parámetro las famosas "ciudades ideales" de la época.

Es realmente en la época barroca cuando se le da al espacio público una posición fundamental en la construcción de la ciudad basándose en algunos principios básicos como: (1) La consolidación de la plaza como prolongación del monumento que la domina y le confiere sentido, convirtiéndose aquella en un lugar de confirmación de poder donde la morfología se organiza a su alrededor con sus figuras o piezas monumentales para armonizar las fachadas de edificios "comunes" que rodean el espacio para darle continuidad al contorno y construir una fachada homogénea que afiance la plaza. (2) Se trazan algunos ejes para conformar relaciones simbólicas entre las principales plazas. (3) Se conserva dentro de los grandes trazados la estructura tradicional de la ciudad de callejuelas estrechas y tortuosas. El barroco marca un contraste entre la magnificencia y regularidad de las plazas y palacios en contraste con las calles irregulares de las casas burgesas.

En los inicios del siglo XIX se empezó a construir paseos por fuera de las fortificaciones como espacios de encuentro y tiempo libre para los ciudadanos, lo cual constituyó un primer paso a la extensión de los centros urbanos. Los Campos Elíseos son un ejemplo significativo de ello. La segunda parte del mismo siglo marcó el nacimiento de la ciudad industrial, surgiendo una

fuerte modificación de los antiguos esquemas de composición del espacio público al tenerse en cuenta las nuevas necesidades del tránsito y ante el reemplazo de estructuras tradicionales por edificios más rentables dentro de los planes urbanísticos que renovaron las grandes capitales de Europa: Berlín (Schinkel), Viena (el Rin), París (Hausmann), Barcelona (Cerdá). El concepto empieza a variar con las grandes redes de circulación que atraviesan la ciudades (bulevares y avenidas) enmarcadas entre edificios estrictamente reglamentados. Los ejes confluyen en grandes plazas-cruces. Las manzanas se densifican al máximo y esto se compensa con la aparición del jardín público urbano bajo la influencia del modelo inglés.

Con el avance del proceso de industrialización el espacio público se desarrolla a partir de todos los esquemas anteriores adaptados a las nuevas necesidades de circulación del automóvil, de la densificación, etcétera. La red vial se vuelve mucho más compleja:



T. Martínez con cruces a des-

nivel, jerarquización de vías, planes de circulación y zonas de parqueo.

El *movimiento moderno*, liderado por Le Corbusier, se opone a la plaza y la calle que tradicionalmente habían organizado la ciudad y pregona una disociación total de los inmuebles frente al trazado vial y una jerarquización según la naturaleza del tráfico. La calle, como lugar de interacción, contacto y vínculo social, con la ciudad adquiere otra utilidad, pues se integra a una red de circulación autónoma y jerarquizada bajo criterios funcionales en un sistema de manzanas según determinadas funciones y con un contacto preciso con la red vial. Los principios y normas que se derivan de estos planteamientos siguen en la actualidad influyendo en el diseño urbano con efectos muy poco satisfactorios, ya que la calle se planea según la velocidad y flujo de vehículos sin considerar al peatón y el papel

de la calle como espacio público originario. Los resultados de esta visión operativa y funcionalista se aprecian hoy en día en varias ciudades del mundo y específicamente en las ciudades de la Gran Área Metropolitana (Gam) de Costa Rica, con la desorientación de automovilistas y peatones y el incontrolado sobredimensionamiento de los espacios residuales y para estacionamiento.

Desde mediados de la década de los setenta varios factores han venido modificando el urbanismo, entre ellos los intentos de rehabilitación de los centros históricos en tanto sitios de interés y actividad pública con un respeto cada vez mayor hacia las construcciones existentes, aunque correspondan a tiempos más recientes. Son importantes, entonces, los programas de recuperación de los centros que reorganizan la circulación dando prioridad al transporte público y, especialmente, mejorando y transformando los espacios públicos. Por su lado, el movimiento posmoderno se despreocupa de la estructura de la ciudad.

La ciudad como espacio continuo, como composición de calles y plazas públicas (con parques para la interacción social, con paseos peatonales al centro de la ciudad, etcétera), está en vías de extinción y está siendo reemplazada, particularmente en Costa Rica, por una ciudad fragmentada de tamaños inabarcables con pérdida de significados ante tendencias crecientes como la decadencia del centro, la privatización del espacio público y los nuevos tipos arquitectónicos: centros comerciales, condominios, conjuntos cerrados de vivienda, etcétera. Últimamente, se ha querido comparar el centro comercial con la plaza como centro de encuentro y permanencia, pero ése es un espacio que funciona como fragmento, ya que no tiene vínculos con la ciudad ni permite referencias cercanas, cerrándose al exterior como una cápsula que podría estar en cualquier parte de la ciudad. Algo similar ocurre con los conjuntos cerrados de vivienda aislados de la trama urbana continua, que por su falta de

intenciones colectivas -o unitivas- impiden conformar ciudad. Son soluciones individuales para ciudadanos que no tienen ciudad. Lo que es claro es que ni las calles de los centros comerciales, ni las placitas de los conjuntos habitacionales ni los clubes privados son espacios de la ciudad, sino que son simples sustitutos privados de los antiguos espacios urbanos públicos. Las personas que recorren los centros comerciales no son ciudadanos sino consumidores, aunque no comprenden nada, y quienes no tienen capacidad de compra están excluidos... Y esto ocurre en Latinoamérica, donde la plaza ha sido históricamente la parte que explicaba el todo de la ciudad, dada su condición



T. Martínez

de punto de origen, de identidad, de orientadora y de focalizadora de poderes de gobierno, eclesiástico y financieros.

gen, de identidad, de orientadora y de focalizadora de poderes de gobierno, eclesiástico y financieros.

Componentes del espacio público

- Espacios viales: aceras, ciclovías, bahías de estacionamiento, pasos a desnivel, vías peatonales.
- Espacios recreativos: parques, plazas, plazuelas, áreas deportivas.
- Servicios públicos.
- Áreas de protección y control ambiental.
- Arquitectura y zonas de conservación histórica y artística.
- Mobiliario urbano: luminarias, paradas, teléfonos, publicidad, semáforos, bancas, esculturas, pérgolas, parasoles, kioscos, hidrantes.

Espacio público e integración social

La vivencia del espacio público como vínculo social y del habitante con su ciudad es consecuencia de muchos factores, entre los que destaca que los ciudadanos compartan intereses, lo cual tiene una influencia considerablemente mayor que el mero espacio físico, que constituye un apoyo adicional para la promoción de la vida pública (Gehl 1998). Aspectos como la escala son también determinantes: en ciudades con di-

mensiones modestas, calles angostas y espacios públicos pequeños los espacios se perciben con mayor intensidad y cercanía, al contrario de las calles y espacios demasiado grandes que suelen ser fríos e impersonales. Este cambio de escala se percibe de igual forma en las ciudades pensadas para el automóvil, donde la percepción a altas velocidades requiere una magnitud mayor de calles, rótulos e información visual. Para generar vida en los espacios públicos es necesario también generar actividades, intereses y atracción de gente, para que así se unan más personas y eventos dándole permanencia, magnitud y duración a la vida pública y generando urbanidad. Por el contrario, si no hay actividades que se vuelquen sobre esos espacios y no se genera un interés para la gente, los espacios se tornan propicios para el vandalismo y la delincuencia. Tan importante como las actividades, el hecho de concentrarlas y la presencia de la gente, es la duración de ésta en los espacios, ya que cuanto más permanezca mayor vida se genera para la ciudad. Otro factor importante tratado por Gehl es el de la disposición concentrada de la red viaria -como en las ciudades antiguas-, tal que evite la dispersión y genere establecimientos públicos más íntimos y mejor usados. La diferenciación entre calles primarias y secundarias y plazas primarias y secundarias, como en las ciudades antiguas, es importante.

Se ha utilizado muchos términos (*el espacio urbano de los setenta, la plaza y la calle de los ochenta, el espacio público de los noventa y la movilidad urbana en el nuevo milenio*) para entender un solo concepto: el de la vida de la comunidad en la ciudad. En los tiempos actuales ha surgido un nuevo concepto referido a aquello donde los actores de lo urbano desempeñan su papel: la escenografía urbana. Parques, plazas, calles y lugares públicos en general en las ciudades latinoamericanas han perdido, por muchos factores de tipo social y de gestión, la capacidad de gene-

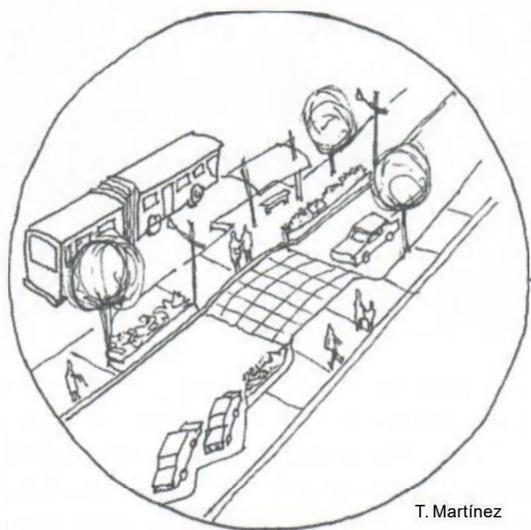
rar emoción y recordación y han aumentado su distancia con los habitantes y, por ello, es necesario buscar nuevas lecturas para la ciudad basados en códigos como los que planteaba Robert Venturi (1974) o códigos emocionales como los que propone Rossi (1982). La escenografía está entrando en el campo de la ciudad como una forma de recuperar lo que en muchos lugares se ha perdido: la memoria urbana. Los conciertos al aire libre, las exposiciones y los festivales de teatro son eventos que revaloran lo urbano y utilizan la ciudad como telón de fondo permitiendo crear vínculos sociales y acercando la sociedad a la ciudad.

Espacio público y seguridad ciudadana

La urbanista norteamericana Jane Jacobs relacionó el diseño urbano con la seguridad ciudadana y la criminalidad (identificó crímenes típicamente urbanos como carterismo, robo de autos y casas, tráfico de drogas, robo al comercio y vandalismo): "en una calle viva y habitada hay ojos que vigilan de forma espontánea las aceras, gente que se permite educar a los niños ajenos si hacen algo incívico, un vago y poco opresivo apoyo común que no exige intimidad ni tradición, permitiendo que vecinos y extraños convivan sin riesgos graves. Por el contrario, en las ciudades estalladas del nuevo

urbanismo no existe ni el control comunitario antiguo ni la trama urbana, sino un espacio que no es de nadie, donde el temor y la violencia pueden estallar a menos que una absoluta homogeneidad de intereses lime todo conflicto: la guetarización de la vida está así asegurada" (Jacobs 1973).

Posteriormente, Oscar Newman, a comienzos de los setenta, trabajó la vinculación entre el diseño urbano y arquitectónico y las tasas de delincuencia en las áreas de viviendas populares, argumentando que el diseño urbano influye, promoviendo o alentando la criminalidad, de tal manera que podría convertirse en una forma



T. Martínez

efectiva de prevención del delito. Propuso, en este sentido, el concepto de *defensible space* (espacio defendible) como el modelo de ambientes de viviendas populares que inhiben el delito al ser expresión física de una comunidad que se defiende a sí misma. Según esta teoría, la disposición física del entorno urbano es el mejor cómplice del hampa en la victimización de la sociedad (Newman 1996). A partir de esta perspectiva, el Gobierno Federal de EU impulsó el desarrollo de estas prácticas durante los setenta, que resultaron fracasos más o menos rotundos, por lo que en la década siguiente su difusión disminuyó notablemente. Sin embargo, en el contexto de Gran Bretaña, a mediados de los ochenta es-

bitantes pueden elegir racionalmente realizar un delito aprovechando las oportunidades criminales. Sin embargo, también Coleman siguió proponiendo una relación directa entre delito y diseño urbano que resulta difícilmente aceptable. En cambio, sí es aceptable la vinculación entre diseño urbano y sensación de seguridad, y muchos de los legatarios de estas ideas continúan trabajando en el mundo anglosajón (v.g., Pavarini y Crawford).

El ex alcalde de Nueva York, Giuliani, se refiere con frecuencia a la teoría de unos académicos de Harvard denominada la *ventana rota*: si alguien rompe una ventana de un edificio frente a una acera y no se repara rápidamente, pronto



T. Martínez

tas ideas fueron rescatadas por Alice Coleman, quien identificó un grupo de "desventajas de diseño" y argumentó que existía una correlación directa entre variables de diseño urbano y delito: cuanto peor el diseño urbano más altas las tasas de delito.

Una de las críticas fundamentales a la perspectiva de Newman fue que se trataba de un *determinismo arquitectónico*, ya que no se consideraba el impacto de variables sociales como mediación con respecto a los aspectos arquitectónicos. Algunos *espacios defendibles* podían permanecer indefendidos si no se daba el juego de interacciones sociales necesario para defenderlos. Coleman rescató esta apreciación crítica explicando más claramente cómo el problema del delito es afectado por el diseño urbano: éste puede contribuir a la destrucción de la comunidad, a la fractura de los lazos sociales en un determinado vecindario, generando situaciones en que los ha-

se romperán otras, se arrojará basura y surgirán patologías sociales y actividades ilícitas. Por el contrario, el uso reforzado y el mejoramiento de una edificación y su entorno urbano, y la recuperación de espacios públicos, transmiten una impresión de comunidad alerta, en la que se presta atención y hay control. En ambientes abandonados los buenos se sienten minoría y no actúan solidariamente, perdiéndose aprecio por el espacio urbano.

En pos de una nueva estructura urbana

La situación en que ha quedado la ciudad latinoamericana después del modernismo y los fenómenos de hibridación cultural generados por la posmodernidad han producido una multiculturalidad dentro del fenómeno de globalización que nos permite descubrir otro tipo de ciudad, con nuevos espacios y nuevos tipos de relaciones donde la fragmentación es el rasgo dominante.

Existen, de igual forma, varias ciudades yuxtapuestas dentro de una sola, y esta situación y los nuevos fenómenos de consumo y comunicación hacen necesaria una nueva forma de analizar o entender la ciudad desde la estética del fragmento.

La vivencia del espacio público ha empezado a verse alterada por los avances tecnológicos en comunicación, como internet y fax, a que tienen acceso muchos grupos sociales. Esos son medios que brindan la posibilidad de superar o reemplazar los desplazamientos físicos tortuosos y complicados -ante la ineficiencia de la infraestructura y el transporte urbanos y las relaciones sociales en los espacios públicos- por otros donde la cibernética facilita un movimiento en tiempo y espacio con alta ganancia económica -una movilidad virtual. La vivencia de ciudad de esos grupos sociales es distinta y la relación con ella igualmente diferente, ya que su vivencia del espacio público y de las redes de movilidad se dan por distintas necesidades y requerimientos.

En tanto hecho físico, la ciudad puede considerarse como un territorio densamente poblado. Como hecho social, la ciudad es un modo de vivir donde lo privado se refugia en el interior de las edificaciones y las viviendas, pero donde la educación, el trabajo, el transporte y la recreación (la mayor parte de la vida) transcurren en espacios colectivos según parámetros públicos. De aquí la importancia de entender que el problema de la ciudad solo se puede manejar como proyecto colectivo y debe ser enmarcado en un plan general de desarrollo urbano y ordenamiento territorial y del espacio público. Cuando esto no se da o, lo que es peor, no se aplica, surgen problemas como los que se presentan en San José, donde la escasa cultura urbana, la invasión de las calles por ventas informales y el caótico esquema de transporte público actual exigen soluciones radicales, honestas y comprometidas desde el sector político, ya que ésta es una situación de la que depende la calidad de vida de nuestras ciudades.

Mediante un proceso participativo y multisectorial que ha implicado y solicitado un esfuerzo colectivo a través de más de 80 talleres de planificación participativa y formación ciudadana, se ha podido llevar a cabo dos fases del Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) y empezar la tercera: el Proyecto Plan Gam. Durante la primera fase del PNDU se obtuvo un consenso so-

bre la Visión global e integrada del territorio nacional que permite sentar las bases para determinar un modelo de ciudad y orientar el desarrollo de ciudades equilibradas, sostenibles y equitativas. La visión se fundamenta, principalmente, en que el desarrollo urbano debe orientarse en coordinación con las áreas rurales y las áreas de conservación y protección ambiental, en que ha de haber fortalecimiento institucional y también participación ciudadana. El marco conceptual se basa en ciertos principios estructurantes: ambiente como base de la sostenibilidad de la vida en general y humana en particular; reducción de los efectos negativos de la actividad humana y promoción de la eficiencia económica y financiera; la interacción del ser humano con lo natural y lo construido define el contexto urbano y la condición de aquél de fin primordial de la planificación; las infraestructuras y los servicios son una dotación que de forma universal debe servir a todos los espacios y habitantes sin excepción.

La segunda fase del PNDU es un avance en términos metodológicos, instrumentales y de contenido con respecto a la fase anterior, que tenía un énfasis especial en aspectos teóricos y conceptuales de planificación. En la segunda fase se trabajó en el marco institucional nacional, en los lineamientos estratégicos del PNDU, en la escala -regional, central y periférica- y se estructuró la propuesta para el Plan Gam.

La tercera fase corresponde al nuevo proyecto del Plan Gam que, luego de 20 años de no ser actualizado, requiere nuevas estrategias y medidas. Dentro de este nuevo proyecto del Plan Gam, financiado por la Unión Europea, se ha iniciado un proceso histórico y sin antecedentes dentro de la planificación urbana en Costa Rica. Se ha partido de una consulta masiva a través de talleres de planificación participativa y formación ciudadana donde el inicio del desarrollo técnico y científico tiene como punto de partida las necesidades, los deseos y la visión propia de los ciudadanos del Gran Área Metropolitana. Estos talleres se han organizado a partir de cada una de las cuatro áreas metropolitanas del Gam: Alajuela, Heredia, San José y Cartago, en los que se ha realizado talleres y consultas con políticos, técnicos y ciudadanos, en un proceso que ha permitido el trabajo directo con los técnicos locales y la colaboración de instituciones académicas como el Instituto Tecnológico de Costa Rica y la Universidad Nacional. Todos estos ta-



lles metropolitanos han partido de la visión generada en la fase primera del PNDU y han encontrado en el camino la particularización de sus problemáticas y necesidades.

Repoblamiento de centros urbanos

La Comisión de Regeneración y Repoblamiento del Centro de San José, creada recientemente por el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos y la Municipalidad de San José, cuenta con -además de ellas- la participación de: Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, Secretaría del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, Cámara Costarricense de la Construcción, Maestría en Diseño Urbano de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Costa Rica, Instituto de Arquitectura Tropical, Colegio de Arquitectos de Costa Rica, Banco Nacional de Costa Rica y Banco Popular. El objetivo de dicha comisión es impulsar un plan integral de mitigación y reversión de tendencias existentes no deseables, a mediano y largo plazo, y de acciones concretas de reforma a corto plazo. Se pretende conformar un conjunto de acciones inmediatas y nuevos instrumentos que permitan repoblar efectivamente los cuatro distritos centrales de San José.

El plan, por las características y estado de la zona a intervenir en un horizonte de 20 años,

podría llegar a alcanzar un repoblamiento que beneficie e involucre aproximadamente unas 300 cuadras, lo que podría incrementar en 100.000 personas la población de los cuatro distritos centrales de San José. Tal repoblamiento permitirá recuperar la capital del país, dándole el carácter arquitectónico que demanda, ganando el aprecio de sus habitantes, haciéndola atractiva a las inversiones y devolviéndole competitividad y seguridad.

Se ha determinado dos áreas específicas que, por sus características y por el avance en su estudio e inversiones, pueden ser priorizadas para el redoblamiento: el sector Paso de la Vaca-calle 8 (en el norte) y el sector calle 2-E1 Pacífico-barrios del sur. En esta última zona el Ministerio de Vivienda impulsa un proyecto de regeneración



T. Martínez

urbana mediante la construcción de vivienda de alta densidad en el barrio Cristo Rey con cuatro edificios de 48 unidades habitacionales para un total de 144 unidades con un costo promedio de entre 6 y 7 millones de colones y una inversión total para

el desarrollo completo de 1.100 millones de colones, aproximadamente.

Las inversiones para el desarrollo de proyectos de este tipo pueden plantearse en función de la capacidad estatal y sus programas institucionales como ABC, Bono Urbano, y en función de

la inversión privada, para lo cual dicha comisión ha planteado esquemas y alternativas específicas.

La regeneración urbana y la inserción de vivienda de alta densidad en los centros urbanos con pérdida de población, el transporte público como prioridad sobre el transporte privado, la generación de alternativas limpias de movilidad como las ciclovías y la peatonización, el sistema urbano ambiental que permite integrar los recursos naturales -como cursos de agua- al disfrute público de la ciudad mediante su recuperación, son algunos de los aspectos que se consideran como estructurantes de esta nueva propuesta en que ya se trabaja desde la Secretaría Técnica del Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

...Varias ciudades europeas han iniciado de forma exitosa la recuperación de sus centros entregándolos totalmente como espacios públicos. En Copenhague, una de las medidas más importantes para la recuperación del centro de la ciudad a la vida pública fue la limpieza de las calles del tráfico vehicular -peatonizándolas- y la organización de los parqueos. Caminar es una actividad barata, sana, no contaminante, divertida y da la oportunidad de disfrutar la ciudad. Y la calidad de los espacios de ésta no se determina por la cantidad de gente que camina sino por la cantidad de tiempo que ella gasta en la ciudad como escenario y en su interrelación con la otra gente. Una buena ciudad debe brindar amplias posibilidades de actividades recreativas, de ocio, dentro de un adecuado equilibrio de centros comerciales, lugares de trabajo y áreas y parques de recreación; debe brindar opciones.

Referencias bibliográficas

- Gehl, Jan. 1998. *Vida entre edificios* (traducción de D. Morgan y editado por la Universidad de Costa Rica).
- Jacobs, Jane. 1973. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Península. Madrid.
- Newman, Oscar. 1996. *Creating Defensible Space*. Center for Urban Policy Research U.S. Department of Housing and Urban Development. Washington.
- Rossi, Aldo. 1982. *La Arquitectura de la Ciudad*. Gustavo Gili. Barcelona.
- Venturi, Robert. 1974. *Aprendiendo de Las Vegas*. Gustavo Gili. Barcelona.

S U S C R I B A S E
a m b i e n t a l e s

[277-3688 ; fax: 277-3289]