

**5° Seminario sobre Políticas Urbanas,  
Gestión Territorial y Ambiental para el Desarrollo Local**  
Resistencia (Chaco) 6 y 7 de junio de 2013

**AREA TEMÁTICA:** Revalorización del Espacio Público

**PATRONES Y PAUTAS DE DISEÑO PARA EJES CULTURALES RECREATIVOS  
DE NIVEL LOCAL Y METROPOLITANO. CASO DE ESTUDIO: EL GRAN  
RESISTENCIA.**

**Foulkes, María D.- Valdés, Paula**

**mariadoraf@gmail.com / pau\_valdes@hotmail.com**

**RESUMEN**

El Gran Resistencia es hoy una conurbación conformada por ciudades de diferentes categorías siendo protagonista principal la ciudad de Resistencia, capital provincial y principal de esa área metropolitana, integrada también por las ciudades de Barranqueras, Puerto Vilelas y Fontana. En esta superficie urbanizada se relevaron y analizaron vías estructurantes de la trama posibles de conformar ejes culturales recreativos, tanto a nivel local como a nivel metropolitano. En esta ponencia, se expondrá la situación actual y pautas para el mejoramiento de ejes existentes y propuestos, en las dos escalas analizadas, con el objetivo de mejorar el comportamiento de espacios públicos urbanos en pos de ciudades más eficientes, mejor conectadas y ambientalmente con espacios que brinden mayor calidad de vida.

**PALABRA CLAVE:** EJES CULTURALES RECREATIVOS- PATRON- PAUTAS DISEÑO

**ANTECEDENTES**

Según el artículo realizado por Fundación CEPA, sintetizando una experiencia de diseño un patrón, pattern o canon *“es una unidad de comportamiento y soporte ecológico... y su eficacia reside en que evita el salto al vacío proyectual entre el diagnóstico y la propuesta. Cada patrón describe la interacción actual entre la sociedad y su espacio, su eventual conflictividad e incluso contiene la solución reclamada”* (CEPA, 1988).

De acuerdo al contexto en el cual se lo utilice el término patrón referirá a diversas cuestiones. En términos generales, se refiere a aquel objeto o sustancia que se usará como muestra para medir alguna magnitud o bien para replicarla, en el caso que se busque esta situación. Por otro lado y a instancias de la economía, se denomina patrón a la unidad que se tomará como referencia para la evaluación de la moneda en un sistema monetario determinado. En otra de las situaciones en la cual más se utiliza este término es cuando se quiere dar cuenta de la semejanza de comportamiento que existe entre una persona y otra.

En el año 1977 Christopher Alexander, al analizar el lenguaje de pattern o de patrones expone que estos definen una posible solución correcta para un problema de diseño dentro de un contexto dado, describiendo las cualidades invariantes de todas las soluciones. El objetivo de los mismos es proporcionar un catálogo y evitar la reiteración en búsquedas de soluciones a problemas ya conocidos y solucionados anteriormente.

En nuestro caso, dentro del proyecto principal, denominado “Espacio Público en el Gran Resistencia, Diagnóstico y Propuesta para el mejoramiento integral del sistema de calles”, se tomará como patrón a las unidades que se analizaron: las calles, avenidas o ejes lineales en sus diversas escalas y funciones, que conservando o cambiando las condiciones de movilidad y accesibilidad, por sus características físicas y posibilidades de mejora ambiental son posibles de conformar una red de corredores verdes.

En este trabajo se analizan los posibles conectores tanto a escala metropolitana como local, en principio definidos como corredores verdes, para luego establecer en algunos su característica, por usos, como ejes recreativos- culturales. Se deben precisar que elementos son los que caracterizan a estos recorridos planteados, el tipo de movilidad propuesta en los diferentes recorridos, y las posibilidades e inclusiones que deben proponerse para que los mismos sean realmente de usos culturales y recreativos.

## **CONCEPTUALIZACION DE CORREDORES VERDES Y EJES CULTURALES RECREATIVOS.**

El estudio nos permitió entender la importancia de considerar los espacios verdes como un **espacio de continuidad, que conecta y da acceso a diversos lugares**, que forman una trama permeable, donde existen encadenamientos de espacios y van armando una estructura legible.

Esa probabilidad de espacio continuo se debe trasladar y asociar a la movilidad sea peatonal o vehicular, sin barreras ni desequilibrios en la cota cero, con ausencia de niveles y el predominio de una superficie invariable sobre la cual desplazarse. Estos corredores con predominio del verde, deben asociarse a existentes o a nuevas aperturas viarias que den continuidad al trazado existente, ejes que permitan la transversalidad y la asociación antes que la separación, puentes que salven barreras, calles reurbanizadas que se adapten a los desniveles topográficos configurando una superficie continua de conexión pero también con funciones ambientales, culturales o recreativas como caracterizadoras de estos espacios.

Si bien el concepto de corredor verde supone una franja de territorio que conecta dos áreas naturales, con la finalidad de preservar los ecosistemas, ya sean áreas que atraviesan sectores urbanizados y que son posibles de reconvertir o de re naturalizar, o bien ser frontera entre un ámbito rural y uno urbano, al trasladar al plano urbano ese criterio implica la definición de ejes de conexión de circuitos determinados, con valores tanto de espacios verdes urbanos, parques, plazas o espacios de uso público que además incluyan atractivos culturales, patrimoniales o sean considerados por los usuarios como lugares de recreación, deportes o donde poder hacer uso de su tiempo libre. Pensar áreas interconectadas es una estrategia para disminuir la fragmentación del territorio y además posibilita conectar espacios de interés dentro de los cascos urbanos.

Metodológicamente se analizó el territorio de implantación, teniendo en cuenta las principales vías de conexión metropolitana y al interior de la ciudad, aquellas cuyo rol y

características posibilitarían su reconversión en ejes con funciones recreativas o culturales.

Este análisis de la estructura urbana, buscando compatibilizar roles de movilidad y conectividad con otros resultados, como ejes que contribuyan a apaciguar y hacer mas confortable y amigable los recorridos entre sectores urbanos o interurbanos, que por su paulatina naturalización favorezcan a mitigar el calor, a colaborar en la preservación de la biodiversidad y además que por su diseño conveniente contribuyan a brindar mayor confort y gratificación a los ciudadanos, identificó diferentes escalas y caracterizó diferentes tipos de ejes.

## SELECCIÓN DE INTERVENCIONES Y ESCALAS

En la trama urbana se seleccionaron dentro del área central preferentemente avenidas que no son limitantes de la misma, sino ubicadas casi en el punto medio del cuadrante central y que en un sector de su recorrido bordean alguna de las cuatro plazas menores (de una manzana de superficie), existentes dentro de la trama. Esta situación de plazas de una hectárea no se vuelve a repetir en toda la superficie urbana, siendo pulmones verdes de gran vitalidad y uso.

En el área central las avenidas Rivadavia, Paraguay, Italia, San Martín, Wilde y Belgrano se articulan con el Sendero de las Esculturas y con la Peatonal. Este recorrido se cierra con las avenidas Moreno/ Rodríguez Peña que dentro de esta propuesta se plantea como un parque lineal de escala metropolitana.

La continuidad de las mismas fuera de las ocho avenidas limitantes genera una red extendida a barrios periféricos al área central, en las cuatro medias orientaciones NE, SE, SO y NO. En su expansión hacia el norte esta se debe modificar en función de las lagunas o cursos de río, adecuando la traza a esas condiciones que aportan un plus de contacto con el medio natural que posee singular belleza.

En su expansión hacia el sur, con un medio urbano que se impuso parcialmente y anuló la presencia del curso del riacho Arazá, y un eje vehicular del área metropolitana (avenidas Alvear- Castelli) fundamental y absolutamente congestionado, se optó por desplazar y conformar un trayecto cultural recreativo por calles más tranquilas y adecuar su traza a la curiosa disposición de la Avenida López Piacentini en diagonal, siguiendo la dirección de la antigua pista del aeropuerto de la ciudad, hoy eje fundamental de densos barrios de viviendas.

Esta red conforma un segundo anillo de características culturales– recreativas cuyo diseño contempla el paseo peatonal, la implantación de esculturas y el acompañamiento en toda su traza de la bici senda. Hacia el sur se continúa ese recorrido con inclusión del verde hasta completar su cierre en el segundo parque lineal propuesto sobre las avenidas Malvinas y Soberanía.

A **escala local** se definen tres tipos de **ejes: culturales** (ya existentes), **culturales-recreativos**, articulados con los anteriores y además conformando una red ampliada a barrios periféricos, y un eje solo **recreativo** que permita recorridos sobre algunas avenidas limitantes de chacras, sobre defensas existentes hacia el norte bordeando el paisaje de las lagunas y el río, hoy muy poco disfrutado por los resistencianos y sobre el límite sur de la ciudad (Avenida Soberanía).



Gráfico Nº1: Escala Local. Fuente: Elaboración propia.

En la **escala metropolitana**, en los parques lineales propuestos DEL TREN, SOBERANIA- MALVINAS más el ubicado al finalizar la avenida SARMIENTO se opta por definirlos como **culturales- recreativos**. Para conformar una red que cierre un recorrido continuo, estos parques se interconectan con la intersección al sureste con la Ruta 11, su continuación en Ruta Nicolás Avellaneda y luego en la rotonda próxima al acceso al puente interprovincial Manuel Belgrano con la avenida General San Martín que accede al Municipio de Barranqueras y de Puerto Vilelas.

Todo este recorrido bordeando rutas de gran carga vehicular y de transporte pesado se propone con características recreativas y por caminos vecinales aledaños a esas rutas con islas de permanencia y sombra, prácticas deportivas y recreativas, definiendo trayectos cuya distancia no supere los cinco kilómetros entre sí, tramo considerado posible de transitar por quienes realizan prácticas aeróbicas y de footing.

Se plantea un recorrido recreativo navegable recuperando la navegabilidad del río Negro y estableciendo puertos acondicionados, potenciando actividades náuticas y de pesca recreativa.

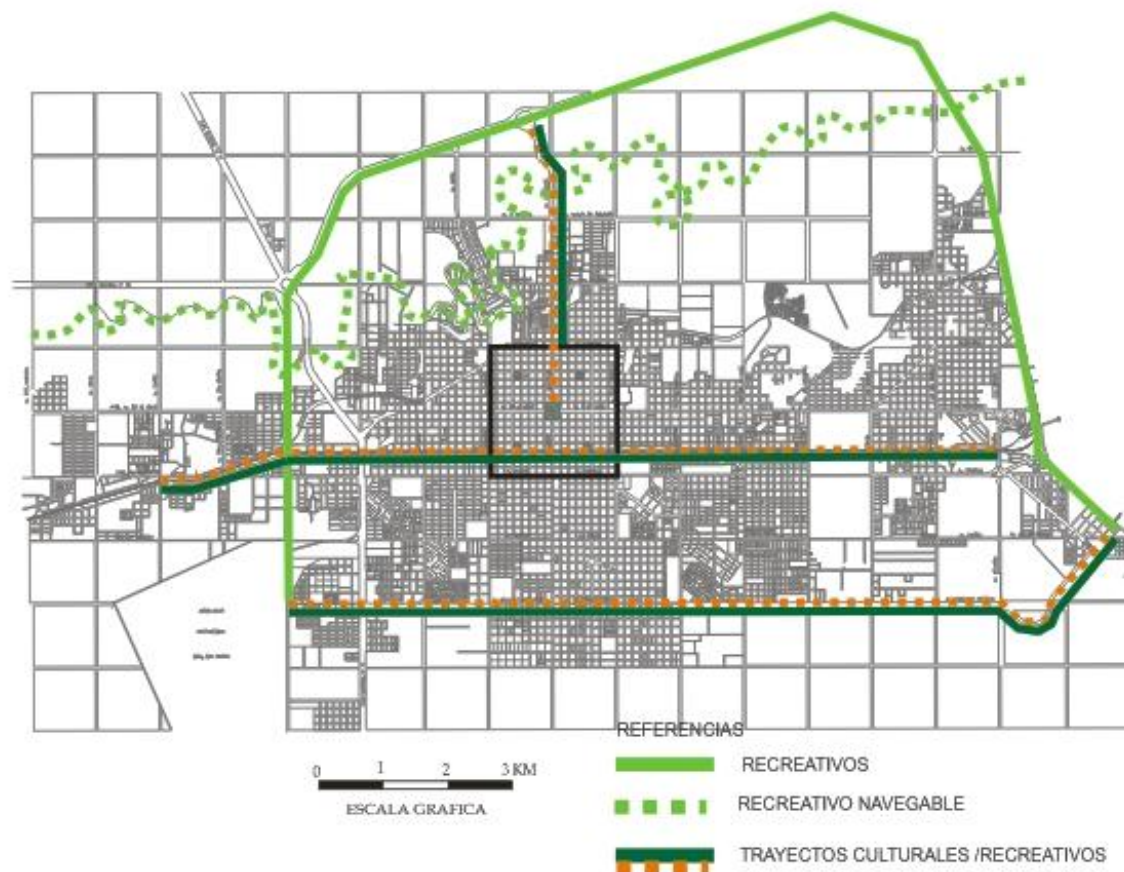


Gráfico N°2: Escala metropolitana. Fuente: Elaboración propia.

## CRITERIOS RECTORES

En estos ejes se prioriza la circulación peatonal y en vehículos no contaminantes como la bicicleta. Se continua con la actividad que da identidad a la ciudad capital, emplazando esculturas en arterias de la ciudad, pero se amplia el recorrido actual, muy concentrado al microcentro hacia barrios ubicados en la periferia.

Se diferencia los trayectos, siendo algunos solo culturales, en otros culturales–recreativos y otros solamente recreativos dando prioridad a actividades aeróbicas, deportivas o lúdicas.

En los **trayectos culturales recreativos de escala metropolitana** las esculturas serán preferentemente de gran formato, ubicadas en intersecciones que permitan generar lugares con identidad.

En los **trayectos culturales recreativos de escala local**, donde pueden alternar obras de gran formato con aquellas de mediano tamaño, se tenderá a conformar en principio el trayecto con una escultura por cuadra, y si son más de una que ambas sean emplazadas de manera tal que para su observación no se deba cruzar una calle o retroceder en el paseo peatonal, evitando en todos los casos elementos que impidan o disminuyan su pleno disfrute visual.

Todos los ejes propuestos deben garantizar accesibilidad, por ello en su diseño se deben considerar la inexistencia de barreras arquitectónicas.

Los ejes deben estar convenientemente equipados atendiendo a su característica: los recreativos deben contar con juegos infantiles, elementos para prácticas de deportes y gimnasia, juegos de mesa para la tercera edad, áreas de descanso y bebederos. Los culturales con elementos patrimoniales, de valor paisajístico o educativo que estén convenientemente señalizados y con información pertinente.

Todos los ejes deben contar con buena iluminación general, peatonal y focalizada si corresponde y además ser incluidos en forma prioritaria dentro de recorridos de vehículos policiales de control de zonas. En sectores considerados de paso inseguro colocar cámaras de seguridad monitoreadas. Se priorizará el equipamiento con elementos fuertes y resistentes al vandalismo, que además sean de fácil mantenimiento.

### PATRONES PROPUESTOS sobre EJES EXISTENTES

PATRON	DESCRIPCIÓN		ESCALA	
	ACTUAL	PROPUESTO	METROPOLITANA	LOCAL
<b>EJE CULTURAL RECREATIVO</b>	Existen tres ejecutados y en proyecto municipal tres propuestas: eje verde, circuito turístico cultural y Costanera Norte dentro del proyecto RESISTENCIA 2020	Interconectar estos ejes con la red propuesta de ejes culturales recreativos en el área central y posibilitar su relación en la escala local y metropolitana	PARQUE LINEAL DEL TREN  PARQUE LINEAL SOBERANIA – MALVINAS  PARQUE LINEAL SARMIENTO	Calles y avenidas acondicionadas conformando una red que integre a barrios periféricos.
<b>EJE CULTURAL EXISTENTE</b>	<b>Sendero de las esculturas</b>  Gran cantidad de esculturas solo en el sector central, algunas sin nombre o referencia de autor, con cruces y vueltas para su visualización.  Sin luz focalizada y en casos mal ubicadas	Mejorar el recorrido garantizando la inexistencia de barreras.  Eliminar elementos que contaminan su visualización (basureros altos y próximos)  Iluminar.  Evitar recorridos redundantes o con cruces innecesarios	No está planteado	Conectar el Sendero a Ejes culturales y recreativos propuestos.  Posibilitar su recorrido también con bicicletas, dando continuidad a ese transporte no contaminante

PATRON	DESCRIPCIÓN		ESCALA	
	ACTUAL	PROPUESTO	METROPOLITANA	LOCAL
<b>EJE CULTURAL RECREATIVO EXISTENTE</b>	<p><b>Peatonal Dr. Raúl Alfonsín</b></p> <p>Remodelada y con inclusión de equipamiento y mobiliario urbano adecuado.</p>	<p>Ampliar su recorrido con peatonales de convivencia para conectarla a la red de ejes culturales recreativos propuestos en Av. Belgrano y San Martín</p>	<p>No esta planteada</p>	<p>Continuar la peatonalización de calles Illia y Perón como peatonales de convivencia hasta avenidas que integran ejes recreativos-culturales.</p> <p>Estudiar cocheras de estacionamiento.</p> <p>Modificar traza de líneas de colectivos no sobre cargando calles M.T. de Alvear, Santiago del Estero y Jujuy.</p> <p>Colocar semáforos en calles paralelas a la peatonal.</p>
<b>EJE RECREATIVO EXISTENTE</b>	<p><b>Paseo costanero.</b></p> <p>Con escaso uso, bancos rotos, solados en mal estado, sin uso de los módulos de equipamiento.</p>	<p>Integrarlo a un eje recreativo potenciando actividades culturales, turísticas e informativas en los equipamientos existentes.</p>	<p>Posible conexión a parque lineal en av. Sarmiento, y como punto de conexión importante al eje recreativo navegable del río Negro.</p>	<p>Mejorar su equipamiento, su mobiliario y proponer una mayor integración al eje navegable del río, con bajada a un puerto, con paseos en bote, lanchas que realicen excursiones por el río y zonas para pesca de costa.</p>
<b>EJE RECREATIVO- DEPORTIVO- CULTURAL PROYECTO MUNICIPAL</b>	<p><b>Costanera Norte</b></p> <p>Recorrido lineal de 30 Km de extensión a la vera del río Negro desde la av. Sarmiento hasta la av. San Martín de acceso a la ciudad de Barranqueras.</p>	<p>Desarrollo de tres sectores: el primero para nuevos deportes y miradores, el segundo con énfasis en expresiones artísticas y culturales y el tercero para disfrutar de la flora autóctona y mayor conexión al río.</p>	<p>Integrar fuertemente la Costanera Norte al parque del río Negro, con característica de eje recreativo navegable y de conexión metropolitana.</p>	<p>Propiciar zonas de borde del río como paseos peatonales y zonas de estar o de práctica de deportes náuticos. Propiciar en sectores seleccionados la inclusión de equipamientos con servicios que brinden paradas confortables.</p> <p>Integrar en su recorrido a clubes que se encuentran en ese sector propiciando recorridos parciales de peatones y dar continuidad a la bicisenda.</p>

PATRON	DESCRIPCIÓN		ESCALA	
	ACTUAL	PROPUESTO	METROPOLITANA	LOCAL
<b>EJE CULTURAL TURÍSTICO PROYECTO MUNICIPAL</b>	<p><b>Circuito turístico y cultural</b></p> <p>Propuesta de recorrido por la ciudad de un día, tratando de que no sea solo un destino de paso</p>	No se especifican los recorridos	No se especifican	Propiciar la ampliación del Sendero de las Esculturas y Peatonal a recorridos por ejes culturales recreativos propuestos. Potenciar los circuitos definidos en el área central y diseñar un recorrido que integre a ciudades del AMGR.
<b>EJE RECREATIVO DEPORTIVO PROYECTO MUNICIPAL</b>	<p><b>Eje verde</b></p> <p>Propone la conexión de diferentes plazas y parques</p>	Propone actividades recreativas deportivas (Movete por las plazas) que van rotando por los diferentes espacios públicos	Es una propuesta municipal y no se transfiere a los otros municipios	La propuesta de ejes culturales recreativos contempla la conexión de las diferentes plazas y parques, siendo compatible con la mejora de conexión para que se desarrollen actividades , tanto en el área central como en sectores barriales

### PATRONES PROPUESTOS sobre NUEVOS EJES

PATRON	DESCRIPCIÓN		ESCALA	
	ACTUAL	PROPUESTO	METROPOLITANA	LOCAL
<b>EJE CULTURAL RECREATIVO</b>	Son calles o avenidas que por su rol dentro de la estructura vial pueden ser transformadas en ámbitos más amigables	Red a nivel local y metropolitana de ejes con características mixtas culturales recreativas o recreativas deportivas	Se proponen cuatro ejes  (Ver gráfico N°2)	Se proponen varios ejes  (Ver gráfico N°1)



<p style="text-align: center;"><b>EJE CULTURAL RECREATIVO PROPUESTO</b></p>	<p>El rediseño y adecuación de estos ejes debe respetar criterios rectores y adecuarse a situaciones contextuales, potenciando una mejora ambiental y garantizando el tránsito de paseo sin barreras arquitectónicas.</p>	<p>Se plantean puntos de contacto entre la escala local y la metropolitana que deben ser diseñados atendiendo a garantizar los cruces seguros de peatones y bicicletas con semáforos que respeten los tiempos de ambos, rotondas accesibles para poder visualizar esculturas que allí se implanten.</p>	<p>Circulación de vehículos a velocidades moderadas (30 Km).</p> <p>Con bicisendas de doble mano integradas al sector vehicular.</p> <p>Paso de cebra de anchos similares a veredas peatonales, con rampas de similar ancho y con pendiente inferior a 12 grados de material antideslizante.</p> <p>Veredas con materiales antideslizantes y de fácil reparación y reposición.</p> <p>Respetar las dimensiones de suelo libre para la colocación de árboles y efectuar su plantación atendiendo a que las raíces no interfieran con el tendido de redes de infraestructura.</p> <p>Evitar la contaminación visual, canalizando todo el cableado aéreo en forma subterránea.</p> <p>Colocar las esculturas sin interferencia visual de la vegetación o el mobiliario urbano.</p> <p>Plantar la iluminación en forma general, sectorial en áreas de juegos, de estar, de recreación y focalizada para valorizar los bienes patrimoniales.</p> <p>Colocar equipamientos de servicio (baños públicos/ bebederos) en sectores donde se carezca de equipamientos privados de uso público que lo faciliten</p>
---	---	---	---

<p style="text-align: center;"><b>PARQUE LINEAL PROPUESTO</b></p>	<p>El rediseño y adecuación de estos ejes debe respetar criterios rectores y adecuarse a situaciones contextuales, potenciando el mantenimiento del verde, respetando y acrecentando el arbolado y garantizando un tránsito peatonal confortable y sectores con posibilidades de desarrollo de actividades deportivas</p>	<p>Garantizar su continuidad en la conexión de las ciudades que conforman el AMGR.</p> <p>Priorizar su carácter de eje ambiental, forestado y con predominio del verde.</p> <p>Colocar puntos de interés cultural, patrimonial o de actividades deportivas o recreativas en trayectos a distancias posibles de 5 kilómetros.</p> <p>Integrar ese eje lineal a plazoletas o zonas desocupadas existentes a lo largo de su recorrido, ampliando su traza.</p> <p>Priorizar recorridos aeróbicos, garantizando la inexistencia de barreras.</p> <p>Estudiar los cruces peligrosos para garantizar la seguridad y prioridad de paso a peatones y bicicletas.</p>	<p>Conectar convenientemente los parques lineales propuestos a la red de trayectos locales.</p>
---	---	--	---

<p style="text-align: center;"><b>EJE RECREATIVO NAVEGABLE PROPUESTO</b></p>	<p>El río Negro divide a la ciudad y es una zona residual, de espaldas a la ciudad, como fractura urbana.</p> <p>Control del río con dique regulador.</p> <p>Defensas de tierra con evacuación de aguas por bombeo.</p> <p>Concentración de camalotes y en sectores desagües cloacales o de líquidos contaminantes</p>	<p>El río como parque urbano, como, paseo ribereño, como recorrido navegable.</p> <p>Defensas consolidadas como paseo y zonas de desborde previstas como lagunas de caudal previsible.</p> <p>Integrar al río y las lagunas, interconectando todo el sistema lacustre de la zona norte.</p> <p>Garantizar su accesibilidad y conectividad a la estructura urbana y plantear en bordes de lagunas sectores de expansión de los barrios con recorridos amigables y confortables</p> <p>Propiciar actividades relacionadas con el agua: práctica de canotaje, pesca, natación, navegación a vela, esquí acuático.</p> <p>Propiciar actividades educativas: conocimiento flora y fauna ribereña.</p>	<p>Rescatar su carácter de navegable y las ciudades ribereñas como sus puertos.</p> <p>Definir los puntos de intervención y encuentro con las tramas urbanas.</p> <p>Trabajar una protección de defensas como una nueva oportunidad de integración de ciudades.</p> <p>Cada sector lineal de defensa, en función a actividades próximas, debe plantear una propuesta recreativa /cultural / deportiva.</p>	<p>Balcón verde del área central y del parque lineal en costanera norte.</p> <p>Integrar el actual Paseo Costanero con recorridos interurbanos.</p> <p>Establecer relación por conectores verdes con la costanera norte.</p>
--	--	--	--	--

## CONCLUSIÓN

El estudio permitió entender a parte de los espacios públicos como infraestructura verde, considerando su importancia en la preservación de los recursos naturales para futuras generaciones. Los esfuerzos de conservación no pueden ser fragmentados, desorganizados y “reactivos” pues el resultado es un crecimiento urbanístico también fragmentado y desorganizado.

La necesidad de las zonas verdes y espacios libres como garantes de la presencia de la naturaleza en la ciudad tiene su justificación en motivos muy diferentes. Según Ros Orta (2007) y Fariña Tojo (2007) las áreas verdes ornamentan la ciudad, equilibran el paisaje urbano, proporcionan espacios recreativos para la expansión de la población, favoreciendo el contacto de esta con la naturaleza, reducen la contaminación ambiental, ya que las hojas sirven para el depósito de las partículas contaminantes en suspensión, sirven como filtro y freno de la velocidad del viento, amortiguan el ruido de baja frecuencia, proporcionan espacios adecuados para el desarrollo de la vida animal, reflejan los cambios estacionales a lo largo del año, incorporan el color verde de la naturaleza en el ámbito urbano y actúan como descontaminantes visuales de tantos desaciertos estéticos de la ciudad. La protección de los parques y otros espacios abiertos requiere, además, la implantación de una política de protección ambiental clara y firme en donde no haya espacio para que intereses económicos- locales, regionales o internacionales- estén por encima de la protección del entorno natural.

Sería pertinente que las propuestas estratégicas a implementar en el Gran Resistencia incluyan la realidad presente en un territorio más vasto y de mayor escala, que permita superar las condicionantes o limitantes de su actual situación. Además es necesario **concebir el espacio verde urbano como un sistema interconectado** que se debe proteger y manejar de forma responsable por los beneficios que provee a la ciudadanía y al ambiente, y reconocer que la conexión entre las áreas naturales es de fundamental importancia para garantizar el desarrollo sustentable del territorio. También que estos espacios públicos, de permanencia o de tránsito, deben ser pensados y proyectados respetando en algunos características netamente culturales, en otros recreativas, deportivas o paisajísticas, pero que deben existir pautas comunes que logren cierta unidad en la diversidad, lineamientos que contemplen la valorización de su patrimonio pero que además tengan en cuenta condiciones de accesibilidad, confort y seguridad como una combinación equilibrada con superposición de actividades compatibles y una correcta y fluida comunicación entre los mismos.

De ello depende que el Área Metropolitana del Gran Resistencia, y en la escala local, su propia capital provincial conformen espacios públicos más vivibles, armoniosos y acogedores.

## BIBLIOGRAFIA

**ALEXANDER, C . et al** (1977) *A pattern language* Editorial GG vol II

**BORJA, J.** (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial.

**BRAVO RIVERA, S.** (2003). La infraestructura verde, los parques y su relación con la recreación y la educación. *Congreso Infraestructura Verde y Nuestros Parques* (págs. 102-106). Puerto Rico: Compañía de Parques Nacionales de Puerto Rico. Centro de Estudios Para el Desarrollo Sustentable (CEDES).

**COMPañIA DE PARQUES NACIONALES DE PUERTO RICO, C. D.** (2004). *Infraestructura Verde y Nuestros Parques*. Puerto Rico: Escuela de Asuntos Ambientales y Universidad Metropolitana.

**DIOS LEMA, R.** (2008). *Propuesta de implantación de una red primaria de vías verdes en Vitoria- Gasteiz. Una estrategia territorial*. Vitoria- Gasteiz: Centro de estudios ambientales de Vitoria- Gasteiz.

**FARIÑA TOJO, J.** (2007). *La ciudad y el medio natural*. Madrid: AKAL.

**FUNDACION CEPA** (1988) *Luján: la arquitectura del ambiente* para la Municipalidad de Luján. 1984-1987 Revista *a/mbiente* 58-pag. 9-

**GEHL, J.** (2006). *La humanización del ESPACIO URBANO. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

**MONTANER, J.** (1999). El modelo Curitiba: movilidad y espacios verdes. *Ecología Política* (17), 126-131.

**FOLCH, R.** (2003). *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. Barcelona: Diputación de Barcelona.

**ROS ORTA, S.** (2007). *Planificación y gestión integral de parques y jardines*. Madrid: Ediciones Mundi- Prensa.