



Urbanismo cerrado y perpetuación de la ciudad dual.

Josep Centelles i Portella
Agosto de 2008

RESUMEN:

El presente artículo pretende reflexionar sobre cómo algunas formas urbanas, en concreto lo que el autor denomina “urbanismo cerrado”¹, no preparan (no educan) a las futuras élites gobernantes para superar las actuales formas de segregación social. Según su autor, la ciudad dual no se da sólo entre lo formal y lo informal, sino que existe otra dualización, la “segregación por arriba”, fruto de la combinación del urbanismo cerrado y del automóvil privado, que nos debería importar mucho porque afecta decisivamente al buen gobierno de la ciudad.

CONTENIDO:

INTRODUCCIÓN A MODO DE GLOSARIO.....	2
URBANISMO.....	2
<i>urbanismo es cultura</i>	2
<i>urbanismo es política local</i>	2
<i>planificación urbanística</i>	2
<i>gestión urbanística</i>	3
<i>policía urbanística</i>	3
<i>urbanismo y Gobierno Local</i>	4
DEL GOBIERNO Y DE LAS ÉLITES.....	4
IMPACTO EDUCATIVO DEL “URBANISMO CERRADO” Y ÉLITES URBANAS.....	5
ALGUNAS PERVERSIONES DEL URBANISMO.....	5
<i>ciudades duales</i>	5
<i>urbanismo cerrado</i>	6
<i>condominios privados</i>	6
<i>centros comerciales</i>	7
<i>vehículo privado</i>	7
<i>¿élites motorizadas?</i>	8
<i>degradación del espacio público</i>	8
¿CÓMO SE EDUCAN LAS ÉLITES URBANAS?.....	8
 LECTURAS RECOMENDADAS SOBRE ESTE TEMA.....	 10

¹ Una parte de este “urbanismo cerrado” son los condominios residenciales que en inglés de Estados Unidos denominan “*gated communities*” o “*gated and secure communities*”.

Introducción a modo de glosario.

Urbanismo.

Entendemos por **urbanismo** el conjunto de técnicas y prácticas para diseñar y gestionar la **forma física** de la ciudad. Calles, plazas, parques, equipamientos, etc. adoptan una forma física que deseamos que esté al servicio de las personas.

urbanismo es cultura

La ciudad construida (calles, plazas, edificios, ...) es un producto cultural. Cada forma urbana sirve, es o no funcional, para organizar adecuadamente los espacios de residencia, trabajo, recreación y de encuentro relacional de la gente que la habita en el seno de un determinado contexto histórico y social. Pero la forma urbana, a la vez que es el resultado de un proceso cultural de adaptación al medio, es también un fuerte condicionante a la evolución de las prácticas culturales que sobre ella se asientan. La ciudad física se convierte rápidamente en una construcción simbólica, y por lo tanto, en un componente destacado de la identidad cultural de las gentes la usan.

Si entendemos “la educación” como la transmisión formas culturales, como la recreación de dichas formas en las personas que “se educan”, debemos analizar cómo la ciudad construida nos educa, nos prepara y nos induce a determinados comportamientos. Juzgar si tales comportamientos son correctos o no corresponderá en cada momento al cuerpo social que los genera, y este juicio se hará en base a los criterios éticos que adopte como deseables.

urbanismo es política local

Ninguna ideología política discute que el urbanismo sea, en esencia, un tema de interés público. La construcción de la ciudad es, por definición, una actividad pública que debería estar bajo el control del gobierno. En la medida en que cada localidad parte de circunstancias diferentes, el nivel de gobierno con mayores competencias en urbanismo es el gobierno local. El Gobierno de la Ciudad.

Está ampliamente extendido en las concepciones y legislaciones del mundo occidental que los gobiernos aborden el manejo del urbanismo en base a tres aspectos o facetas: la planificación, la gestión y la fiscalización que, obviamente, resultan totalmente interdependientes.

planificación urbanística

La planificación urbanística es, sin duda, la faceta más política. Se trata de pro-yectar la forma urbana de la ciudad del futuro. De ser capaces de conjeturar unos escenarios futuros que justifiquen unas propuestas de forma urbana y de usos del suelo que, resolviendo los problemas actuales, se adapten también a las necesidades futuras que se han podido prever.

Tradicionalmente, la planificación urbanística se ha planteado la ciudad de una forma comprensiva. En ciudades relativamente estables y en economías de evolución lenta (para los estándares actuales) **las proyecciones de necesidades** de espacios físicos para residir, trabajar, circular, encontrarse y recrearse, eran relativamente fáciles de hacer. Sin embargo, en la actualidad, dados los cambios rápidos e imprevistos, dadas las turbulencias de los entornos sociales y económicos, y dada la creciente interdependencia entre actores urbanos (públicos de distinto nivel; privados, lucrativos o no, de distinto tamaño; locales o globales, etc.) lo sabio, dónde haya gobierno local capaz, es practicar la **planificación estratégica compartida** y plasmarla de vez en cuando en forma de Pacto de Ciudad. Desde esta perspectiva, **la forma urbana adecuada, el urbanismo, deberá supeditarse a las necesidades de la estrategia urbana pactada.**

Los planes de urbanismo (directores, generales, maestros, estructurales, etc., y sus derivados, parciales, locales, especiales o de detalle), resultarán útiles cuando aporten una regulación de los usos del suelo adecuada a las estrategias de desarrollo pactadas. En otras palabras, serán útiles si aportan una **regla de juego**, una herramienta, que **resuelva adecuadamente el conflicto entre los derechos de propiedad (privada) y las necesidades generales de la comunidad urbana.**

*La planificación urbanística se encuentra de lleno en el ámbito de la **gobernanza**, es decir, se trata de una actividad eminentemente política y, en cierto modo, escasamente técnica.*

gestión urbanística

La gestión urbanística está mucho más **en manos de los técnicos** de los gobiernos locales. Está principalmente en manos de los urbanistas. Se trata de administrar la flexibilidad y, sobre todo, de actuar pro-activamente al servicio de la estrategia concertada, atrayendo actores, actividades, inversiones, etc., a ejecutar proyectos urbanos concretos. La gestión del patrimonio público del suelo y la gestión relacional entre los actores necesarios (financiadores o inversores, propietarios, usuarios, etc.), constituyen la faceta táctica del urbanismo. Hay que tener en cuenta que para ganar una batalla es necesaria una buena estrategia, pero la estrategia no es suficiente, la suficiencia se culmina con la táctica.

*La gestión urbanística se sitúa en el ámbito del **gerencialismo** de la actividad gubernamental. Bajo unas directrices de carácter político, la capacidad técnica resulta esencial .*

policía urbanística

La fiscalización o policía urbanística es el tercera faceta que cierra el conjunto. Se trata de un aspecto no negociable, normalmente en manos de los gobiernos locales y de la justicia. Si toda ley y todo pacto deben ser cumplidos, las leyes y pactos urbanísticos que comprometen tantos esfuerzos, que generan tantos beneficios, que redistribuyen o concentran tanta riqueza, que acumulan tanto potencial humano, deben cumplirse con mayor escrupulosidad.

*La fiscalización o policía urbanística se halla de lleno en el ámbito **burocrático** de la actividad gubernamental, dónde la ley y el reglamento son implacables y dónde no deberían existir márgenes de interpretación ni de negociación.*

urbanismo y Gobierno Local.

Ya se ha comentado que independientemente de las legislaciones específicas de cada país, es normal en el mundo occidental que los gobiernos locales tengan un elevado nivel de competencias en urbanismo. En la práctica, **la forma urbana de nuestras ciudades**, a pesar de estar abundantemente condicionada por las leyes y costumbres (constructivas) nacionales, básicamente **es fruto de las acciones u omisiones de las diferentes coaliciones locales que acceden al Gobierno Municipal o que lo controlan**. Así pues, desde la perspectiva urbanística, a los gobiernos locales se les pide, A) alta capacidad estratégica, B) ágil y hábil capacidad gestora y C) mucha autoridad y capacidad coercitiva. Sin duda se trata de atributos que no son alcanzados por gobiernos municipales débiles o poco prestigiados.

Del gobierno y de las élites.

Se puede argumentar que **toda comunidad humana está gobernada por representantes fidedignos (dignos y fieles) de sus élites**. De forma directa o indirecta, son las élites las que gobiernan, las que deciden sobre la cosa pública. Se puede descargar el término de connotaciones ideológicas y constatar que etimológicamente deriva de “elegido”, “cosa seleccionada”. ¿Elegido por quien?, no importa tanto si, por Dios, por las minorías de propietarios alfabetizados o por el pueblo a través del sufragio universal. Desde otro punto de vista, es bastante lógico que gobiernen las élites. Ciertamente nadie esperará que decidan sobre la comunidad el grupo más ignorante o el menos poderoso de la misma. Si no hay razón para que nadie se rasgue las vestiduras frente a la afirmación de que normalmente estamos gobernados por élites, a continuación debemos reconocer que hay élites de muchos tipos. Históricamente la mayoría de las élites son conservadoras. Es comprensible, si detentan poder o privilegios (etimológicamente “leyes-privadas”, es decir, que benefician a privados), pondrán su máximo empeño en “conservarlos”. Pero la historia nos enseña que **a menudo emergen élites innovadoras**, progresistas que están por el cambio, **que se arriesgan a probar nuevas fórmulas que conducirán a nuevos y mejores equilibrios sociales**.

El comportamiento político de las élites gobernantes dependerá mucho de su **educación** como grupo social.

Cuando aceptamos que lo más frecuente es que estemos gobernados por nuestras élites, resulta paradójico que se hable tan poco de ellas, que se estudien tan poco. Resulta paradójico que nos dediquemos a estudiar mucho las minorías excluidas, los pobres, los analfabetos, los marginados. Nada en contra de todo esto, pero **¿porqué no nos fijamos un poco en cómo son y en qué valores son educadas nuestras élites para poder entender qué es lo que sucede y poder prever cómo actuarán nuestros gobiernos?**

0=====0

Hasta aquí, unos esbozos de lo que entendemos por urbanismo, por élites y por gobierno. Rápidamente se puede intuir que son muchos y muy variados los impactos e implicaciones que el urbanismo tiene en la educación de la ciudadanía para la convivencia, la cohesión y la justicia social. En el apartado siguiente se analiza cómo determinadas formas urbanas, lo que denominamos “urbanismo cerrado” (cada vez es más frecuente entre los grupos sociales con más recursos en las grandes ciudades latinoamericanas), **preparan mentalmente (educan) a las élites** gobernantes para mantener y perpetuar la ciudad dual, fracturada e injusta que demasiado a menudo tenemos que soportar.

Impacto educativo del “urbanismo cerrado” y élites urbanas.

NOTA: Las siguientes reflexiones, siendo aceptablemente válidas para muchas de las ciudades del mundo occidental, lo son de forma muy especial para las ciudades de Latino América (LA). El autor no se atreve a opinar sobre ciudades, por ejemplo las asiáticas, con entornos que no conoce suficientemente.

Algunas perversiones del urbanismo.

No siempre la ciudad construida sale como se había planificado o como fue concebida en la mente del planificador **o del gobierno que le contrató**. Con frecuencia el resultado, la forma y la función real se escapan de las manos de los planificadores y de los gobernantes.

ciudades duales

Desafortunadamente es frecuente que se construya ciudad sin ninguna planificación, así aparecen los barrios de chabolas, villas miseria, *bidonvilles*, *favelas*, etc. totalmente al margen de la legalidad, tanto en la posesión de la tierra, como en su uso. Se trata de la ciudad informal. Se constata la existencia de una ciudad dual, la formal y la informal. **Dos mundos**: quienes tienen título de propiedad o contrato de alquiler, y quienes no los tienen. Quienes tienen infraestructuras urbanas mínimas, y quienes carecen de todas ellas o las tienen a un nivel muy precario.

A la ciudad informal marginada y marginadora se le han dedicado muchas páginas y muchos estudios, pero, a menudo, pocas acciones de gobierno eficaces. Justamente, **estos pedazos de ciudad han surgido del desgobierno** o de lo que es lo mismo, de

las incapacidades de los gobiernos en prevenirlas, no tanto por la vía urbanística, sino mediante unas políticas globales más redistributivas. Las *favelas* no son un mero problema urbanístico, son un problema político integral: de empleo digno, de educación, de infraestructuras, de cultura, de desequilibrio y desgarro social, de comercios criminales, etc.

En opinión del autor, **la aparición y la permanencia de *favelas* se da porqué el marco cultural de las élites dominantes lo tolera, lo acepta y, en buena medida, lo justifica.** Aun cuando no sean buscados o deseados explícitamente, el tener subempleo y desempleo en las proximidades, puede reportar notorias ventajas inmediatas derivadas de tener mano de obra barata para muchas cosas. Pero ello conduce también de forma inexorable la inseguridad ciudadana. La inseguridad ciudadana está en el ojo del torbellino de una gran mayoría de los problemas del mal funcionamiento de la ciudad. No como causa, sino como fenómeno derivado de otras causas. **Por la vía policial no se acaba con la inseguridad ciudadana.**

La dualización de la ciudad entre lo formal y lo informal, sin embargo, no es la única. Existe también otra dualización que es la **segregación por arriba**, la separación de los grupos con más recursos del resto de la ciudad. Esta segregación está muy marcada por lo que denominaremos “urbanismo cerrado”.

urbanismo cerrado

Existen mecanismos perversos dentro del urbanismo formal, que siendo en buena parte reacción a la falta de seguridad, en lugar de aportar solución al problema, sientan las bases culturales (la educación) para perpetuarlo y reproducirlo. Es lo que vamos a denominar “urbanismo cerrado”, es el urbanismo que pivota sobre el condominio residencial cerrado (*gated communities*), el centro comercial cerrado (*shooping*) y el automóvil privado para desplazarse de uno a otro. Es la negación del encuentro y el intercambio, es la negación de generar oportunidades de colaboración, es la negación de la diversidad, es, en suma, la negación de la ciudad.

condominios privados

No se trata de demonizar *per se*, ni los denominados *shoopings*, ni los condominios residenciales cerrados. Ambas modalidades de diseño pueden aportar soluciones interesantes. En un edificio residencial de 20 plantas, nadie discute la necesidad de una puerta y una portería con funciones de seguridad. Igualmente parece razonable tener unos espacios comunitarios de acceso limitado a las familias que allí residen. Como sucede con la contaminación, el problema llega cuando se superan determinados límites, **el problema reside en la generalización del modelo.** Unas decenas de vehículos no contaminan la ciudad, muchos millares de carros, sí la contaminan, y mucho! Algunos condominios cerrados, de por sí, son inocuos, forman parte de la diversidad enriquecedora de las formas urbanas y son reflejo de la diversidad urbana. Es la generalización del modelo hasta hacerse “**inevitable**” para determinados grupos sociales, lo que resulta terriblemente perverso. Es la exageración del modelo, cuando nos vemos circundados de altos muros y de verjas electrificadas, lo que resulta preocupante.

centros comerciales

Igualmente, nada en contra de los centros comerciales, más bien al contrario, todas las ciudades tienen y necesitan mercados. Los “efectos frontera” alrededor de los mismos (externalidades del tipo aumento de los precios del suelo, tensión o especialización de los usos del suelo, etc.) en la mayoría de los casos resultan positivos y dan vida diversificada a la ciudad. El problema está en ser obtusamente cerrados. El centro comercial abierto a su entorno urbano, aun cuando existan unos límites claros e incluso la posibilidad de cerrar accesos, genera riqueza y diversidad, mientras que el cerrado genera exclusividad. La seguridad, la limpieza y la climatización, que son los grandes atractivos de los *shoopings*, se pueden conseguir y se consiguen en multitud de casos, a través de modelos abiertos y permeables que generan externalidades positivas más allá de los estrictos límites del establecimiento.

La tendencia al *shooping* cerrado y blindado por impenetrables muros cortina, no responde tanto a las lógicas de seguridad, limpieza y climatización, sino a la lógica económica de capturar hasta el último centavo para el *shooping* y no permitir que nadie en los alrededores saque la más mínima ventaja de su inversión. Quien quiera vender algo, que alquile un local dentro, **el exterior es un desierto**. Se trata de la negación de las economías de aglomeración que son la base económica de la ciudad. Estamos, de nuevo, frente a la negación de la propia esencia de la ciudad.

vehículo privado

El tercer elemento para que estos modelos cerrados y segregacionistas funcionen es el vehículo privado. El boom del automóvil ha trastocado la vida de las ciudades. En Europa, con unos niveles de motorización “saturados”² y a pesar de que el vehículo privado continúa siendo un elemento de prestigio social, la ciudad no se ha fracturado con la radicalidad que lo ha hecho en Latino América, entre los que poseen vehículo y los que no. No cabe duda que las políticas de transporte público urbano son radicalmente distintas a un lado y otro del Atlántico. Sin embargo son muchas las ciudades de Latino América donde el aumento del urbanismo cerrado está creciendo alarmantemente y la fractura entre los que tienen o no vehículo privado se abre cada vez más. El problema no deriva tanto del automóvil, como del modelo urbanístico de ciudad que se va imponiendo progresivamente. Son muchas las ciudades grandes de LA donde entre un 10 y un 20% de las familias viven sumergidas en un modelo de movilidad en el que se precisa el carro para todos los desplazamientos.

² Los índices de motorización europeos acostumbran a superar bastante los 500 vehículos por 1.000 habitantes, lo que en la práctica representa que hay tantos o más vehículos privados como personas con permiso o licencia de conducción. Es por ello que hablamos de motorización “saturada”. La media de motorización en Latino América parece ser que está entre 100 y 150 por 1.000 habitantes, esto en la práctica quiere decir que disponen de automóvil privado entre un 10 y un 20% de las familias. Ello, claro está, con grandes diferencias, no sólo entre países, sino también entre las grandes áreas urbanas y las regiones con renta disponible menor.

¿élites motorizadas?

El grupo social motorizado³ tiene un estatus y unas oportunidades urbanas mucho mayores que el resto de ciudadanía, pero al mismo tiempo resulta también víctima de su propio modelo al asistir impotente a la fracturación cada día mayor del espacio urbano, al tener que sufrir una ciudad segregada con la consiguiente pérdida de diversidad y de oportunidades de relación. Al depender tan fuertemente del automóvil, prácticamente no se dan encuentros espontáneos entre la gente, sino que casi todos son programados, lo que implica un encerrarse dentro del propio grupo social y a tratarse sólo con los “socialmente semejantes”⁴. De nuevo, la negación de la ciudad, esta vez desde la perspectiva de las relaciones sociales.

En conjunto, se trata de unas tendencias coherentes con el capitalismo liberal más agresivo, se trata de servir no a la ciudadanía, sino a la parte “solvente” de la misma. Las estrategias comerciales de las grandes empresas comerciales y/o inversoras piensan en el grupo motorizado en términos de *target group* solvente, el resto no les interesa! ¿Se ponen nuestros gobiernos locales al servicio de esta estrategia?

degradación del espacio público

Por defecto, el resto de ciudad, lo que no son los interiores de los *shooping*, condominios, escuelas, lugares de trabajo formal o de recreación de pago, resultan abandonados. Las calles y las plazas, en lugar de ser el espacio público de encuentro, de relación, de intercambio, se convierten progresivamente en el espacio residual, sucio, poco iluminado, peligroso y desagradable. **Como si fuera un calcetín, se le ha dado la vuelta a la ciudad.** Lo que era el alma de la dinámica urbana, la calle, está desprestigiada y sólo andan por ella las gentes de menos de “dos salarios mínimos”.

La inmensa mayoría de los decisores municipales, políticos electos y cuadros técnicos de la administración local, etc., pertenecen a esta “élite motorizada”. Ven, con normalidad y naturalidad, la ciudad desde su vehículo. Ven esta ciudad “al revés” que difícilmente les gusta, por lo que en su discurso político dicen, aun con buenas intenciones, que la van a cambiar. Pero la realidad es que lo más probable es que sean víctimas de su propio paradigma. La verdad es que viviendo en el hábito de la ciudad dual, al final de la jornada, los escasos recursos del presupuesto municipal se dediquen a más vías rápidas para automóviles y a seguridad defensiva (la obsesión de las cámaras de video-vigilancia). Nada, casi nada, queda para la ciudad normal.

¿Cómo se educan las élites urbanas?

Estamos siempre preocupados por los déficits educativos de amplias franjas marginadas o excluidas de la población. Como ya se ha dicho, se trata de una preocupación sana y necesaria, pero quizás también será conveniente analizar los

³ No resulta acertado hablar de “clase social motorizada” ya que entre los motorizados hay una gran disparidad de intereses y situaciones. De forma laxa utilizaremos el término “élite motorizada” para referirnos al grupo social que dispone de vehículo privado.

⁴ Concepción de la ciudad que, aun sin los famosos anillos concéntricos, nos recuerda el desafortunado modelo de la “*urban ecology*” elaborado por Park & Burgess en los años 1920's en Chicago.

déficits educativos de las élites urbanas, especialmente de sus hijos/as, que serán los/as futuros/as gobernantes.

La pregunta es: ¿Cual es el impacto educativo que tiene el urbanismo cerrado en la mentalidad de los adolescentes de esta élite motorizada? **Pongámonos en los calzones de uno/a estos muchachos o muchachas en plena pubertad o ya en una primera adolescencia.**

Juega en la piscina o, si el condominio es suficientemente grande, en las calles y mini plazoletas de intramuros. Tiene un grupo limitado, cerrado, de amistades de su misma edad. Sale del condominio exclusivamente en automóvil acompañado de una persona adulta o en el transporte escolar. Ve pocas calles “normales” de la ciudad porque buena parte de los desplazamientos son a través de vías rápidas. Está acostumbrado/a a los controles, bien sean para el acceso a un centro comercial o en la garita del condominio de una familia amiga. Ésta es su normalidad. No hay ciudad continua, hay recintos protegidos dónde discurre su vida. La ciudad es un archipiélago dónde, para saltar de isla a isla se usa el carro. Sabe que fuera existe otra ciudad, la que ve por la televisión o contempla desde detrás de los cristales del carro de su papá con el seguro de la puerta activado. Es un territorio extraño, allí vive y deambula una gente diferente, por lo general pobre, muchas veces también peligrosa. Está acostumbrado/a a las molestias de muchachos que en los semáforos siempre quieren lavar los parabrisas. Hay que darles algo, pues son pobres, pero hay que andar con cuidado pues a la mínima te roban lo que pueden. Está acostumbrado/a al guarda-carros cuando buscan estacionamiento para ir a un restaurante, si llevan suelto, le darán una monedas. Etc.

Esta ciudad dual forma parte de su normalidad. Se han criado en ella, están preparados/as (educados/as) para vivir en ella.

Es de esta élite motorizada, criada en esta “normalidad”, de la que saldrán los gobernantes del futuro. Están totalmente preparados para vivir y desarrollarse entre verjas electrificadas y altos muros. Están totalmente educados para operar en la ciudad dual. El ser humano es muy maleable, se adapta a todo, hasta a los campos de concentración. Claro que con secuelas!

Todo en la ciudad educa. Nada de lo que ocurre en la ciudad es educativamente inocuo. Así es como la ciudad de urbanismo cerrado educa a los hijos de las amplias minorías (fácilmente pueden llegar al 10% de la población en grandes ciudades) de las que sin duda saldrán los futuros gobernantes de la ciudad.

Ante esta realidad cabe preguntarse, con este bagaje educativo, ¿existe alguna posibilidad de que realmente esta dualización se acabe? ¿existe la posibilidad de una ciudad con algo parecido a la igualdad de oportunidades? **¿hay posibilidades de romper esta perversa espiral de segregación cuando está “normalizada” en la mente de los/las que van a tomar las decisiones públicas?**

Deberíamos reflexionar y cuidar cómo se educan los/as hijos/as de nuestras élites urbanas. Serán nuestros/as futuros gobernantes.

Lecturas recomendadas sobre este tema.

En portugués:

- Renato Cymbalisya, “**Loteamentos fechados**”; revista HUMBOLT del Goethe Institute, nº 95 año 49, 2007. Se trata de un artículo que repasa la historia y la lógica de los condominios cerrados en Brasil, con énfasis en la marca “Alphaville”.
- Zygmunt Bauman, “**Confiança e Medo na Cidade**”; Jorge Zahar Ed. Rio de Janeiro (2009). Se trata de la transcripción de dos conferencias de Bauman sobre el tema, es un libro breve y muy pedagógico. (20.-Reales en Brasil)

En castellano:

- Zygmunt Bauman, “**Confianza y Temor en la Ciudad**”; Arcadia, Barcelona (2009). Se trata de la transcripción de dos conferencias de Bauman sobre el tema, es un libro breve y muy pedagógico. (12.-€)

En inglés:

- Nan Ellin et al. “**Architecture of Fear**”; Princeton Architectural Press, New York (1997). Se trata de un compendio de una veintena de artículos de otros tantos autores en su mayoría estadounidenses. Incluye, además de arquitectos y urbanistas, artistas y periodistas. Se compra fácilmente en www.amazon.com por unos 10.US\$ http://www.amazon.com/Architecture-Fear-Nan-ed-Ellin/dp/1568980825/ref=sr_1_3?ie=UTF8&s=books&qid=1251306031&sr=1-3