



LA CIUDAD-RACIMO Y LA PÉRDIDA DE LA GRAN CALLE

Pedro Plasencia-Lozano²⁴⁷

Palabras Clave ES: paisaje urbano, calles, planeamiento, sprawl

Key words EN: Urban design, urban landscape, streets, planning

Resumen

El texto analiza los componentes paisajísticos de la ciudad-racimo, una tipología de ciudad fragmentada con características morfológicas propias, que se ha desarrollado en España desde la aprobación de la ley del suelo de 1976 y que continúa en la actualidad. El crecimiento residencial se organiza a partir del desarrollo de sectores independientes, delimitados entre sí por la infraestructura viaria principal de la ciudad. Como consecuencia surgen zonas de borde entre unos barrios y otros; además, aparecen dos nuevos tipos de calle, que denominaremos "calle-plaza" y "avenida de frontera"; por último, se comprueba cómo la ciudad-racimo se muestra incapaz de generar nuevas grandes calles, en el sentido histórico y paisajístico del término. Para describir estos elementos se realiza un análisis visual de distintos ejemplos existentes en Cáceres, ciudad española de tipo medio. El texto concluye con una discusión donde se reflexiona sobre la idoneidad o no del modelo de crecimiento en racimo.

Abstract

The text analyses the visual elements of the city-bunch, a kind of fragmented city with own morphological characteristics whose origin can be find in the successive land legislation adopted since 1976. Residential developments are planned into independent sectors and around the main urban road network. It thus produce defined edges between neighbourhoods; moreover two new kinds of street are appeared, called "street-place" and "boundary avenue"; finally it confirms that the city-bunch is unable to create new great streets, in the historical and landscaping sense of the word. A visual analyse of existing examples in Cáceres, a medium-size Spanish city, is made to describe these elements. The text concludes with a discussion on the city-buch model of development.

Think of a city and what comes to mind? Its streets. If a city's streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull

(Jane Jacobs, 1961)

²⁴⁷ Dpto. de Construcción, Universidad de Extremadura. Av. Universidad s/n 10.003 Cáceres, España. pedroplasencia@gmail.com.

Introducción

Las distintas legislaciones urbanísticas aprobadas en España desde 1976 han provocado la aparición en el país de un tipo de ciudad que denominamos ciudad-racimo. El desarrollo urbano se realiza mediante la ocupación de sectores de suelo previamente definidos y acotados por vías urbanas de tráfico motorizado, provocando un crecimiento basado en zonas de reserva para infraestructuras y sectores residenciales entre ellas²⁴⁸. El texto analiza el nuevo paisaje urbano que surge a partir de esta atomización, tomando diversos ejemplos observados en la ciudad de Cáceres²⁴⁹.

La ciudad-racimo

La ciudad-racimo es un tipo de ciudad conformada por sectores residenciales planificados para ser desarrollados de modo independiente unos de otros. Definimos este fenómeno como ciudad-racimo porque la morfología urbana se compone de una serie de elementos aislados pero no autónomos, pues dependen de otros entes exteriores a los que se encuentran unidos mediante vías de transporte (el centro, los polígonos industriales); además, la interacción entre los elementos del racimo es casi inexistente. Desde el punto de vista espacial forman parte de la *consumption city* y de la *workforce city* en la clasificación de Parr (2007).

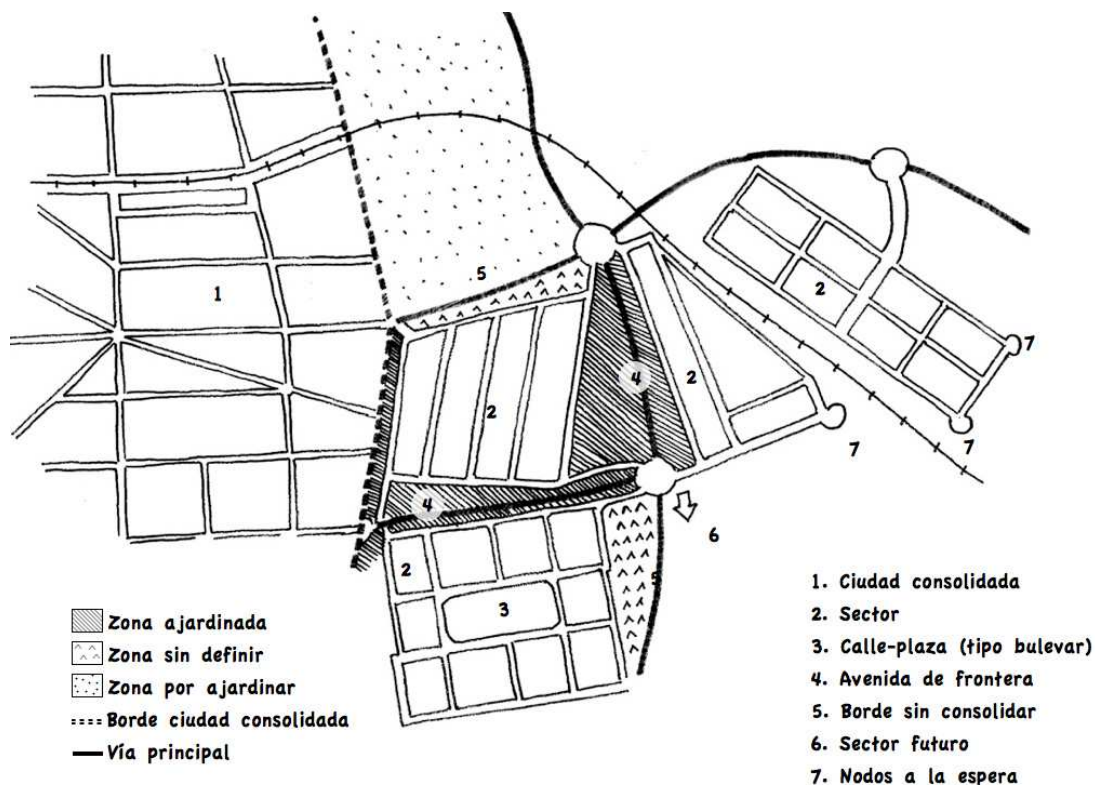
Tabla 1 - Semejanzas y diferencias con otras morfologías urbanas contemporáneas

Fenómeno urbano	Semejanza con ciudad-racimo	Diferencias con ciudad-racimo
<i>Urban sprawl</i> (Bruegmann, 2005; Cerasoli, 2010)	Crecimiento periférico fragmentado	La ciudad-racimo no busca necesariamente una baja densidad edificatoria
Cinturón periurbano o <i>periurban belt</i> (Le Jeannic, 1997, Cavailnés y Schmitt, 2002)	Aparecen en zonas ocupadas anteriormente por granjas e instalaciones agropecuarias o pequeñas industrias	La ciudad-racimo no busca integrar los elementos construidos ya existentes en el nuevo sector planificado: una vez que se coloniza, el ánimo es el de hacer ciudad
CCs, o closed condominiums (Santos Cruz y Pinto, 2009)	Sectores independientes unos de otros	La ciudad-racimo está compuesta por espacios públicos y los CCs son unas bolsas de desarrollos urbanos enteramente privadas que están separadas del exterior por una valla o cerramiento

²⁴⁸ La fragmentación de la ciudad ha sido ya estudiada por diversos investigadores: Martinotti, 1995; Solá-Morales, 1997.

²⁴⁹ Para otras ciudades-racimo en España: [www.nacionrotonda.com]

Figura 1 - Esquema general de la conformación de una ciudad-racimo



La pérdida de la gran calle

Grandes calles son aquellas que tienen un carácter o una calidad marcadamente superiores, en la definición dada por Greeley (1927, p.108). Jacobs (1986) asume que para distinguirlas frente al resto de vías es preciso aceptar cierto nivel de arbitrariedad y subjetividad, desechando el método de las entrevistas en favor de la experiencia del urbanista.

Tabla 2 - Calles y grandes calles según Jacobs (1986)

- La calle es el mundo exterior para muchos ciudadanos
- Las calles son lugares de encuentro e intercambio, tanto desde el punto de vista social como comercial
- Una calle es movimiento, mirar, pasar
- Una calle es un lugar por donde la mente deambula, motivada por algo externo o algo interno y más personal
- Además, las grandes calles:
 - tienen magia
 - crean comunidad
 - facilitan que las personas se relacionen entre sí

- son accesibles, cómodas y seguras
- definen el carácter de la ciudad
- son lugares de vertebración urbana y espacios donde se ubican edificios singulares
- presentan una cierta homogeneidad de volúmenes y proporciones entre sus elementos

Las grandes calles surgen a partir de tres fenómenos de urbanización distintos: programas de reforma interior (Gran Vía de Madrid), planificaciones previas (bulevares de París), o progresiva ocupación del borde de una vía de comunicación preexistente (Main Streets americanas). En la actualidad estas grandes calles continúan siendo elementos distintivos de sus respectivas poblaciones (Appleyard, 1981). Y determinadas ciudades hacen esfuerzos para revitalizarlas paisajísticamente, como la calle Beyoglu en Estambul (Dokmeci *et al*, 2007).

Cabe plantearse dónde o cómo van a surgir nuevas calles susceptibles de erigirse en grandes calles dentro de la ciudad-racimo. Dado que ésta se desarrolla en zonas no urbanizadas, no es posible apelar a la reforma interior. Podría pensarse en calles de nueva planificación o en la consolidación de vías de transporte preexistentes. Como veremos, el modelo de crecimiento por sectores genera dos nuevos tipos de calle, mas ninguna de ellas puede ser considerada una gran calle.

Cáceres como ejemplo de ciudad-racimo

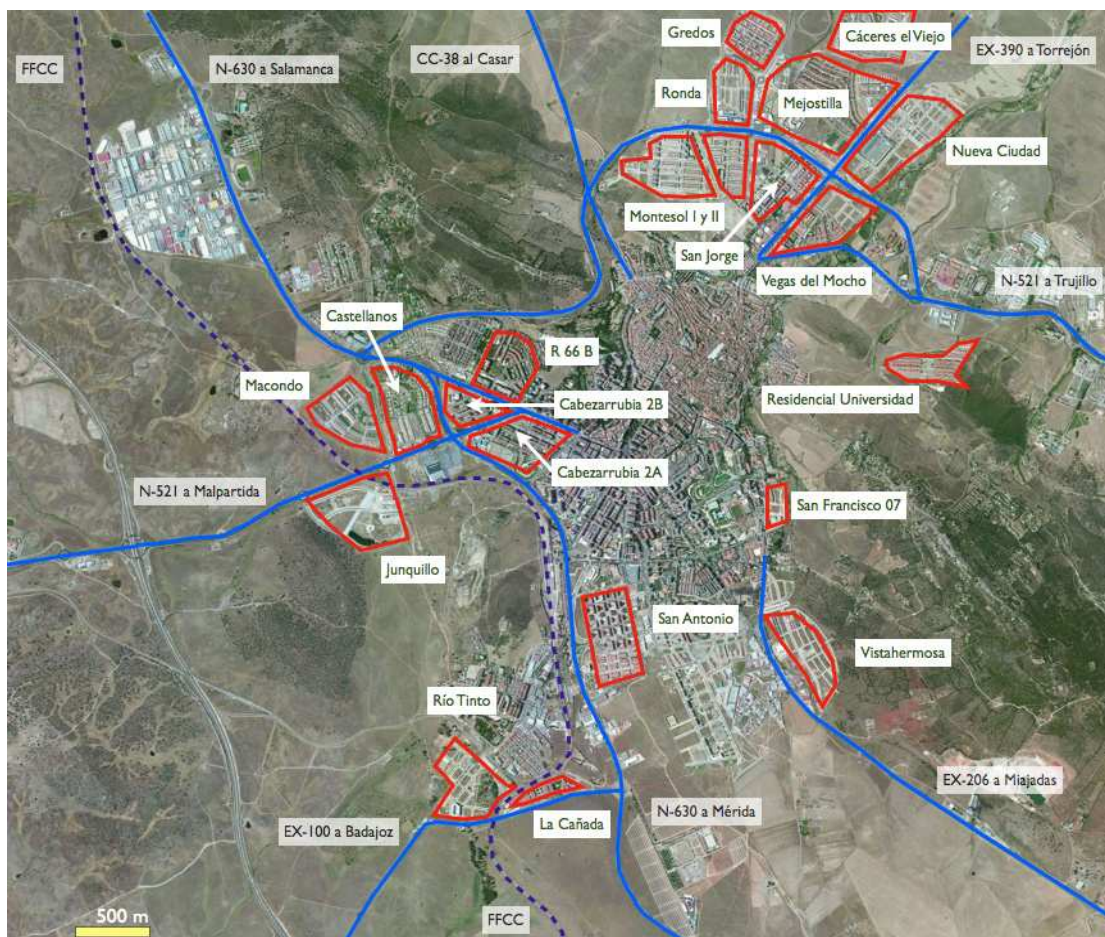
Cáceres es una ciudad de origen romano con un papel relevante en la historia medieval y renacentista española. En su desarrollo a partir del siglo XIX (Lozano Bartolozzi y Cruz Villalón, 1992) encontramos diversos elementos identitarios de varios procesos urbanizadores singulares del pasado: rondas, ensanches, ciudad-jardín, polígonos industriales, etc. Encontramos también el modelo de ciudad-racimo, surgido a partir de la red principal de transportes y definido por los diversos planes urbanísticos. Analizaremos varios elementos urbanísticos visibles en ella para determinar las características de la ciudad-racimo y sus componentes paisajísticos principales.

Tabla 3 - Planes urbanísticos en Cáceres y leyes urbanísticas en vigor que han definido el modelo de ciudad-racimo

Año	Plan	Ley Urbanística en vigor
1984	Plan General de Ordenación	Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 1346/1976, de 9 de abril
1999	Plan General de Ordenación Urbana	Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 1346/1976, de 9 de abril Ley 6/1998 de 13 de abril, de Régimen del Suelo y Valoraciones

2010	Plan General Municipal	Ley 9/2010, de 18 de octubre, de modificación de la Ley 15/2001, de 14 de diciembre, del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura.
------	------------------------	---

Figura 2 - Distintos sectores configuradores de Cáceres, en rojo. Pueden observarse también las trazas de las distintas carreteras que parten de la ciudad, en azul. La nomenclatura de los sectores es la empleada en el momento de su desarrollo en los distintos Planes



Las zonas de borde, origen del racimo

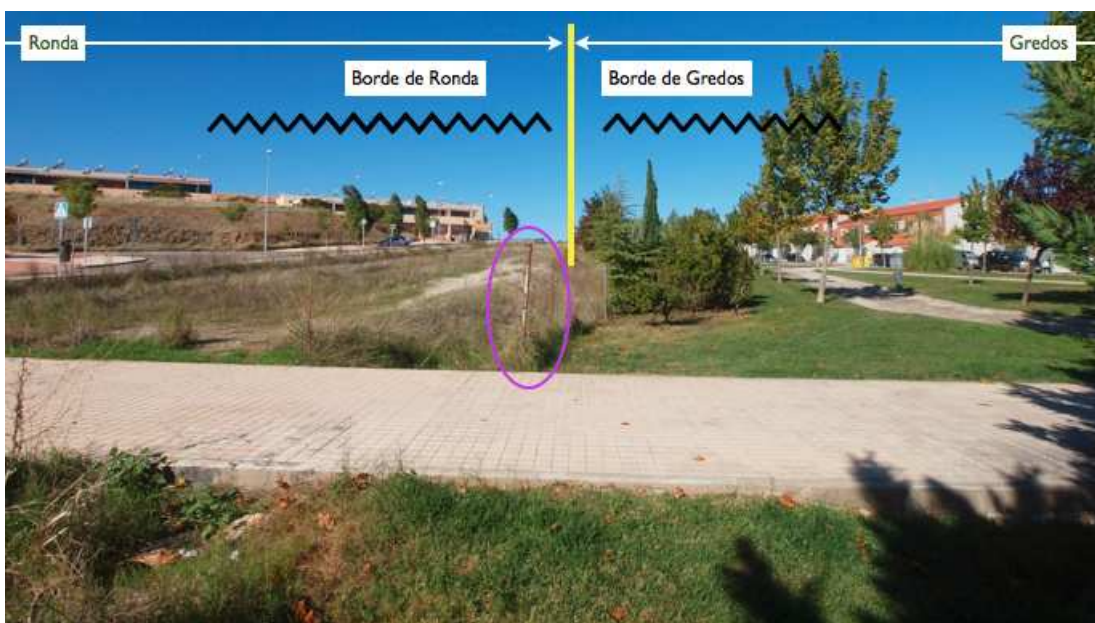
La consecuencia más inmediata de concebir el desarrollo urbano en fragmentos es la aparición de zonas de borde. El nuevo viario se concibe como un conjunto autónomo y aislado de calles,

sin dar continuidad al viario preexistente, uniéndose a las vías principales de transporte en los nodos. El espacio entre nodos queda sin urbanizar, apareciendo entonces un borde entre los distintos sectores.

Figura 3 - Zona de borde en fase de consolidación entre los sectores de Ronda y Gredos. A la izquierda, el plan parcial de Ronda; a la derecha, vista cenital de la situación actual del borde.



Figura 4 - Borde entre los desarrollos de Ronda y Gredos



Las figuras 3 y 4 muestran el borde entre los sectores de Ronda y Gredos. El viario proyectado en Ronda consiste en una vía perimetral del conjunto y unas calles con dirección N siguiendo la orientación de los bordes E y O. Estas calles están enfrentadas con las existentes; sin embargo, mientras que Gredos presenta una serie de fachadas hacia su borde, Ronda se compone de casas unifamiliares cuyas fachadas principales no dan hacia ese borde. Además, las alineaciones entre ambos sectores no son paralelas. Por último, las zonas verdes existentes en el borde no llegan a ser un parque, e incluso permanece una valla entre ambas zonas.

Figura 5 - **Avenida Juan Pablo II y barrio de San Antonio.**



Encontramos otro ejemplo de borde entre la avenida Juan Pablo II y el barrio de San Antonio (figura 5). El nuevo barrio no se apoya en lo existente: la nueva calle central (Juan Solano Pedrero) no se pone en comunicación con la existente Carretera de Badajoz y las edificaciones futuras tampoco se disponen alineadas entre sí, existiendo diferentes retranqueos. El nuevo barrio da la espalda a una vía consolidada a lo largo de los siglos, y la ciudad renuncia a prolongar uno de sus ejes históricos, que partiendo de la Plaza Mayor recorre Pintores, San Pedro, San Antón, Cánovas y la avenida de Alemania.

Las calles-plaza

Denominamos calle-plaza a las calles planificadas con tipología de grandes calles: son anchas, con amplios espacios para el peatón (en ocasiones presentan una tipología de bulevar), con edificios de similares proporciones a un lado y al otro, arboladas, con algún pequeño hito, etc. En ocasiones aparecen cerradas por los cuatro lados y tienen voluntad de ordenar el tráfico interno al sector, como la Avenida de París (figura 7).

Sin embargo, carecen de dos características presentes en toda gran calle: personas de todo tipo paseando por ellas y eficacia vertebradora. No crean comunidad ni son lugares de encuentro porque los bordes actúan como elementos de separación entre sectores, impidiendo que personas ajenas al barrio se introduzcan en el mismo; además, su carácter local les impide erigirse en vías de vertebración urbana para el peatón; por último, carecen de la fuerza aglutinadora necesaria como para poder constituir ejes centrales de grandes bolsas de población, en los que puedan convivir usos de todo tipo.

Los dos casos del apartado anterior evidencian cómo los sectores se organizan para sí mismos, ignorando los espacios de interacción con su entorno: Ronda planteaba una plaza central dentro del sector; San Antonio creaba una calle central sin tener en cuenta el viario ya existente al otro lado de la avenida Juan Pablo II.

Figura 6 - **Calle-plaza Cordel de Merinas**

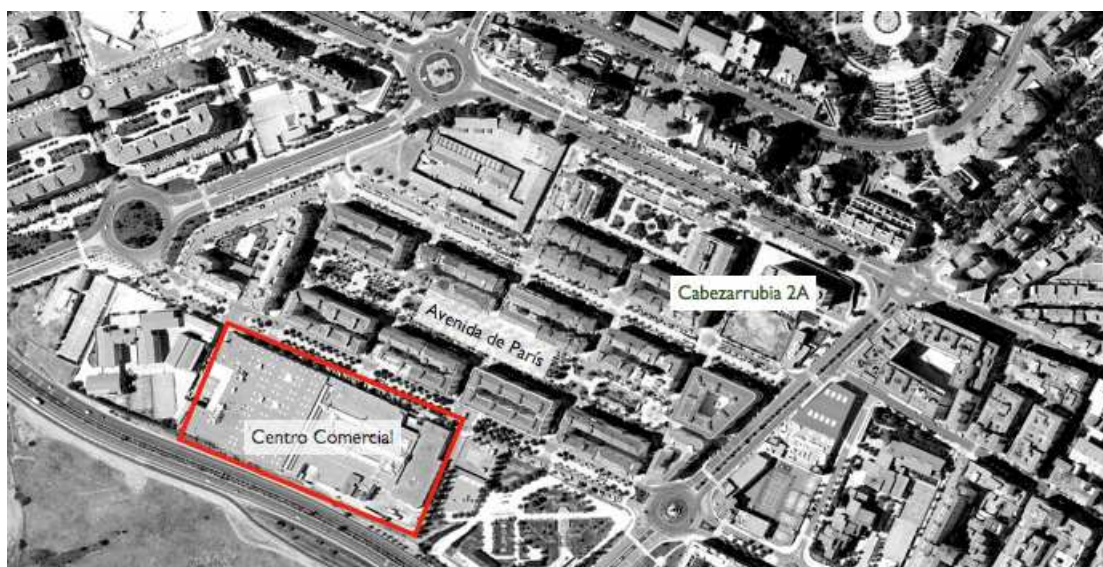


Otro ejemplo es la calle Cordel de Merinas (figura 6), que propone alineaciones divergentes para el paseo peatonal y la malla viaria. El ánimo es el de crear una calle ancha y apta para el paseo. Sin embargo, carece de continuidad más allá del sector donde se ubica; no logra una integración de las alineaciones de las fachadas que la componen; por último, plantea un cuello de botella para los peatones en el centro de la misma.

También la avenida de París (figura 7) es una calle-plaza al no ofrecer la suficiente continuidad, pese a sus virtudes en aspectos de diseño, proporciones o usos. Con todo, es la mejor calle del Cáceres contemporáneo, quizá por la existencia de un centro comercial en una calle del interior

del sector. Este elemento provoca la interacción de los habitantes de la ciudad con el barrio, pues su situación *obliga* a los ciudadanos a introducirse en él, rompiendo así el aislamiento.

Figura 7 - Desarrollo Cabezarrrubia 2A



La avenida de frontera

Denominamos avenidas de frontera a las vías existentes entre sectores que han sido sometidas a una reurbanización con posterioridad a la consolidación de las edificaciones a uno y otro lado de la misma. Surgen cuando la administración municipal reurbaniza el espacio existente entre dos sectores, disponiendo para ello diversos elementos: calzadas, plazas de aparcamiento, carriles-bici, zonas verdes y acerados. Al no presentar una única sección transversal durante su recorrido, los componentes de la avenida de frontera varían de unos tramos a otros y los itinerarios de peatones y ciclistas carecen de continuidad.

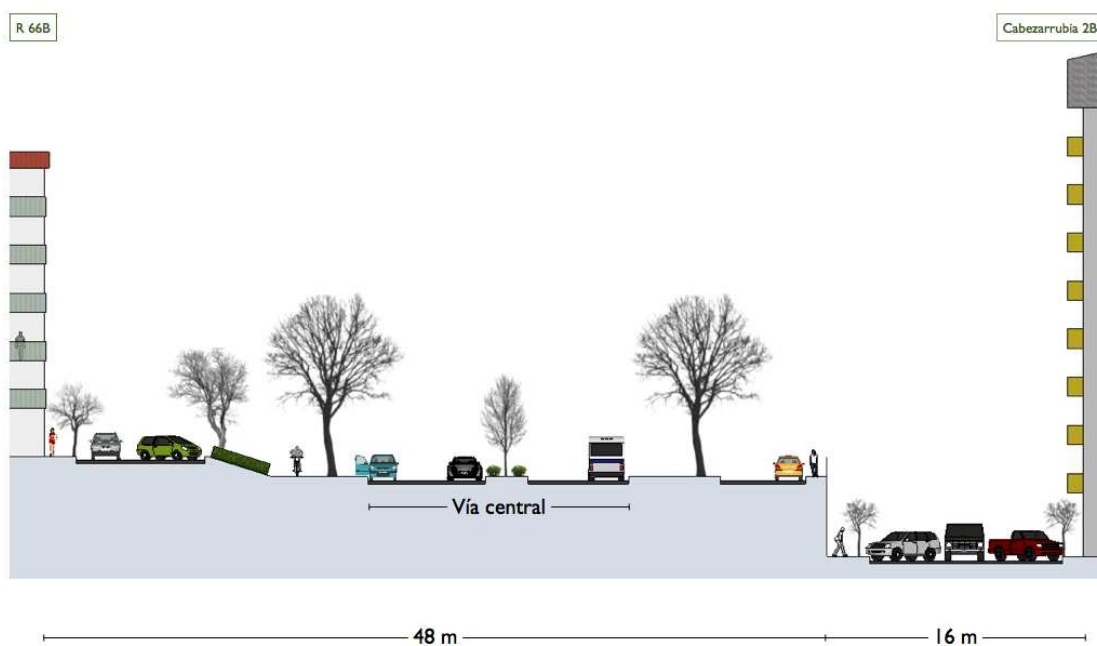
La estructura de estas calles no puede considerarse ni ordenada ni coherente ni simple (tabla 4), características que debe presentar una calle para ser considerada legible y agradable (Lynch, 1960; Arnheim, 1977; Kaplan, 1987).

Tabla 4 -

Característica y función	Avenida de Frontera
<i>ordenadas</i> (su función vertebradora)	Apenas existen conexiones lineales ni transversales entre un lado y otro de la calle, ejercen un efecto barrera entre los barrios existentes en las inmediaciones y en

	ocasiones las sendas peatonales o ciclistas que albergan carecen de continuidad
<i>coherentes</i> (función paisajística)	Se observa una escasa relación entre lo existente a un lado y al otro de la calle en cuestiones de alturas, tipologías edificatorias o alineaciones; existen distintos niveles de rasante en un mismo perfil; el espacio ocupado carece de una definición y un diseño homogéneo
<i>simples</i> (función de uso)	Los árboles no proporcionan sombras ni cumplen una función visual concreta; la ubicación del mobiliario urbano suele carecer de sentido práctico; las aceras son estrechas

Figura 8 - **Sección de la avenida Ruta de la Plata**



Si analizamos uno de los tramos de la avenida Ruta de la Plata (figura 8) observamos los siguientes elementos: tres niveles distintos (uno de ellos encajonado), una vía central de tráfico asimétrica y tres calzadas más, acerados de 2 m inmediatos a las edificaciones, cinco filas de aparcamientos, un carril bici sin continuidad en otros tramos de la vía, ruido de tráfico en las zonas de paseo y árboles distanciados 10 m, incapaces de ofrecer una sombra continua.

Figura 9 - **Primer tramo de la avenida de las Arenas, con tres alineaciones diferentes en sus primeros 300 m.**



La avenida de las Arenas constituye otro ejemplo (figura 9): observamos falta de alineación entre las edificaciones del borde N, excesiva separación entre árboles, ausencia de elementos de diseño, aparición en el borde S de una vía de servicio sin continuidad posterior o un paseo peatonal en el borde N que posteriormente desaparece.

Los nodos

Las glorietas existentes en las avenidas de frontera son generalmente el único nexo viario entre un sector y el resto de la trama urbana. Su función urbana (ordenar y distribuir el tráfico), su forma circular, la existencia de dotaciones en sus entornos y su condición de cruce inducen a pensar que su destino último es el de convertirse en plazas. Pero no pueden ser consideradas como tales: las edificaciones existentes en sus bordes no son ni ordenadas ni coherentes, las dotaciones no ofrecen una fachada directa a las glorietas, los itinerarios peatonales se ven interrumpidos en sus inmediaciones, el tratamiento de la vegetación ornamental es arbitrario, y los elementos escultóricos incluidos en ellos adolecen de fuerza por su pequeñez.

La ausencia de nodos interesantes para el peatón afecta al paisaje de la ciudad-racimo, contribuyendo a la inexistencia de elementos que motiven el acto de caminar / mirar. Recordemos cómo Jacob escribía que en una gran calle "la mente deambula, motivada por algo externo o algo interno y más personal". Cuando el espectador de paisaje urbano (el peatón) discurre por una gran calle espera que al final de la misma surja una plaza, un hito, un paseo marítimo, un río o un *crescent*, entre otros posibles elementos. Por eso la ausencia de calidad paisajística en los nodos de confluencia de los distintos sectores es una condición más que contribuye a la pérdida de la gran calle en la ciudad-racimo: sin plazas o sin hitos urbanísticos notables no puede haber grandes calles.

Discusión. Consecuencias paisajísticas

Expuestos los elementos definitorios de la ciudad-racimo, cabe plantearse una cuestión: ¿el nuevo paisaje es mejor que el anterior? Pensamos que las nuevas calles y nodos son de menor calidad que las consolidadas en épocas anteriores. Hemos visto que las nuevas calles no son ordenadas, coherentes o simples, atributos que exigían diversos autores. Si atendemos a los criterios que propone Southworth (2005) para considerar una calle apta para el paseo, observamos que las nuevas calles no cumplen más que uno de ellos (tabla 5).

Tabla 5 - Criterios de Southworth aplicados a las avenidas de frontera surgidas en Cáceres

Criterios de Southworth		Nuevas avenidas de frontera
1	Conectividad de la malla peatonal, tanto localmente como con el conjunto de la ciudad	No cumple: no hay continuidad ni local ni en el conjunto de la ciudad
2	Conexión con otros modos: autobús, tranvía, etc.	Sí cumple: la mayor parte de líneas de autobús urbano discurren por esas calles
3	Cuidado y variado uso del suelo, especialmente para los residentes	No cumple: apenas hay otro uso que el residencial
4	Seguridad, tanto del tráfico como del crimen	No cumple: la velocidad de circulación de los vehículos es mayor. La separación de las viviendas con respecto a la calle es un elemento negativo para favorecer la seguridad ciudadana
5	Calidad del paseo, incluyendo anchura, pavimento, ruidos, señalización y alumbrado	No cumple: existen Acerados menores a 2 m, existe ruido de tráfico, la señalización es mala (incluyendo la numeración de portales y los rótulos de las calles) y el alumbrado es escaso
6	Contexto del paseo, incluyendo diseño de la ciudad, interés visual del medio construido, transparencia, definición espacial, paisaje	No cumple: el diseño es monótono, las esculturas de las glorietas son pequeñas, no hay elementos que atraigan la mirada y el interés, la definición espacial es ilegible y la vegetación no es empleada con cuidado

Por otra parte, Pucher *et al* (2010) hicieron un repaso de diversas actuaciones realizadas en varias ciudades de distintos países, climas y topografías para mejorar la conectividad de los itinerarios peatonales y ciclistas. La conclusión era que las mejoras en estos aspectos conllevaban generalmente importantes aumentos en el volumen de viajes activos y una disminución en el tráfico motorizado. Deducimos que los nuevos sectores, con una escasa conectividad en las mallas referidas al viaje activo fomentan el uso del automóvil y promueven la ausencia de "espíritu de peatón" de los ciudadanos.

Además la aparición de bordes en un barrio causa problemas de fragmentación social, pues la ausencia de una estructura de continuidad viaria entre el barrio y su entorno refuerza la idea de zona "segregada", elevando la tasa de inseguridad ciudadana en el mismo (Vaughan, 2007).

Surge entonces una segunda cuestión: ¿hay algún modo de corregir o mejorar este paisaje? Cabe plantear el rediseño de calles en términos de usos de suelo, continuidad de itinerarios, vegetación o mobiliario urbano, y pueden disponerse elementos ornamentales en algunos espacios. En relación con las glorietas, su soterramiento puede generar auténticas plazas en la superficie. En definitiva, no resulta difícil humanizar estas calles y hacerlas atractivas (si bien conseguir que una avenida de frontera llegue a ser una gran calle se antoja una empresa complicada), como ha demostrado el programa *Making streets that works* en Seattle (EE.UU.) (Antupin *et al*, 1996), o las acciones realizadas en la ciudad de Novi (Michigan, EE.UU.), de 55.000 habitantes (Wolshon *et al*, 1999).

La última cuestión a plantear es: ¿cómo puede detenerse la expansión de las ciudades-racimo en España? El origen de la ciudad-racimo es el marco jurídico urbanístico español. Si éste permite el crecimiento en sectores aislados, la ciudad resultante tiende a la disgregación, diluyendo por el camino los elementos unificadores. La heterogeneización derivada de la zonificación no es necesariamente mala (Jacob, 1961), pero la ciudad-racimo española ha provocado contrastes que no son naturales ni sensatos.

Pensando en otro tipo de modelos de planificación urbana, cabría plantearse si el *Commissioners' Plan* de Nueva York (Mackay, 1987) de Morris, Witt Clinton y Rutherford, o el de Barcelona propuesto por Cerdá en 1859 (Soria y Puig, 1999) pueden ser aplicados a las ciudades de tipo medio. Ambos modelos fueron capaces de asumir grandes crecimientos poblacionales (pero no utópicos, pues ambos planes han sido ya completados), y su punto de partida en términos de población se asemeja al de las ciudades de tipo medio españolas: Barcelona tenía 150.000 habitantes cuando fue aprobado el Plan Cerdá, y Nueva York rondaba los 100.000 en 1811, cuando se puso en marcha el citado plan. No es descabellado plantear entonces que una ciudad de tipo medio disponga de un plan de crecimiento de carácter homogéneo que pueda prolongarse por varias décadas.

Existen propuestas recientes de planificación urbana a largo plazo que ofrecen al tiempo cierta libertad a los promotores urbanísticos. Así, Angel (2008) sugiere la necesidad de disponer una malla arterial que ordene y regule el crecimiento, y define cinco características esenciales que debería cumplir dicha malla de futuras grandes calles. Si el modelo de crecimiento va a seguir siendo por sectores, sí debería plantearse, al menos, que las avenidas de frontera fueran prediseñadas para cumplir estas características.

Tabla 6 - Comparación entre las características de la malla de Angel y las actuales avenidas de frontera de Cáceres

Características de la malla de Angel		Actuales avenidas de frontera de Cáceres
1	Cubrimiento del territorio previsiblemente ocupado en 30 años	No cumple: los planes urbanísticos de la ciudad no se prolongan más de 15 años
2	Interconectividad compuesta por nodos	Sí cumple
3	Espaciamiento de 1 km entre nodos (y previsión de que el transporte público discorra por estas vías y pare	No cumple: en la Avenida de las Arenas hay nodos cada 150 m. El transporte público no

	en estos nodos)	para en los nodos
4	Anchura de 20-30 m	No cumple: en la Avenida Ruta de la Plata hay anchuras de más de 60 m en algunos tramos
5	Plan de mejoras progresivas en términos de diseño y paisaje a partir de la progresiva ocupación del territorio	No cumple: existen dos fases no planificadas, la formación del borde en primer término y la creación de la avenida de frontera en segundo

Conclusión

Como bien señalan Degen y Rose (2012) el entorno urbano se diseña cada vez más con la idea de ser distintivo, vibrante y hermoso, con el ánimo de crear experiencias sensoriales *memorables* a los peatones. Sin embargo en España el modelo de crecimiento por sectores genera un paisaje urbano empobrecido en términos de morfología y de legibilidad, y el ciudadano no reconoce las nuevas calles como espacios cómodos o agradables al no desaparecer de ellas la pátina de su origen, que radica en una concepción del territorio como suma caótica de pequeños fragmentos. Por ello es preciso planificar el crecimiento de una ciudad de un modo ambicioso, ordenado y previsor. Y las leyes urbanísticas deberían auspiciar este modelo de crecimiento.

Bibliografía

- ANGEL**, Shlomo. *An arterial grid of dirt roads*. In: Cities, vol. 25, 3, 2008, pp. 146-162. ISSN: 0264-2751
- ANTUPIT**, Stephen; **GRAY**, Barbara; **WOODS**, Sandra. *Steps ahead: making streets that work in Seattle, Washington*. In: Landscape and urban planning, vol. 35, 2, 1996, p. 107-122. ISSN: 0169-2046
- APPLEYARD**, Donald. *Livable Streets: Protected Neighborhoods?*. In: The annals of the American Academy of Political and Social Science, vol. 451, 1, 1980, p. 106-117. ISSN: 0002-7162
- ARNHEIM**, Rudolf. *The dynamics of architectural form: based on the 1975 Mary Duke Biddle lectures at the Cooper Union*. University of California Pr, 1977. ISBN: 9780520033054
- BRUEGMANN**, Robert. *Sprawl: A compact history*. University of Chicago press, 2006. ISBN: 9780226076904

- CERASOLI**, Mario. *Periferias urbanas degradadas. Transformación de los asentamientos y evokución del habitar.¿ Cómo intervenir?.* In: ACE: architecture, city and environment, no 14, 2010, p. 45-66. ISSN: 1886-4805
- DEGEN**, Monica Montserrat; **ROSE**, Gillian. *The sensory experiencing of urban design: the role of walking and perceptual memory.* In: Urban Studies, vol. 49, 15, 2012, p. 3271-3287. ISSN: 0042-0980
- JACOBS**, Allan B. *Grandes calles.* Ed. Universidad de Cantabria, 1996. ISBN: 8438001041
- JACOBS**, Jane. *The death and life of great American cities.* Random House Digital, Inc., 1961. ISBN: 067974195X
- DOKMECI**, Vedia; **ALTUNBAS**, Ufuk; **YAZGI**, Burcin. *Revitalisation of the main street of a distinguished old neighbourhood in Istanbul.* In: European Planning Studies, vol. 15, 1, 2007, p. 153-166, ISSN: 0965-4313
- GREELEY**, William R.. *Some definitions: names of streets, ways, etc..* In: City Planning, 2, 1927, p. 108.
- KAPLAN**, Stephen. *Aesthetics, Affect, and Cognition Environmental Preference from an Evolutionary Perspective.* In: Environment and behavior, vol. 19, 1, 1987, p. 3-32. ISSN: 0013-9165
- LE JEANNIC**, Thomas. *Trente ans de périurbanisation: extension et dilution des villes.* In: Économie et statistique, vol. 307, 1, 1997, p. 21-41. ISSN: 0336-1454
- LOZANO BARTOLOZZI**, María del Mar; **CRUZ VILLALÓN**, María. *Así era Cáceres en 1813.* In: Norba-arte, 12, 1992, p. 237-242. ISSN: 0213-2214
- LYNCH**, Kevin. *The image of the city.* MIT Press, 1960. ISBN: 9780262620017
- MACKAY**, Donald A. *The building of Manhattan.* Nueva York, Harper & Row, 1987. ISBN: 9780486473178
- MARTINOTTI**, Guido. *Metropoli: la nuova morfologia sociale della città.* il Mulino, 1995. ISBN: 9788815036971
- PARR**, John B. *Spatial definitions of the city: four perspectives.* In: Urban Studies, vol. 44, 2, 2007. p. 381-392. ISSN: 0042-0980
- PUCHER**, John; **DILL**, Jennifer; **HANDY**, Susan. *Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review.* In: Preventive Medicine, vol. 50, 2010, p. S106-S125. ISSN: 0091-7435
- SANTOS CRUZ**, Sara; **PINHO**, Paulo. *Closed condominiums as urban fragments of the contemporary city.* In: European Planning Studies, vol. 17, 11, 2009, p. 1685-1710. ISSN: 0965-4313
- SORIA Y PUIG**, Arturo. *Hacia una teoría general de la urbanización: introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-1876).* Turner, Madrid, 1979. ISBN: 9788485137961
- SOLÁ-MORALES**, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano.* Barcelona. UPC, 1997. ISBN: 9788483011973

SOUTHWORTH, Michael. *Designing the walkable city*. In: Journal of urban planning and development, vol. 131, 4, 2005, p. 246-257. ISSN: 0733-9488

VAUGHAN, Laura. *The spatial syntax of urban segregation*. In: Progress in Planning, 2007, vol. 67, 3, p. 205-294. ISSN: 0305-9006

WOLSHON, Brian; **WAHL**, James. *Novi's main street: Neotraditional neighborhood planning and design*. In: Journal of urban planning and development, vol. 125, 1, 1999, p. 2-16. ISSN: 0733-9488