



# Habitabilidad peatonal en la franja perimetral de equipamientos metropolitanos públicos: el caso del Parque de las Leyendas

Donald Chang Pineda\*

## RESUMEN

Las características urbanísticas influyen en la calidad del recorrido peatonal, en especial en el caso de los equipamientos de escala metropolitana. En Lima, el perímetro de estos equipamientos suele estar delimitado con muros ciegos de gran altura y un entorno inmediato de pobre diseño urbanístico, que forman un borde divisor de baja habitabilidad peatonal. En el estudio del perímetro exterior del Parque de las Leyendas, se analiza el tráfico peatonal en cuatro sectores con diferentes particularidades en el diseño del espacio público, a partir de sus elementos de protección del tránsito vehicular, seguridad ciudadana, condiciones de confort para el desplazamiento y visuales del entorno inmediato. Los resultados del análisis se confrontan con normativas internacionales para una adecuada habitabilidad peatonal, lo que permite identificar por qué estas secciones no cumplen con la mayoría de las normativas establecidas, y muestra la baja habitabilidad peatonal, que se refleja en la poca cantidad de personas que recorren este espacio.

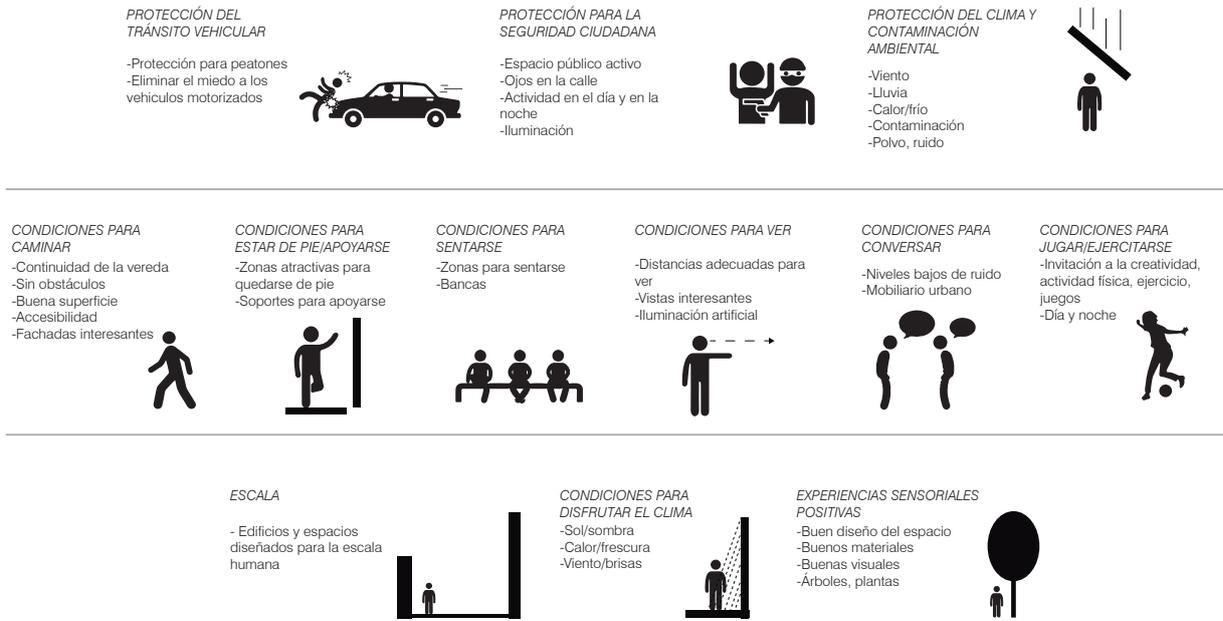
## PALABRAS CLAVE

Habitabilidad del recorrido peatonal, franja perimetral, equipamientos urbanos, espacio público.

\* Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica del Perú.

Correo electrónico: [mdchang22@gmail.com](mailto:mdchang22@gmail.com)

Fecha de recepción: junio de 2015 | Fecha de aprobación: octubre de 2015.



## INTRODUCCIÓN

Figura 1. Los doce criterios de Gehl para la habitabilidad en el paisaje peatonal, 2013. Traducido y redibujado por el autor

El espacio público define la calidad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes (Borja, 2001). Así, las posibilidades en las actividades exteriores están relacionadas con las condiciones físicas y mejoras cualitativas del espacio público (Gehl, 2010); y el principal espacio público de una ciudad, su órgano más vital, es la calle y sus veredas (Jacobs, 1967).

Entre las calles de menor calidad urbana en Lima, se encuentran las franjas perimetrales de grandes equipamientos metropolitanos, que se componen de un cerco continuo a lo largo de manzanas inmensas, y el espacio público de su entorno inmediato. El pobre diseño urbanístico de esta franja evita que el equipamiento se integre espacialmente con el espacio público, lo que genera espacios con baja habitabilidad e inseguros para el peatón.

En la observación de campo y recorrido de la franja perimetral del Parque de las Leyendas, de 5.150 metros de longitud, es posible clasificarla de dos maneras: por la calidad del cerco (opaco o transparente) y por la calidad de su espacio público (seis tipos de secciones).

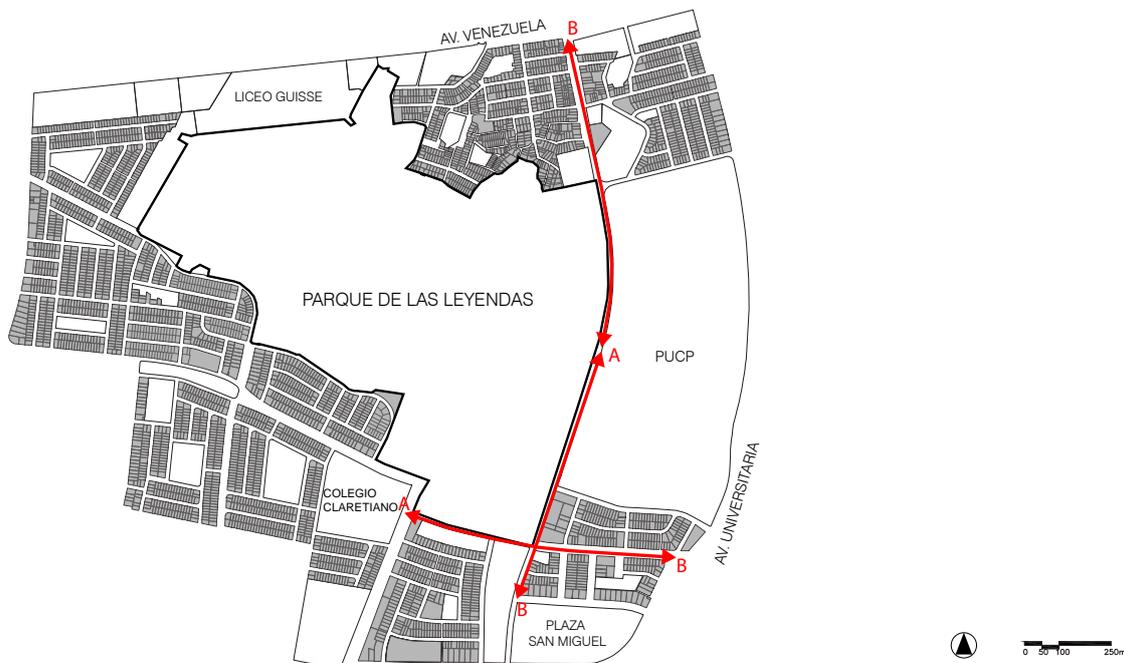
Se propone una metodología de análisis a partir de dos variables: los elementos de protección para el peatón, que relaciona la banda de amortiguación, la iluminación artificial y los usos del suelo del entorno inmediato; y las condiciones de confort

para el peatón, que relaciona el ancho y continuidad de la vereda.

Mediante la aplicación de un coeficiente que otorga un puntaje final para cada sección según estas dos variables, se identifican los aspectos de mayor relevancia en la baja habitabilidad peatonal. La matriz propuesta se construye a partir de planteamientos teóricos y normativas urbanas. Su replicabilidad enriquecería el conocimiento orientado a mejorar la habitabilidad del recorrido peatonal y su integración con la franja perimetral de equipamientos metropolitanos públicos a partir de características urbanísticas y arquitectónicas que contemplen la protección, la seguridad, el confort y los estímulos visuales en el recorrido del peatón.

## HABITABILIDAD PEATONAL EN LA FRANJA PERIMETRAL

Para una adecuada habitabilidad del paisaje peatonal de un espacio público exitoso, Gehl (2010) identifica doce criterios, que se agrupan en tres: la protección, el confort y el placer (Figura 3). La protección se refiere a sentirse a salvo del tránsito vehicular; seguro frente a delitos; y protegido frente a climas adversos y contaminación ambiental y acústica. El confort trata sobre las condiciones del espacio público para caminar, permanecer, apoyarse y sentarse; y, paralelamente, brindar oportunidades para ver, conversar y jugar. El placer se



refiere a brindar una buena escala humana, proveer oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima del lugar y contar con un buen diseño del espacio para generar buenas experiencias sensoriales.

Para el estudio de la franja perimetral de equipamientos metropolitanos públicos, la cual no sirve para jugar o quedarse mucho tiempo sino esencialmente para caminar entre dos puntos A y B (Figura 4), se toman de Gehl solo cuatro criterios fundamentales para asegurar una mínima habitabilidad peatonal de la misma: la protección del tránsito vehicular, la protección para la seguridad ciudadana del peatón, las condiciones de confort para el desplazamiento del peatón y los estímulos visuales del entorno urbano inmediato.

En una calle, la franja alcanza una adecuada habitabilidad peatonal cuando el peatón puede caminar tranquilamente por el ancho de la vereda, libre de obstáculos, sin tener que empujarse con otro peatón (Gehl, 2010). La vereda debe ser continua, fácil de recorrer, con buenas condiciones superficiales, que dirija directamente al destino, conecte entre servicios y dé la posibilidad de interactuar socialmente (Kent, 2008). Además, cuando se tiene un cerco al costado, los peatones suelen alejarse de este al caminar, en una distancia de retraimiento (Eun, 2010); así, una vereda al pie de un cerco parece más estrecha, y requiere un ancho mayor de 1,50 m (como mínimo) o un retiro frontal del cerco.

De igual manera, para garantizar la seguridad ciudadana deben existir edificios orientados hacia la calle que provean los “ojos de la calle” (Jacobs, 1967), de modo que los usuarios puedan permanecer en la vereda la mayor parte del tiempo, a partir de actividades de interés. También es necesaria una banda de amortiguación que genere una barrera contra los autos y permita que los peatones se sientan más cómodos caminando, ello sin dificultar el ángulo de visión. Una banda compuesta por arborización también genera protección contra el ruido, y confort con sombra.

La iluminación es muy importante y debe ser diseñada para la escala humana (Dornfeld, 1997). Gehl menciona incluso que esta debe estar orientada hacia los objetos que hay que ver, y que debe tratarse de luz cálida y acogedora, que se distinga de la iluminación vehicular.

### LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS URBANO-ARQUITECTÓNICAS DE LA FRANJA PERIMETRAL

El borde entre el espacio público y el privado, puede ser de ruptura, unión o transición, y requiere de un diseño adecuado para el tránsito natural de las personas (Lynch, 2001). Este compone una franja perimetral, que es un espacio público definido por cuatro planos: suelo, cubierta, cerco y entorno (Burden, 2013), los cuales se encuentran en contacto con el peatón y determinan la habitabilidad peatonal. Esta se estudia a partir del plano, sección de la calle y perspectiva del peatón (Figura 3).

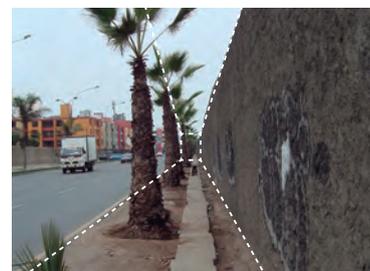


Figura 2. Franja perimetral como conector entre puntos A y B. Elaboración propia.

Figura 3. Los cuatro planos de la franja perimetral. Elaboración propia.

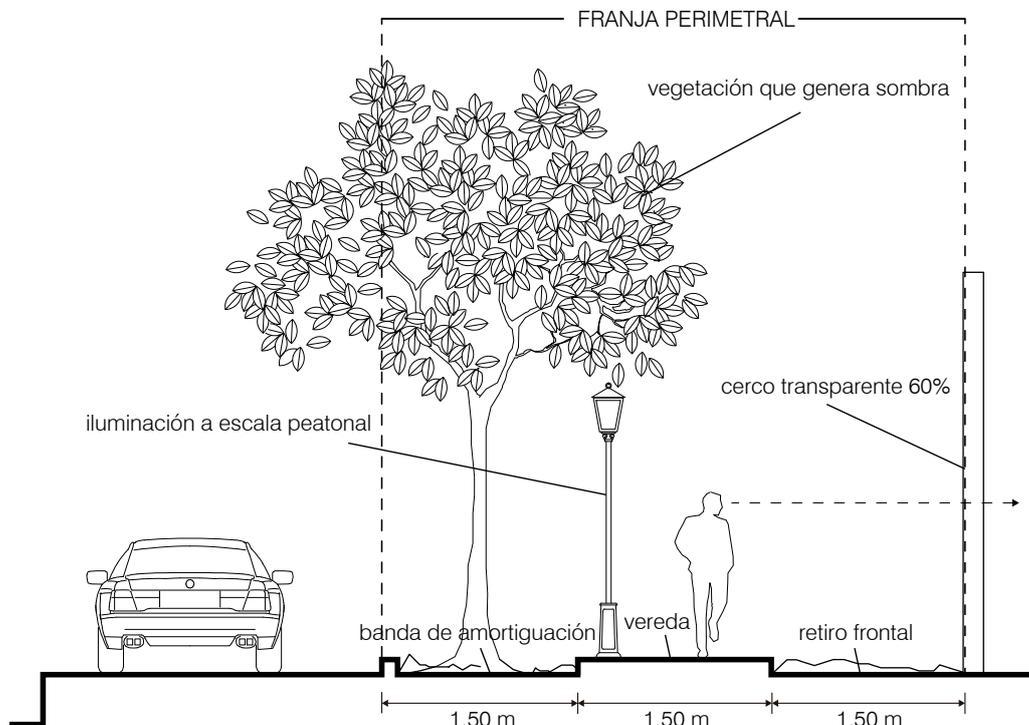


Figura 4. La franja perimetral y sus elementos de habitabilidad peatonal  
Elaboración propia.

El plano suelo es libre y continuo, conformado por la vereda, la banda de amortiguación y el retiro frontal; así como por postes de luz, vegetación, bolardos, entre otros. El plano cerco es el límite entre lo público y lo privado, y su nivel de transparencia es fundamental para el confort del peatón. El plano cubierta es el espacio inmediato encima del peatón, cuyos elementos proyectados, como las copas de los árboles, proveen sombras y confort a su recorrido. Y el plano entorno está compuesto por lo siguiente: (i) elementos verticales hallados en la banda de amortiguación, como árboles y postes de luz; (ii) la vía vehicular; y (iii) el fondo del plano, conformado por los elementos que se encuentran frente a la calle.

## LA NORMATIVA INTERNACIONAL Y LOS VACÍOS DE NORMATIVA NACIONAL

Existe escasa reglamentación de parámetros urbanísticos y arquitectónicos de espacios públicos para Lima, y menos aún para la franja perimetral de equipamientos metropolitanos. Las normas básicas y generales dejan mucho a la especulación (Gh0.20/RNE, 2006).

Específicamente, la normativa del cerco art. 12, cap. II: "Relación de la edificación con la vía pública" del Reglamento Nacional de Edificaciones (Ministerio de Vivienda, 2006) indica pocos requerimientos edificatorios para calles y cercos de cualquier tipo de

edificación. Estos pueden ser opacos o transparentes, con una altura en relación con el entorno y un acabado en concordancia con la edificación que cercan.

De estudios internacionales de calles y espacio público, en particular de Burden (2013), se sistematizan cuatro parámetros urbanísticos y arquitectónicos para identificar y evaluar las condiciones de habitabilidad peatonal del entorno inmediato del Parque de las Leyendas.

Primero, el cerco debe contar con una transparencia de 60% para asegurar una buena visibilidad y articulación que active la calle, generando estímulos visuales interesantes desde la vereda. Además, si el cerco es mayor de 30 metros de longitud en la calle, deberá tener una profundidad de retiro de 0,90 metros para una mejor articulación del cerco con el plano suelo.

Segundo, para asegurar la buena circulación de los peatones, la vereda tendrá un ancho de entre 1,50 y 1,80 metros, y será continua y claramente delimitada a lo largo de toda la calle.

Tercero, para diferenciar la vereda de la pista, debe existir una banda de amortiguación compuesta por vegetación, arborización o parqueo vehicular, que deberá medir como mínimo 1,50 metros de ancho, con árboles cada 7,50 metros, asegurando un espacio adecuado para el crecimiento del árbol. Una

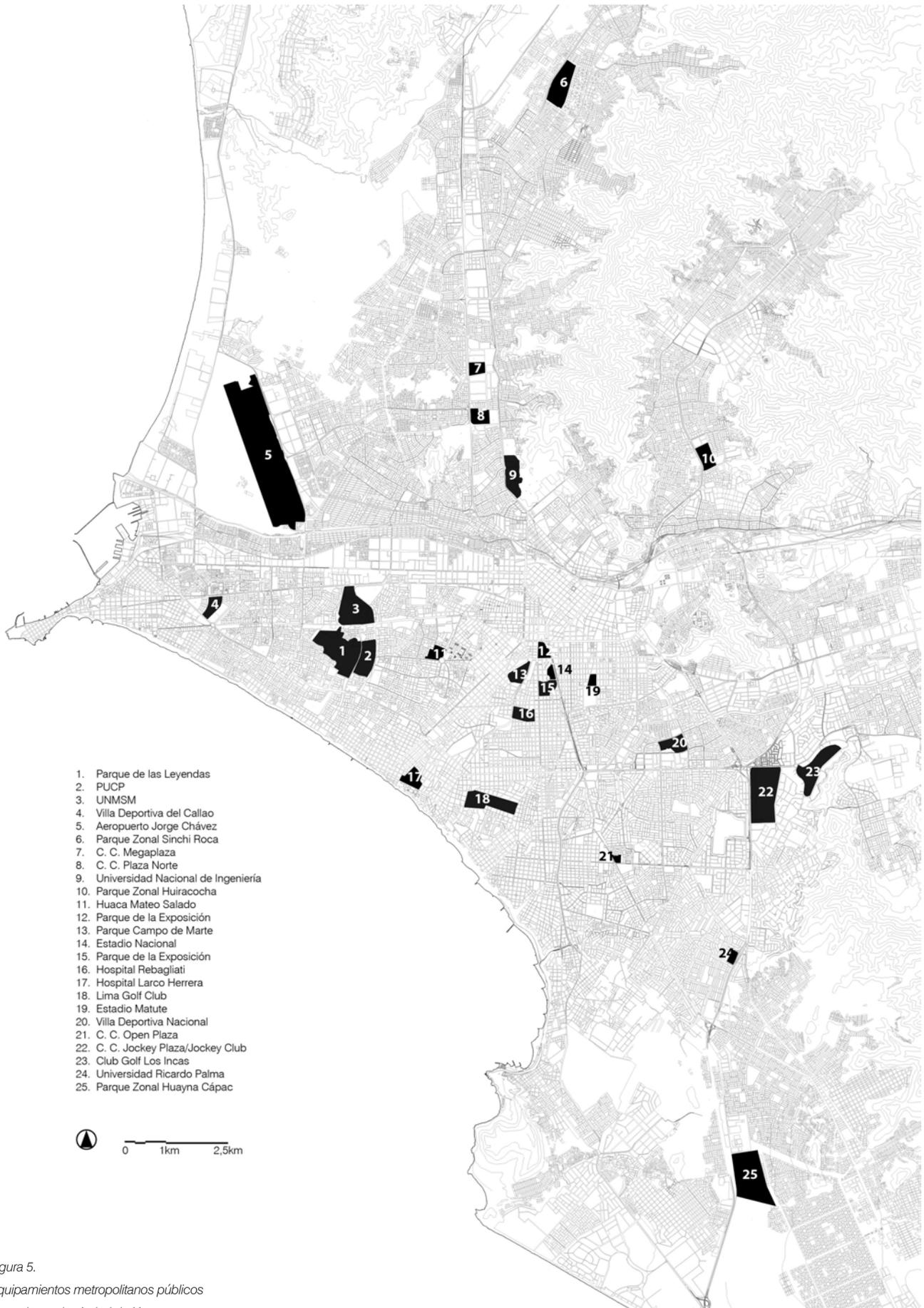


Figura 5.  
 Equipamientos metropolitanos públicos  
 cercados en la ciudad de Lima.  
 Elaboración propia.



Figura 6.  
Localización del Parque de las Leyendas.  
Elaboración propia.

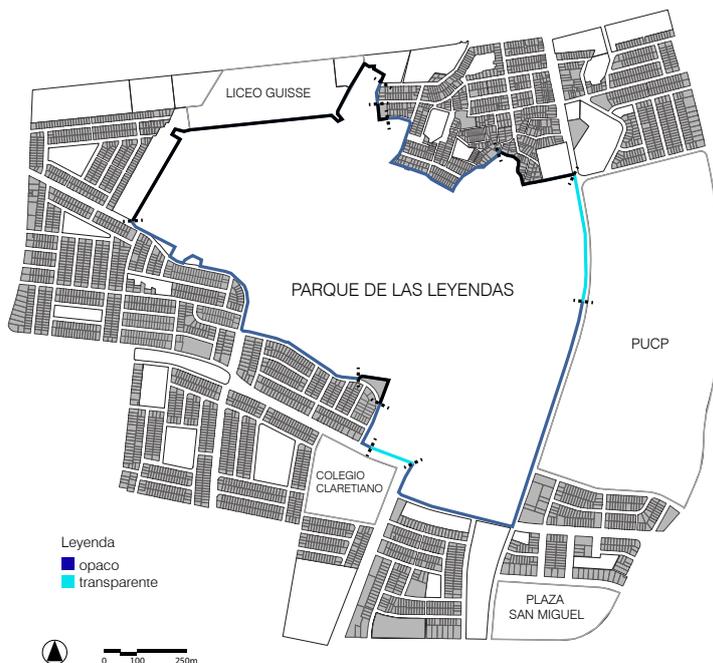


Figura 7



Figura 8



Figura 9

banda de amortiguación de estacionamiento vehicular no debe ser continua, para asegurar una mejor integración con toda la calle y un mínimo impacto visual urbano.

Y cuarto, el retiro frontal debe tener un mínimo de 1,50 metros para el confort del peatón, evitando la distancia de retraimiento, y un máximo de 6,00 metros, para tener una buena escala de calle enmarcada por edificaciones.

## LA FRANJA PERIMETRAL DEL PARQUE DE LAS LEYENDAS

El Parque de las Leyendas, zoológico emplazado desde 1964 en un complejo arqueológico de 97 hectáreas en el distrito de San Miguel, se encuentra delimitado por muros ciegos de hasta 4 metros de altura, lo que genera espacios con baja habitabilidad peatonal.

Su ubicación es privilegiada, ya que está próximo a importantes ejes viales como las avenidas Universitaria, La Marina, Venezuela y Faucett; y otros equipamientos metropolitanos como la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP) y la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM). Asimismo, es un espacio de confluencia de más de 7.500 personas al día, de diversos estratos socioeconómicos, provenientes mayoritariamente de la ciudad de Lima (Patronato del Parque de las Leyendas, 2012).

## LA FRANJA PERIMETRAL A PARTIR DE LA CALIDAD DEL CERCO

El cerco opaco es el muro ciego, cerrado; y el cerco transparente se compone de un juego de rejas y muros curvos en la fachada. Se

Figura 7.

Mapa de los tipos de franja perimetral a partir de la calidad del cerco. Elaboración propia.

Figura 8.

Cerco opaco en la Av. La Mar. Fotografía del autor.

Figura 9.

Cerco transparente en la Av. Precursores. Fotografía del autor.



Figura 10.  
Mapa de los tipos de franja perimetral  
a partir de la calidad de su espacio  
público. Elaboración propia.

\*Figura 11.  
Cercos 1, en la Av. Escardó.

\*Figura 12.  
Cercos 2, en la Av. Quezada.

\*Figura 13.  
Cercos 3, en la Av. La Mar.

\*Figura 14.  
Cercos 4, en la Av. Escardó.

\*Figura 15.  
Cercos 5, en la Av. Riva Agüero.

\*Figura 16.  
Cercos 6, en la Av. Precursores.

(\*) Fotografías del autor.

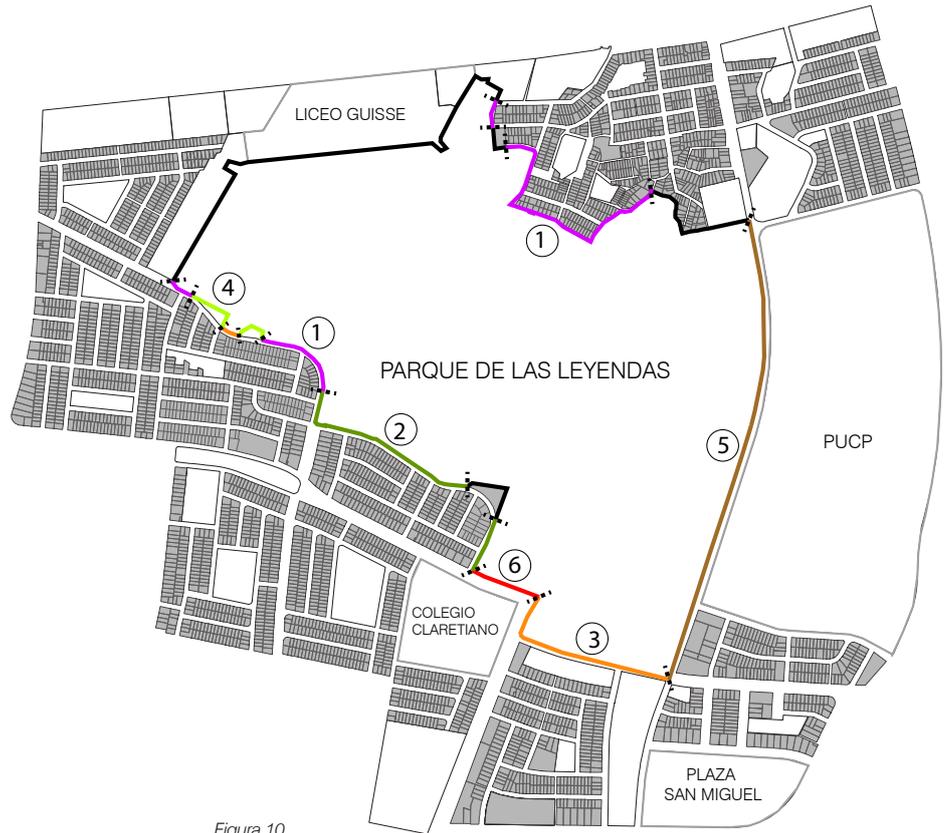


Figura 10



Figura 11



Figura 14



Figura 12



Figura 15



Figura 13



Figura 16

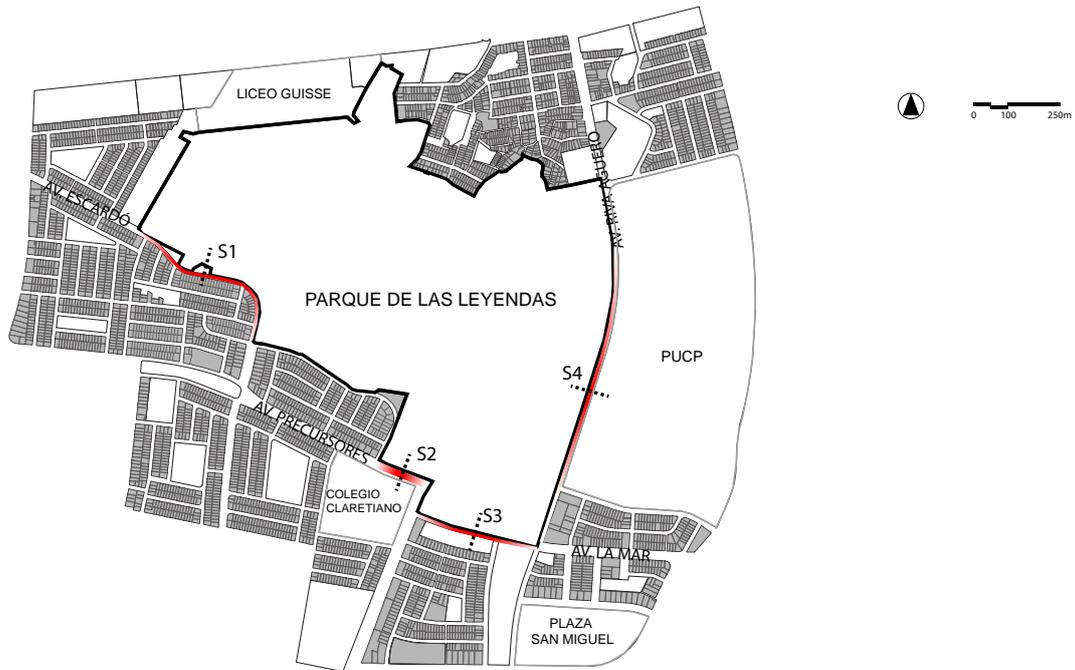


Figura 17



Figura 18



Figura 19

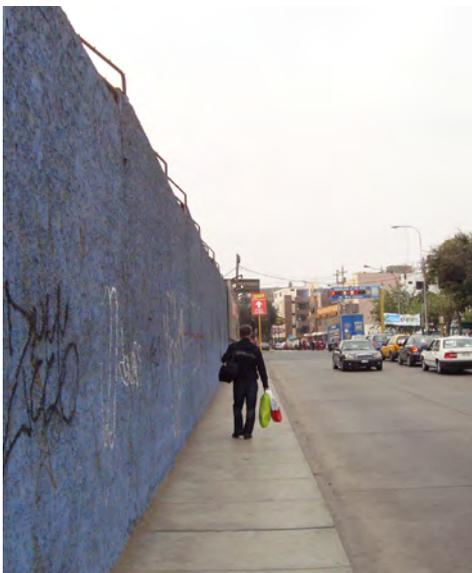


Figura 20



Figura 21

\*Figura 17.  
Mapa de las secciones elegidas para el análisis.

\*Figura 18.  
Sección 1.

\*Figura 19.  
Sección 2.

\*Figura 20.  
Sección 3.

\*Figura 21.  
Sección 4.

\*Figura 22.  
Sección 3.

(\*) Elaboración propia.



Figura 22. Sección 3. Elaboración propia.

observa que el 86% de la franja perimetral es un cerco opaco y solo el 14% se compone de un cerco transparente que permite visualizar lo que ocurre en el interior y posibilita un mayor grado de integración urbana con el entorno inmediato. Además, se identificó que el 33,1% del perímetro del equipamiento limita con un lote adyacente, por lo que el perímetro en el que es posible intervenir es de solo 3.445 metros.

### LA FRANJA PERIMETRAL A PARTIR DE LA CALIDAD DE SU ESPACIO PÚBLICO

Los seis tipos de secciones diferentes que se repiten a lo largo de toda la franja perimetral son los siguientes: (1) cerco sin vereda; (2) cerco con retiro frontal; (3) cerco con vereda; (4) cerco con retiro frontal y vereda; (5) cerco con retiro frontal, vereda y banda de amortiguación (área verde); y (6) cerco con retiro frontal, vereda y banda de amortiguación (parqueo vehicular).

En estas secciones, se observa que el 27,4% de la franja perimetral del Parque de las Leyendas no cuenta con vereda; por lo tanto, sin habitabilidad peatonal, no existe espacio ni para caminar. Además, el 17,6% de la franja tiene cerco solo con retiro frontal, sin vereda. Sumados ambos, se tiene que el 45% del total de franja perimetral es de muy difícil tránsito.

Para el análisis de habitabilidad peatonal, se seleccionó una sección de cada tipo de

franja perimetral que cuente con vereda: S1: tipo 4, S2: tipo 6, S3: tipo 3, S4: tipo 5.

El levantamiento de información de las cuatro calles se realizó un día lunes al mediodía, con un conteo de peatones durante 15 minutos. Se realizaron las mediciones de los elementos de la franja perimetral y su contexto barrial. En el análisis físico, se examinó cada plano (suelo, cerco, cubierta y entorno) con las variables de protección y confort para el peatón. A cada variable se le asignó un coeficiente de 0 a 2 en relación con el cumplimiento de la normativa, donde: 0 (no cumple), 1 (cumple con el mínimo) y 2 (cumple ampliamente con lo exigido); así fue posible comparar las calles estudiadas.

### LA FRANJA PERIMETRAL EN LA AV. LA MAR

El cerco es totalmente opaco en sus 340 metros de longitud con una altura de 4 metros. La vereda cumple con el ancho mínimo de 1,50 metros, es continua y conecta diversos comercios ubicados en los extremos de la calle. Al frente existe un parque de 40 metros de ancho en zona residencial. Sin embargo, hay escasez de elementos como banda de amortiguación, retiro frontal, arborización e iluminación a escala peatonal. Asimismo, se observó que existe un alto tránsito vehicular de alta velocidad, que dificulta cruzar la pista.

Dado que la franja perimetral no tiene un cerco transparente ni un retiro frontal y que la vereda cuenta solo con el mínimo exigido, el espacio

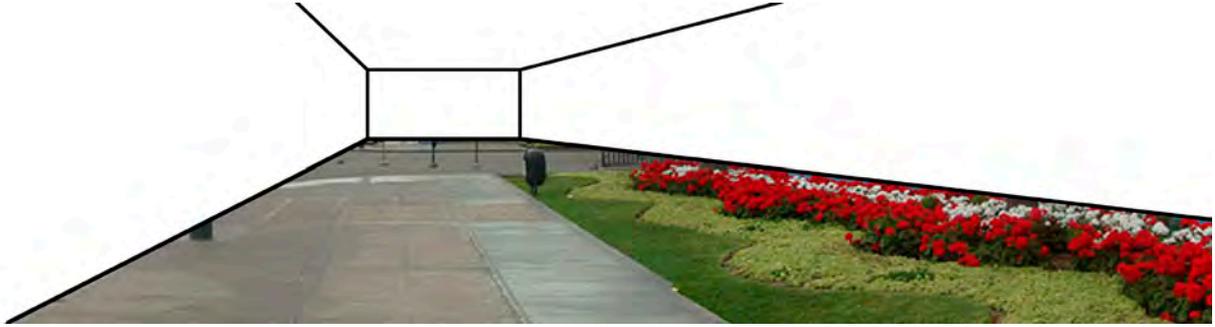


Figura 23. Plano suelo en la Av. Precursores\*.



Figura 24. Plano suelo en la Av. Riva Agüero\*.



Figura 25. Plano cerco en la Av. Precursores\*.

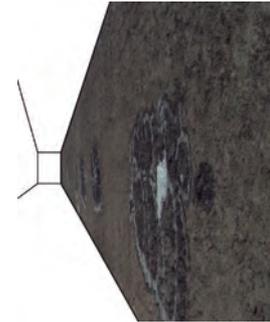


Figura 26. Plano cerco en la Av. Riva Agüero\*.

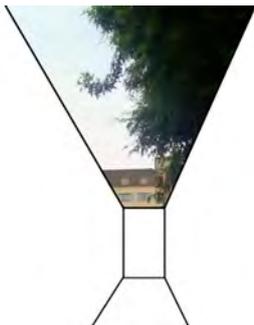


Figura 27. Plano cubierta en la Av. Escardó\*.

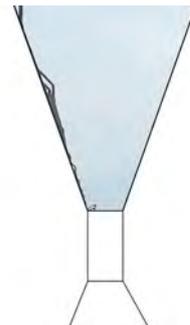


Figura 28. Plano cubierta en la Av. La Mar\*.



Figura 29. Plano entorno en la Av. Escardó\*.



Figura 30. Plano entorno en la Av. Riva Agüero\*.

(\*) Elaboración propia

se percibe como más estrecho de lo que realmente es. Las personas se suelen alejar del cerco opaco por la distancia de retraimiento, lo que ocasiona que estén más cerca de la vía vehicular, la cual no cuenta con una banda de amortiguación, por lo que el peligro es mayor. Por su parte, la iluminación artificial resulta muy ineficiente en la franja perimetral durante las noches, ya que solo es provista por los focos de los tres letreros publicitarios fijados en el cerco. Y si bien los parques ubicados frente a la franja perimetral dan holgura a la calle, esta se ve desprovista de los “ojos” necesarios, ya que las viviendas se ubican a 40 metros de la franja perimetral, lo que no contribuye a reducir la inseguridad ciudadana.

En la franja perimetral de la Av. La Mar, el peatón cuenta con una vereda continua con ancho mínimo que le otorga un puntaje parcial de 2 de 10 puntos posibles por condiciones de confort. En cuanto a los elementos de protección, no cuenta con ninguno, es decir que obtiene 0 de 6 puntos posibles, lo que se refleja en la poca cantidad de peatones (7) que recorrieron la vereda. En contraste, la Av. Precursores alcanza un puntaje máximo de 8/16, reflejado en el mayor número de peatones (25) que recorrieron esta franja. Estos coeficientes de habitabilidad peatonal se relacionan con los planos de análisis en las franjas perimetrales analizadas.

En el plano suelo, en lo que respecta a la variable protección para el peatón, solo la Av. Riva Agüero cuenta con una banda de amortiguación compuesta por área verde, aunque esta no está delimitada con relación a la pista y se encuentra descuidada. Por otro lado, en la variable confort para el peatón, la Av. Precursores cuenta con la mayor cantidad de elementos, con un amplio espacio para caminar por la vereda,

la cual está claramente definida por el retiro frontal.

En el plano cerco, donde la transparencia del cerco es fundamental para el confort del peatón, solo en la Av. Precursores se cumple con más del 60% de transparencia requerida. Los demás cercos son totalmente opacos, con 0% de transparencia.

En el plano cubierta, en cuanto a la variable protección para el peatón, se cuenta con iluminación artificial en la Av. Escardó y en la Av. Precursores; sin embargo, en ambas se trata de postes de luz altos que sirven principalmente para iluminar la vía vehicular, y no el camino peatonal. En general, la iluminación es deficiente en toda la franja perimetral del Parque de las Leyendas: inexistente en el 92,4% e inadecuada en el 7,6% restante.

En el plano entorno, en cuanto a la variable protección para el peatón, solo se cuenta con elementos en la Av. Escardó y en la Av. Precursores. La primera cuenta con viviendas al frente de la franja perimetral, que proveen “ojos” a la calle y una mayor seguridad ciudadana para el peatón. La segunda cuenta con una banda de amortiguación compuesta por parqueo vehicular, que permite tener protección de la pista y los vehículos en circulación. El peor entorno se encuentra en la Av. Riva Agüero, debido a que existe otro cerco al frente, que delimita a la PUCP.

La baja habitabilidad peatonal en las cuatro franjas perimetrales analizadas del Parque de las Leyendas es resultado de la carencia de elementos de protección para el peatón y de condiciones de confort para el peatón.

Los coeficientes registrados para cada sección de calle analizada se organizaron en la Tabla 1,

	Coeficientes de habitabilidad peatonal			
	Av. Escardó	Av. Precursores	Av. La Mar	Av. Riva Agüero
<b>Elementos de protección para el peatón</b>				
Banda de amortiguación (B. A.)	0 (0,00m)	1 (3,00m) (parqueo vehicular)	0 (0,00m)	1 (1,90m) (área verde)
Iluminación artificial	0	1	0	0
Lotes de vivienda/comercio	1	0	0	0
<b>Subtotal</b>	<b>1/6</b>	<b>2/6</b>	<b>0/6</b>	<b>1/6</b>
<b>Condiciones de confort para el peatón</b>				
Ancho de la vereda	1 (1,50m)	2 (6,00m)	1 (1,50m)	0 (0,60m)
Continuidad de la vereda	0	0	1	0
Retiro frontal	0 (0,00m)	2 (6,00m)	0 (0,00m)	0 (0,40m)
Arborización	2	0	0	2
Transparencia del cerco	0 (0%)	2 (70%)	0 (0%)	0 (0%)
<b>Subtotal</b>	<b>3/10</b>	<b>6/10</b>	<b>2/10</b>	<b>2/10</b>
<b>Total</b>	<b>4/16</b>	<b>8/16</b>	<b>2/16</b>	<b>3/16</b>

Tabla 1.  
Coeficientes de habitabilidad peatonal de las secciones analizadas.  
Elaboración propia.

donde se muestran los resultados del puntaje obtenido. Se observa que de las cuatro calles analizadas, tres de ellas tienen una muy baja habitabilidad peatonal, y solo la Av. Precursores tiene una habitabilidad intermedia; esto también se refleja en el número de personas que recorrieron sus respectivas franjas perimetrales, pues la Av. Precursores cuenta con un mayor movimiento peatonal (25 personas).

## CONCLUSIONES

El entorno de grandes equipamientos urbanos, específicamente en su franja perimetral, es de baja habitabilidad. Los resultados mostraron que el diseño urbano no incluye las características necesarias para el recorrido peatonal: los elementos de protección del tránsito vehicular (banda de amortiguación: área verde o zona de parqueo vehicular) y para su seguridad física (iluminación artificial y “ojos” en la calle frente a la franja perimetral); las condiciones de confort para su desplazamiento, considerando el ancho y continuidad de la vereda, el retiro frontal y las áreas de sombra (arborización); y los estímulos visuales del entorno inmediato considerando la transparencia del cerco.

Mediante la investigación, se determinó que solo un 5% de la franja perimetral del Parque de las Leyendas tiene una habitabilidad peatonal intermedia (en la Av. Precursores, que es donde se registró el mayor número de peatones). En el 50% de la franja (tres de las cuatro secciones analizadas), la habitabilidad peatonal es muy baja, y en el 45% restante no existe ni vereda para caminar.

En lo que respecta a la calidad del cerco del equipamiento, su transparencia es fundamental para la habitabilidad peatonal. Esta, sin embargo, es inexistente en el 86% del mismo, y en el 14% restante solo permite ver hacia el estacionamiento vehicular, es decir, un recorrido visual muy pobre e inseguro. Igualmente, carece de una iluminación adecuada a escala peatonal, ya que se ha dado mayor importancia a la circulación vehicular que a la del peatón, con postes de luz altos dirigidos hacia la pista.

La calle con menor habitabilidad peatonal es la Av. La Mar, donde la vereda está conectada directamente con la pista y carece de la mayoría de los elementos y condiciones urbanísticas y arquitectónicas que debe tener una franja perimetral adecuada. Sin embargo, esta no fue la calle con menor registro de peatones, por lo que se infiere que su recorrido es una actividad que se realiza por necesidad.

La franja perimetral del Parque de las Leyendas tiene un gran potencial urbano como espacio público. Por un lado, este equipamiento contiene importantes restos arqueológicos, los cuales, con un mejor diseño de las características urbanísticas y arquitectónicas de la franja, podrían generar una calle mucho más atractiva y segura para el barrio. Con solo tener un cerco transparente, el equipamiento se integraría mejor con la ciudad y se podrían apreciar las huacas desde afuera, lo que permitiría conectar visualmente al ciudadano con su gran pasado cultural.

## REFERENCIAS

- Borja, Jordi. (2001). La ciudad del deseo. En Carrión, Fernando. *La ciudad construida: urbanismo en América Latina*. Quito: Flacso, pp. 391-396.
- Burden, Amanda. (2013). *Active design: shaping the sidewalk experience*. Nueva York. Fecha de consulta: 22 de septiembre de 2013. Obtenido de: [https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/active-design-sidewalk/active\\_design.pdf](https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/active-design-sidewalk/active_design.pdf)
- Dornfeld, Mike. (1997). *Pedestrian facilities guidebook*. Washington. Fecha de consulta: 15 de mayo de 2013. Obtenido de: <http://www.wsdot.wa.gov/publications/manuals/fulltext/m0000/pedfacgb.pdf>
- Eun, Peter. (2010). *Designing for pedestrian safety*. Fecha de consulta: 22 de septiembre de 2013. Obtenido de: [http://www.walkinginfo.org/training/pbic/collateral/dps\\_webinar\\_part2.08-03-2010.pdf](http://www.walkinginfo.org/training/pbic/collateral/dps_webinar_part2.08-03-2010.pdf).
- Gehl, Jan. (2010). *Cities for people*. Washington D. C.: Island Press.
- Jacobs, Jane. (1967). Muerte y vida de las grandes ciudades. En Vega-Centeno, Pablo. *Urbanismo 2: Aspectos sociales del urbanismo*. Lima: PUCP, pp. 61-74.
- Kent, Fred. (2008). *Streets as places, project for public spaces*. Nueva York. Fecha de consulta: 22 de mayo de 2013. Obtenido de: [http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using\\_Streets\\_to\\_Rebuild\\_Communities.pdf](http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using_Streets_to_Rebuild_Communities.pdf)
- Lynch, Kevin. (2001). La imagen de la ciudad. En Vega-Centeno, Pablo. *Urbanismo 2: Aspectos sociales del urbanismo*. Lima: PUCP, pp. 81-101.
- Ministerio de Vivienda. (2006). *Reglamento Nacional de Edificaciones*. Fecha de consulta: 15 de mayo de 2013. Obtenido de: <http://www.urbanistasperu.org/rne/reglamentonacionaldeedificaciones.htm>
- Patronato del Parque de las Leyendas. (2012). *Parque de las Leyendas – Felipe Benavides Barreda*. Lima: Corporación gráfica Noceda S. A. C.