

CS-8

**RECONOCER PARA INTEGRAR EL ESPACIO PÚBLICO.  
CASO DE ESTUDIO: SECTOR OESTE-SUR DE BARQUISIMETO**

Crespo, Nayleth / Márquez, María / González, Génesis / Contreras, Jenny  
Manrique, Alexis / Granda, Juan  
Unidad Docente Extramuros, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela,  
Barquisimeto  
naylethcrespo.fau.ucv@gmail.com

**Entendiendo el espacio público**

La noción de Espacio Público tiene un significado diferente entre los ciudadanos. En la mente de muchos aún persiste la imagen de los espacios sobrantes de lo edificado, en los niños, es el espacio de juegos, de distracción, de despliegue de energía. Algunos estiman que es el lugar para ver o ser visto, o simplemente el espacio para recordar el pasado, y otros eligen el término de lugar de intercambio de opinión, o de espacio para la subsistencia.

El Espacio Público es el lugar no limitado por derechos de propiedad, que es accesible a todos, en el que se puede experimentar un comportamiento colectivo, donde se puede expresar la vida pública en sus diversas manifestaciones (Briceño, Zulay 2009). En este sentido, se entiende como Espacio Público todo el sistema de calles, avenidas, bulevares, plazas, parques que componen la ciudad y los cuales se deben entender como un bien colectivo.

Hablar de Espacio Público en la ciudad necesariamente vincula diferentes dimensiones, por lo tanto, el trabajo de investigación va a englobar las siguientes:

1. La Dimensión Física-ambiental, donde se evocan las condiciones del lugar.
2. La Dimensión Cultural, a partir de la cual los ciudadanos generan identidad.
3. La Dimensión Social en la que su intensidad de uso expresa las relaciones sociales de la comunidad.
4. La Dimensión Histórica como expresión de la memoria colectiva.

El diseño urbano está orientado a interpretar la forma y el espacio público con criterios físico-estético-funcionales, buscando satisfacer las necesidades de las comunidades o sociedades urbanas, dentro de una consideración del beneficio colectivo en un área urbana existente o futura, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana a seguir. Por lo tanto el diseño urbano realiza la planeación física en niveles de análisis como son la región, el centro urbano, el área urbana y hasta el mismo mobiliario urbano.

La planificación estratégica de ciudades es un proceso sistemático, creativo y participativo, que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, que define el modelo futuro de desarrollo, que formula estrategias y cursos de acción para alcanzar dicho modelo, que establece un sistema continuo de toma de decisiones y que involucra a los agentes locales a lo largo de todo el proceso.

### **Barquisimeto como Ciudad**

El área urbana de Barquisimeto presenta actualmente una organización político-administrativa definida en siete parroquias (PEDUL, 2003). Ahora bien, en el análisis de la ciudad fue posible detectar diferentes zonas que presentan una identidad propia y que se encuentran divididas en algunos casos hasta por tres parroquias distintas. Esto nos induce a pensar que a los efectos de lograr una óptima gestión, se hace necesaria entre diversas cosas, la sectorización de la ciudad.

Tal como lo señalamos anteriormente, esta concepción se apoya en el hecho de que los sectores que se han identificado en el diagnóstico de toda la estructura urbana del área en estudio se denominan **Macrosectores**. Se entienden como figuras abstractas de una ciudad compacta que en ningún momento pretende ser segregada o subdividida. Al contrario, lo que se busca es la definición de características comunes que graviten en torno a centros funcionales.

### **Macrosector Oeste como sector de estudio**

El lugar de estudio se encuentra limitado al Norte: Parroquia unión y Parroquia Felipe Aguedo Felipe Alvarado. Sur: Parroquia buena vista y parroquia Juárez. Este: Parroquia concepción. Oeste: Municipio Jiménez (figura 1)



Figura 1. Vista aérea de la Ciudad de Barquisimeto, ubicando el macrosector de estudio.

El sector de estudio cuenta con una gran extensión de terreno que está oculta para la ciudad planificada, ya que no existe una razón por la cual los habitantes de los otros sectores tengan la necesidad y el interés de visitar este macrosector; todo esto se ha originado por el modo espontáneo en que se han desarrollado estos asentamientos que alcanzan un número de 92 comunidades en total; y la falta de planificación los deja excluidos del crecimiento estratégico de la ciudad; esto explica que en un espacio tan extenso existan tan pocos espacios públicos para el esparcimiento y desarrollo de estas comunidades; generando inseguridad, deterioro de las calles, falta de servicios y bajas condiciones en el transporte público, que ascienden a 13 rutas de transporte que a su vez se subdividen en 3 unidades cada una generando un total de 39 (Figura 2). Esta condición de intenso flujo vehicular y alta movilidad nos indujo a pensar en las posibilidades tan importantes que teníamos de detectar a través de estos recorridos los espacios públicos potenciales y existentes y medir las condiciones de estos para sustentar un proceso de investigación en este sentido.

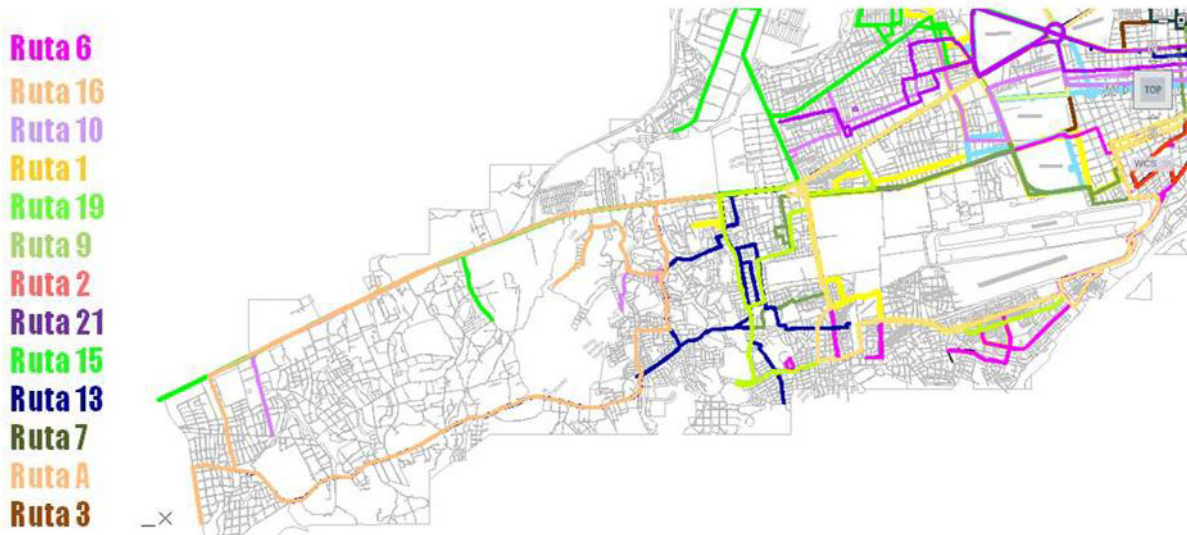


Figura 2. Plano de Rutas del Transporte Público

### Metodología Investigación de Campo

Este tipo de investigación se apoya en informaciones que provienen entre otras, de entrevistas, cuestionarios, encuestas y observaciones. Nos hemos apoyado en el desarrollo de un ejercicio de la materia Estructura Urbana de donde parte los elementos de desarrollo de esta investigación. Como es compatible desarrollar este tipo de investigación junto a la investigación de carácter documental, hemos soportado la investigación con fuentes de trabajos referenciales comprobados y bibliografía sobre el tema que enmarca teóricamente lo propuesto siguiendo los pasos de una investigación de campo :

- 1) Planteamiento del problema.
- 2) Etapa exploratoria.
  - a. Lecturas.
  - b. Visitas al terreno.
  - c. Entrevistas a personas que conocen el problema por experiencia personal.
- 3) Delimitaciones operativas del problema, variables, indicadores, muestra.
- 4) Redacción de un plan tentativo análisis, propuesta.

La metodología que se planteó para este estudio contempla el reconocimiento del lugar por medio de un recorrido que sigue las vías de mayor flujo de transporte público formando un circuito norte-sur y este-oeste dentro del macrosector oeste. Esto permitió el registro de los espacios públicos y los vacíos determinados como espacios potenciales a intervenir.

Como resultado de este estudio se realizaron tres propuestas de diferentes escalas:

**Escala ciudad.** Rehabilitar las conexiones entre la ciudad y el sector mediante elementos urbanos que le aporten dinámicas de movilidad y desarrollo integral.

**Escala sector.** Transformación de un espacio de oportunidad en espacio público que fortalece la conexión entre los distintos equipamientos.

**Escala sitio.** Intervención de un espacio de valor histórico no reconocido a nivel de ciudad activando el contexto inmediato.

El reconocimiento de este lugar hace sentir el compromiso profesional mediante la proyección y participación para la integración social en las intervenciones del desarrollo de la ciudad (figura 3).

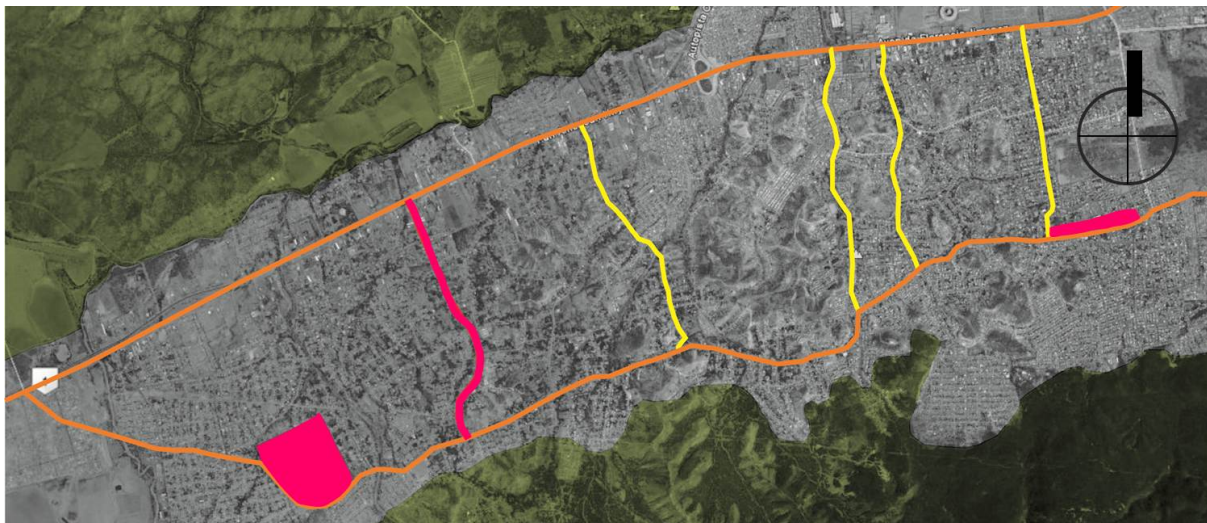


Figura 3. Plano de las Propuestas de Intervención Urbana



## **Escala Ciudad. Rehabilitación Avenida Principal El Tostao**

La oportunidad de una renovación urbana a través de la rehabilitación proponiendo la transformación del espacio (cambio de uso, cuando lo tenga) o proponiéndolo cuando no exista y dando condiciones urbanas, tocando así los sectores funcionales de la planificación que apliquen en el caso de estudio.

Las estrategias se fundamentaran en las necesidades reales de este sector, generando posibilidades viables de ejecución, contribuyendo con una respuesta coherente a las carencias visibles de estas comunidades; carencias que se repiten como un patrón en los 92 barrios que abarcan el macro sector oeste sur; lo que nos abre la posibilidad de que el segmento intervenido nos sirva de módulo o modelo para proponer en un espectro más amplio. En esta sentido se ha seleccionado una vía colectora que se encuentra entre dos vías arteriales de un flujo peatonal y vehicular importante y con una dinámica vecinal de referencia en el sector, de allí la decisión de intervención para que sirva de agente multiplicador de los efectos positivos. En la estructura vial Se identificará la vialidad regional primaria y secundaria que estructura a la zona de estudio y su integración con el resto de la estructura urbana a la cual deberá responder a los movimientos de origen y destino de los habitantes, así como de los bienes y servicios que generará la operación del nuevo puente internacional. Se buscará que cuando dichas instalaciones fronterizas operen a su máxima capacidad no generen problemas a la estructura urbana de la ciudad y que a su vez el crecimiento propio de la ciudad no provoque problemas en el funcionamiento de las instalaciones fronterizas.

La estructura urbana Se define como la organización espacial precisa para la zona de estudio donde se planteará una estructura urbana de largo plazo, que pueda actuar como marco de referencia para el proceso de transformación urbana. Para ello como objetivo principal deberá asegurarse que la nueva estructura urbana se articule con el resto de la ciudad sin causar impactos negativos en cuanto a disparidad de usos o por falta de integración y continuidad vial.

Ubicada en la zona oeste de la ciudad de Barquisimeto, delimitando hacia el norte con la Avenida Florencio Jiménez y hacia el sur con la Antigua vía El Tocuyo en un tramo de 2,2 km de vía donde se plantean acciones dirigidas a la rehabilitación vial, el planteamiento del espacio público para dar condiciones al peatón o al usuario del transporte público y la revalorización de

los recursos naturales que tienen una singularidad, además de la importancia histórica del evento de la Batalla Los Horcados en la Independencia de Venezuela.

El sector de estudio está ubicado en el barrio El Tostao; su zonificación corresponde en el P.D.U.L a la zona R6 de usos permisibles Vivienda y Comercio local; la Av. Principal de El Tostao determinada como vía arterial (VA11) con sección de 30mts, cuyo borde urbano construido es el BA8 donde especifica que su uso será de vivienda unifamiliar-bifamiliar y comercio dependiendo del área del terreno. Los proyectos de rehabilitación o renovación urbana serán apegados según lo establecido en el Artículo 13, que determina que el diseño urbano debe estar en concordancia con el contorno físico ambiental, y los urbanizadores sean públicos o privados deberán prever suficientes espacios abiertos para recreación.

Las edificaciones a ser construidas con alturas superiores a 6 metros (2 plantas) en el área comprendida entre la Av. Florencio Jiménez por el norte, la Av. Rotaria por el este y el límite urbano por el oeste y el sur, deberán solicitar el aval correspondiente ante el Instituto Nacional de Aviación Civil (I.N.A.C). El objeto de evitar conflictos entre las exigencias de tráfico aéreo y la seguridad de sus habitantes y alcanzar la seguridad de los movimientos y de las operaciones de navegación, no se permitirá en las edificaciones el uso de materiales de cubierta de techo que produzcan reflexión de la luz solar, tales como zinc o vidrio, ni construcciones de cualquier tipo en los toques de los cerros recortados.

#### Necesidades

- La condición de asentamiento informal habla de las carencias de este sector, pues si es bien sabido que estos barrios tienen más de 10 años, no fueron productos de una planificación urbana, si no de la necesidad de vivienda de las personas de pocos recursos.
- Las condiciones de la vía (mal estado, sin asfalto) hace que el transporte público no contemple el recorrido por este sector.
- La falta de acera por la improvisación de la vía.
- Las viviendas disgregadas con terrenos de extensiones importantes en desusos.
- La ausencia de plazas, parques, canchas, espacios públicos y recreación en general.

## Estrategia Global

La recuperación de la vía principal de El Tostao, en su condición de arterial, a partir de un planteamiento de equipamientos y espacios públicos, aprovechando esta oportunidad para generar cambios urbanos en el sector que mejoren y potencien. Se propone un elemento o hito que demarque el inicio y el fin o remate del área para reconocer o identificar el segmento de estudio como referencia general. Recuperación o propuesta de los bordes de la Av. Principal de El Tostao desde la Av. Florencio Jiménez hasta la Antigua Vía El Tocuyo. Conformación de un conjunto de equipamientos ligados al peatón y al uso del transporte público como elemento de confort al usuario y de propuesta de servicio público. Se propone acondicionar coherentemente las áreas con potencial deportivo y recreacional que se encuentra dentro del sector a intervenir, también plazas y espacios verdes en los vacíos donde lo permita el sector (figura 4).

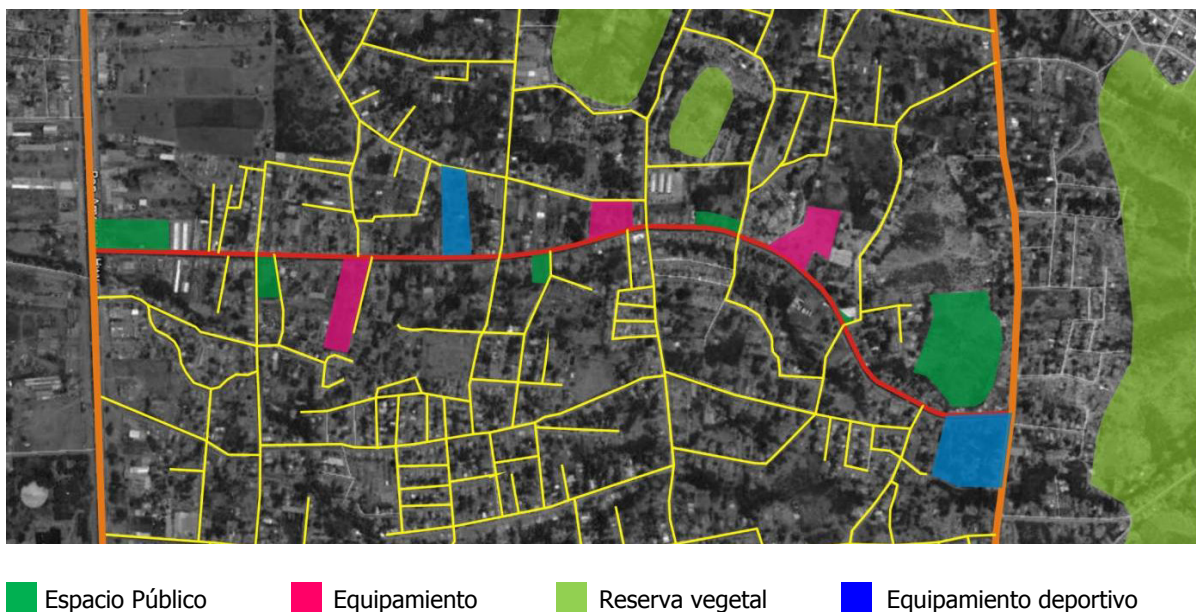


Figura 4. Propuestas de Intervención Urbana

En la configuración estructural del sector de estudio se lee el grano disperso por la mala utilización del suelo en el que grandes parcelas con cerco perimetral son las que definen el borde de la vía y es cuando se ve la disgregación de la vivienda con grandes vacíos en la configuración de las manzanas vistas en planta; lo que abre la posibilidad de propuestas para mejorar las condiciones de recorrido al usuario.



En la imagen tridimensional (figura 5), observamos la intervención del sector en la vía y en equipamientos de diferentes usos determinados de acuerdo a las necesidades generadas en el análisis realizado que nos permitieron focalizar, conectar, delimitar, mediar con los elementos de configuración en la estructura de la ciudad, para proponer coherentemente el mejoramiento en la calidad de vida de los Habitantes de "El Tostao" y apegados a la normativa municipal de regulación Urbana.

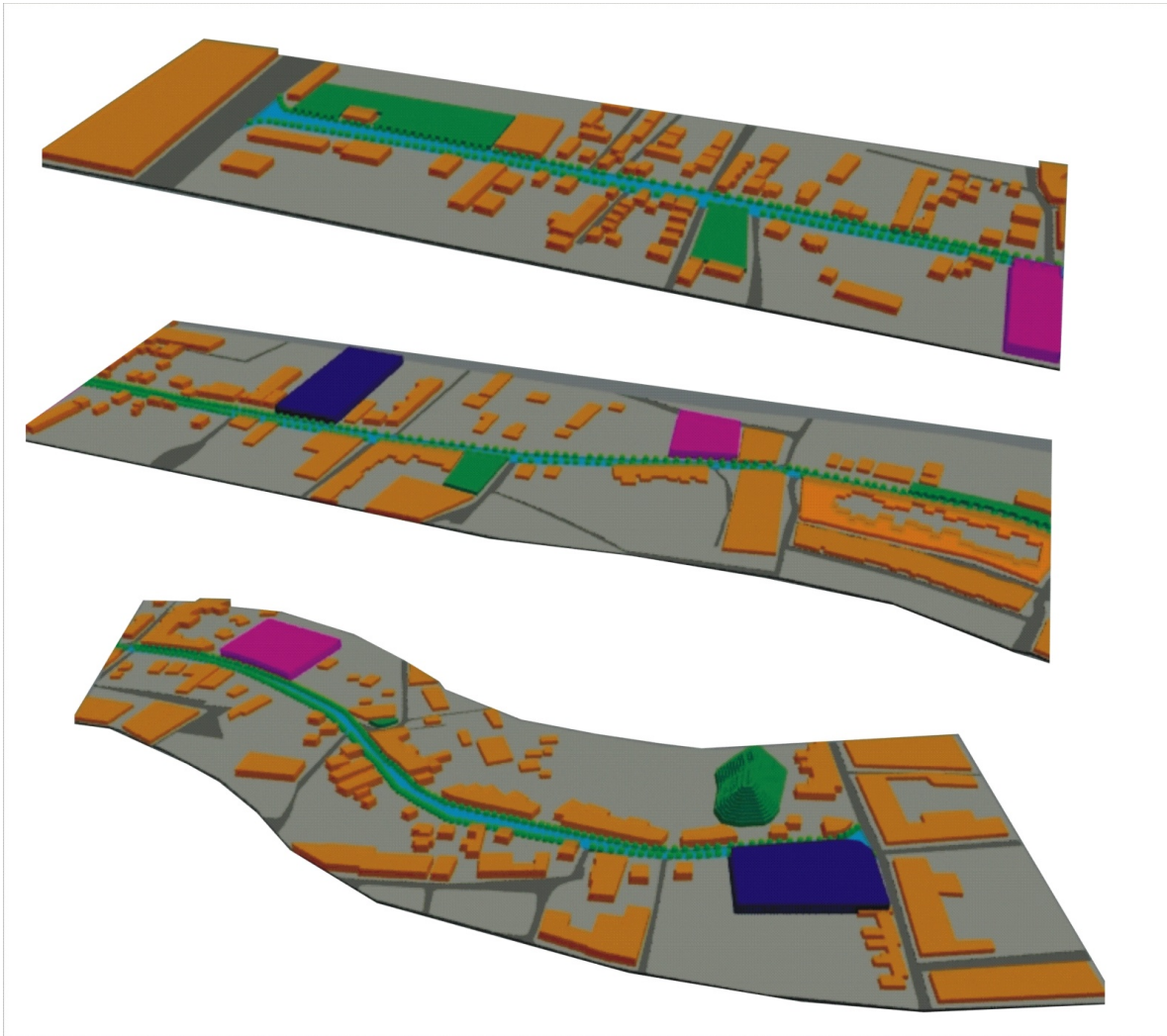


Figura 5. Plano de las Propuestas de Intervención Urbana

Actualmente la dimensión de la vía es de 8 metros con 2 canales en ambos sentidos y muy deteriorados, sin aceras y con alumbrado público muy distante; a lo largo de todo el tramo se repiten los muros perimetrales que dan la espalda a la calle (figura 6).

Se propone una nueva vía de 4 canales en ambos sentidos con aceras amplias, arborización, un ciclo vía y alumbrado público en distancias más cortas y en ambos lados de la vía mobiliario urbano paradas de autobús, contenedores de basura, etc. (figura 7).

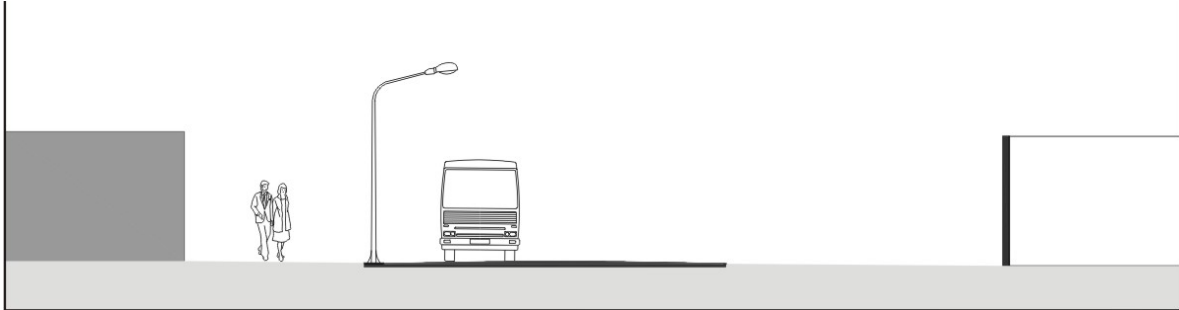


Figura 6. Corte actual



Figura 7. Corte Propuesta

### **Escala Sector. Transformación de un espacio de oportunidad en espacio público dentro de la Urb. Cleofe Andrade.**

La Urbanización Cleofe Andrade se encuentra ubicada en el macrosector oeste de la ciudad de Barquisimeto- Edo. Lara. Limitando al norte con el NORTE, con el Barrio José Félix Rivas; al SUR, con el Valle del Turbio; al ESTE, Colinas de José Félix Rivas y al OESTE (figura 8). Se caracteriza por la presencia de un tejido urbano irregular, debido al crecimiento informal de la comunidad. Se presentan zonas con la trama muy concentrada, y otras donde se ve interrumpida por la misma presencia de asentamientos originando manzanas de gran extensión. No obstante la zona se ve favorecida por el paso de varias rutas de transporte público (Ruta6- Ruta A- Ruta 19). (Figura 9).



Figura 8. Área de Estudio

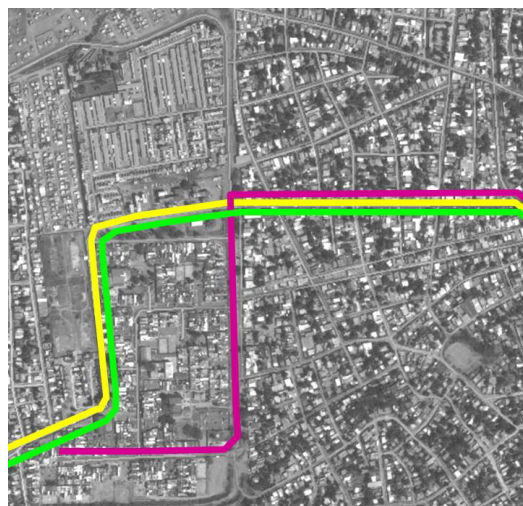


Figura 9. Vialidad –Transporte Público

Según la ordenanza – P.D.U.L, en el sector de estudio se contempla como uso del suelo predominante la actividad residencial. Establece como propuesta de intervención urbana el bulevar José Félix Rivas como punto focal para la integración de las actividades culturales y socioeconómicas. Igualmente el uso comercial se ubica en las avenidas principales, presencia de espacios naturales con potencial y equipamiento religioso.

El planteamiento de intervención tiene como objetivo Mejorar la calidad de vida de los habitantes de la comunidad Cleofe Andrade, contemplando criterios de rehabilitación del espacio colectivo, mejoramiento del sistema vial, equipamiento social, participación comunitaria y el desarrollo habitacional y económico del sector. La propuesta se fundamenta en las siguientes estrategias de intervención:

Estrategias de Intervención:

1. Mejoramiento del sistema vial y la accesibilidad al sector: Propuesta de nuevas vías terrestres que apoyen al sistema vial existente, permitiendo comunicar en sentido norte-sur y este-oeste a las calles actuales, proporcionando un mejor flujo vehicular y una mayor accesibilidad al sector (figura 10).

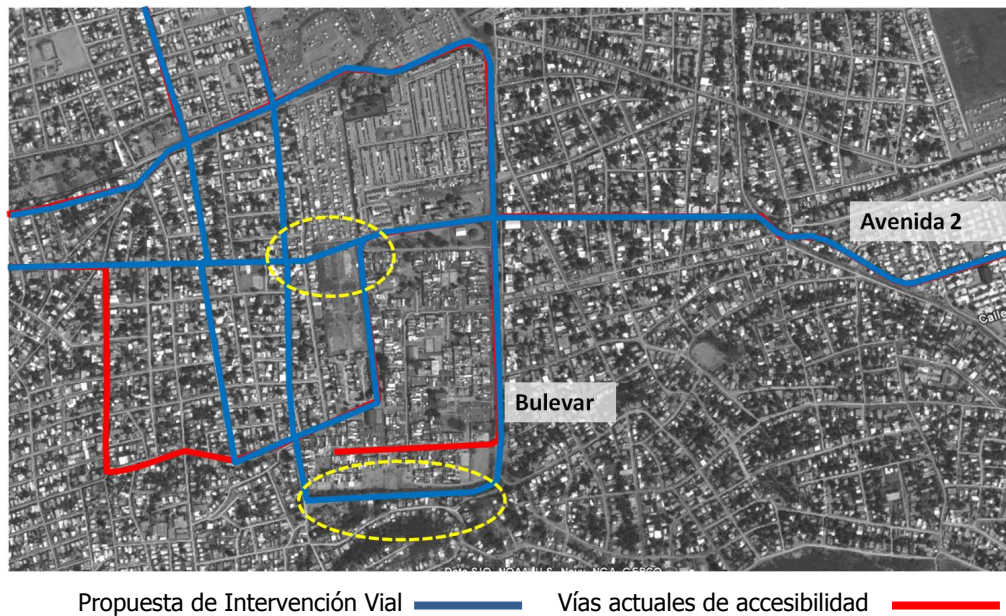


Figura 10. Sistemas Viales

2. Generación de una red de espacios públicos (En sentido Norte-Sur y Este-Oeste): Actualmente existen plazoletas en estado de abandono y espacios verdes con potencial para convertirse en espacios colectivos. La Eliminación de las barreras físicas (cercos, paredes, etc.) que bordean algunas áreas verdes, permite proponer la integración entre los ellos y la comunidad, estableciendo una red de ciclo vía y un boulevard peatonal en sentido Norte-Sur, Este-Oeste que conecte estas plazoletas existentes y espacios públicos propuestos, con la Incorporar de nuevo mobiliario urbano, Preservación de la naturaleza, y mejoramiento de la pavimentación de calzadas y aceras (figura 11.)





Figura 11. Red de Espacios Públicos

3. Rehabilitación del espacio colectivo: Busca dar respuesta a la necesidad de habitar en un ambiente que reúna todas las condiciones de seguridad, por su gran estabilidad e higiene y de complacencia, por su gran calidad percibida sensorialmente; Rehabilitando un espacio que facilite la vida comunitaria a través del contacto social y potenciando las actividades urbanas (conexiones entre equipamientos y espacio público, desarrollando actividades de ocio, descanso y crecimiento físico y mental)(figura 12).

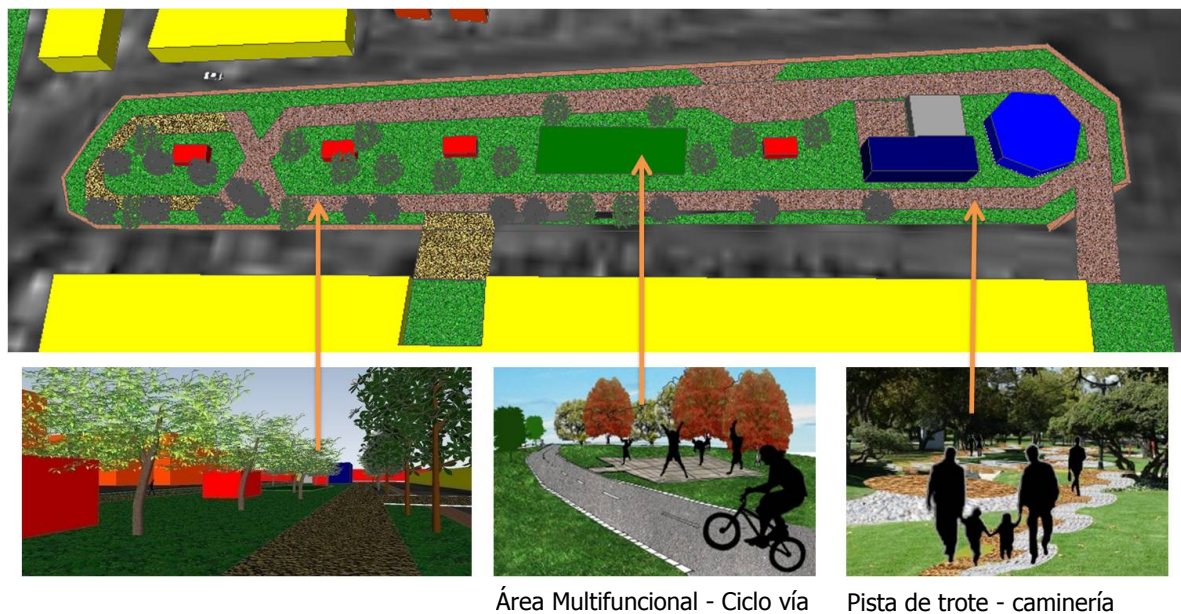


Figura 12. Área de Recreación y Comercio



4. Incorporación de nuevos equipamientos urbanos y su vinculación con la comunidad: Propuesta de nuevos equipamientos urbanos (Centro deportivo, Institución educacional, y equipamiento Socio-cultural) (figura 13) que ayuden a complementar y dinamizar las actividades en las diferentes áreas, en donde su ubicación está relacionada a las vías de conexión vial importantes y al aprovechamiento de vacíos urbanos existentes.

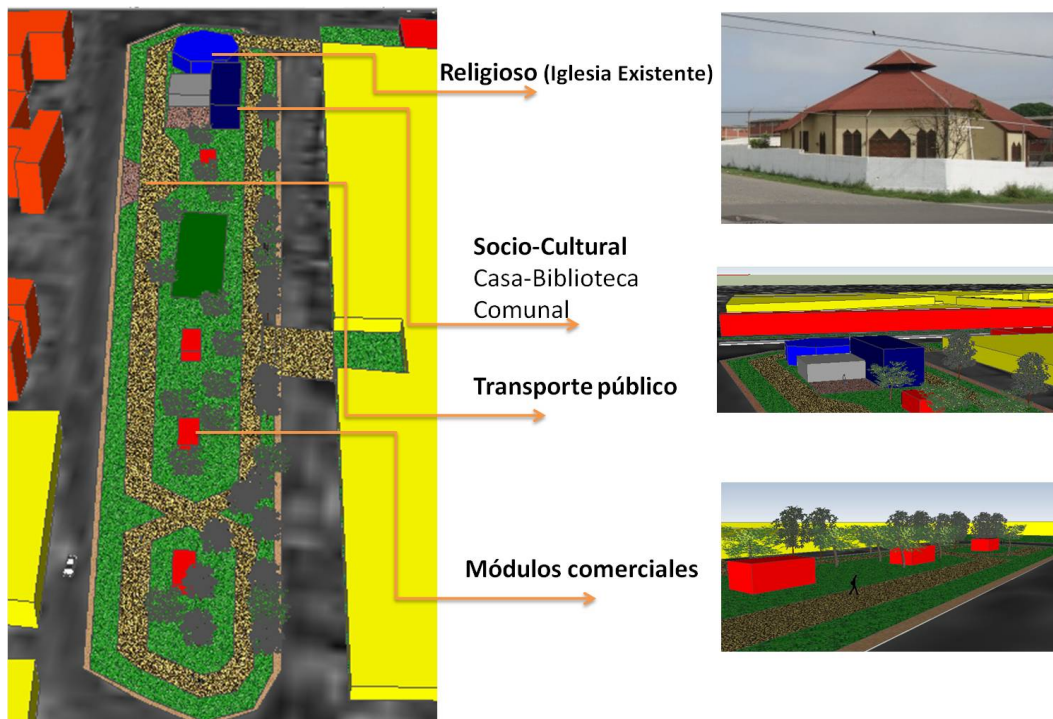
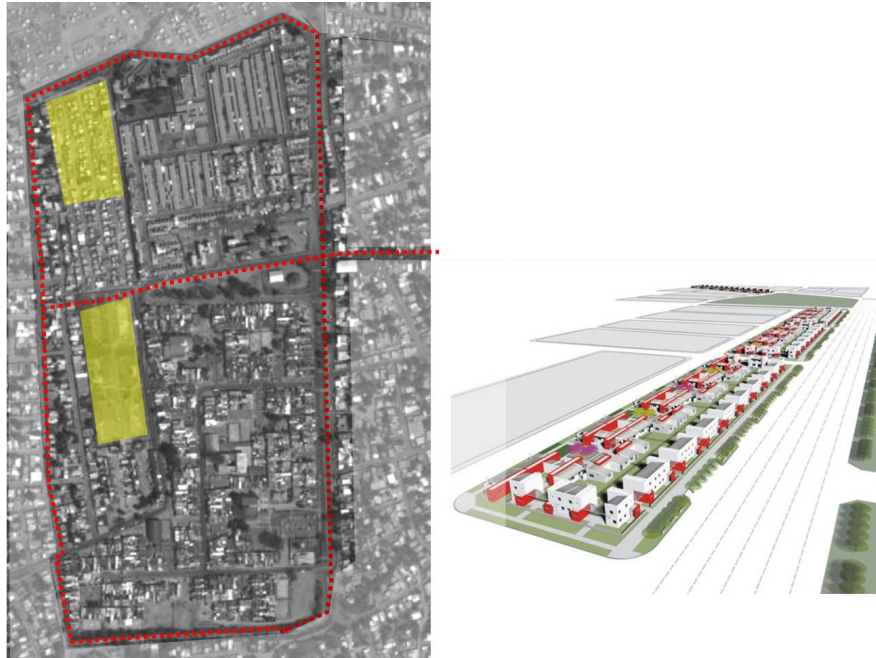


Figura 13. Propuesta de Equipamientos



5. Generación de desarrollo habitacional, aprovechando los vacíos urbanos existentes: Incorporación de un nuevo desarrollo habitacional (figura 14) que ayude a solventar el problema de alta demanda de vivienda, el cual estará conectado al sistema vial principal del sector.

6. Consolidación del borde urbano del Bulevar José Félix Rivas: Actualmente a lo largo del Boulevard se está generando una actividad comercial importante ligada al uso residencial. Por ello se propone consolidar el borde urbano mediante un cambio de tipología que permita el completo desarrollo de esta actividad y otorgue carácter al perfil. Estableciendo la construcción de edificaciones de dos niveles: Planta baja comercial y planta alta residencial. (Figura 15).



Figura 15. Boulevard José Félix Rivas

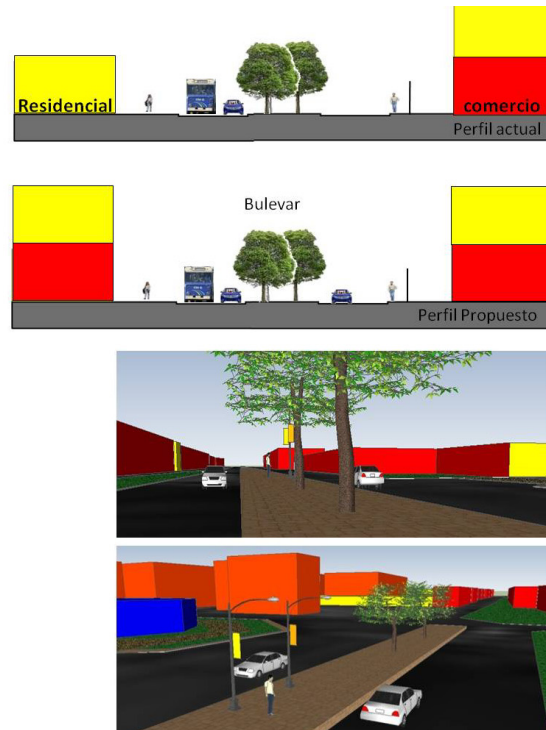


Figura 16. Perfiles del Boulevard

### **Escala sitio. Intervención de un espacio de valor histórico no reconocido (Monumento Batalla los Horcones).**

“La Batalla los Horcones” fue un hecho histórico en la Independencia de Venezuela de gran trascendencia porque permitió la conquista del occidente del país, cuyo monumento se encuentra en este sector, lo que dentro de las posibilidades de rehabilitación del sector de estudio el elemento histórico representa la posibilidad de conectar a través de hitos o puntos de alta identidad y significación.

#### Aproximación al sector de trabajo - Normativas

Por medio de la revisión de las normativas existentes PDUL y POU se obtuvo información que permitió reconocer:

El espacio del monumento y sus alrededores representa un subcentro de usos múltiples como parte del desarrollo de la ciudad policéntrica propuesto por el PDUL.

Existen requerimientos y propuestas de equipamientos comunales como: centro asistencial, equipamiento educacional, centro de promoción social, centro de capacitación popular, centro cultural, alameda-jardín, casa comunal, parque infantil y canchas deportivas.

#### Enfoque hacia el espacio público

En el sector existen espacios de recreación que se encuentran desvinculados y, además el monumento carece de la escala y la jerarquía visual que permita reconocer el evento y la importancia que tiene históricamente. En definitiva, no existe aprovechamiento de los beneficios de este espacio, pues solo representa un gran vacío urbano (figura 17) inhabitable y fuertemente asoleado lo cual no causa reconocimiento e interés ni en los visitantes ni en los habitantes del lugar.



Figura 17. Ubicación Sector de estudio

## Objetivos

Rehabilitar el campo de batalla Los Horcones, enfatizando su valor histórico como parte del patrimonio del Estado Lara y de la ciudad de Barquisimeto. Reforzar y facilitar la accesibilidad al sistema educativo y afianzar los valores culturales tanto a nivel local como a nivel metropolitano. Dinamizar y reactivar el comercio comunal y el turismo para aprovecharlo como una fuente de ingresos a los habitantes.

## Estrategias

Integrar la intervención con las actuaciones urbanísticas propuestas por la normativa (P.D.U.L. y el P.O.U.)

Rehabilitar el campo de la batalla los horcones y las condiciones del espacio público e integrar nuevas actividades que promuevan su uso, además establecer el campo como un espacio público urbano y la integración de equipamientos con la finalidad de reforzar los valores culturales de los habitantes (figura 18).

Mejorar conexiones entre el parque y los demás equipamientos de uso recreativo y deportivo.

Generar nuevos perfiles que permitan incrementar el flujo de personas y la actividad diurna y nocturna.



Figura 18. Vista propuesta del monumento



## Propuesta

Se generan conexiones viales, para aumentar y facilitar la comunicación y la movilidad en el sentido este-oeste del sector, entre la vía local y la vía arterial (figura 19).

Se plantean equipamientos planificados por la ordenanza y otros nuevos, (figura 20) por medio de los cuales se busca aprovechar y activar las actividades del sector. Estos son la universidad, un museo de historia, el espacio público con masas vegetales para proporcionar sombra y un hito que refleje la importancia histórica de todo el campo de batalla (como referencia se tiene el monumento de la batalla de Carabobo)



Figura 19. Vista propuesta de conexiones

- Vía arterial
- Vía colectora
- Vía local
- Vía propuesta

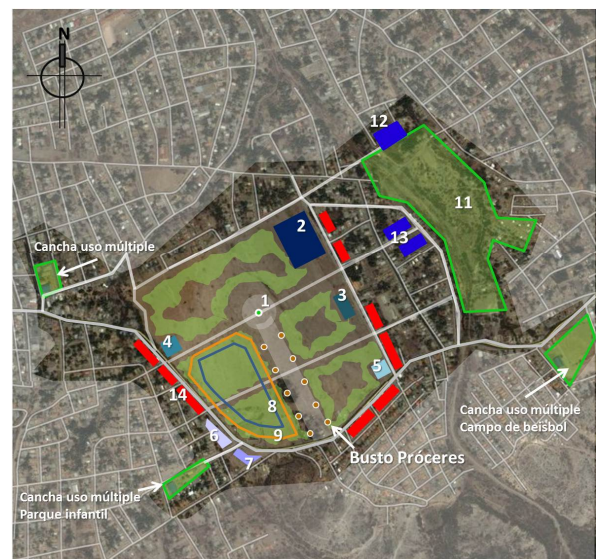


Figura 20. Planta propuesta

1. Monumento Batalla Los Horcones
2. Universidad
3. Biblioteca
4. Museo de Historia
5. Centro Asistencial
6. Centro de Capacitación Popular
7. Centro de Promoción Social
8. Circuito de Trote
9. Ciclo vía
10. Sistema de Iluminación
11. Alameda – Jardín
12. Centro cultural
13. Inst. Educación.
14. Comercio-Vivienda

Se propone un cambio en el perfil alrededor del campo que se define con un nivel comercial en la planta baja y el segundo nivel de vivienda o residencias estudiantiles. Esto para aumentar la presencia de personas en distintos horarios, y así, el lugar no quede completamente solo. (Figura 21)



Figura 21. Vista del perfil alrededor del campo

En todo el espacio público se dispone todo el mobiliario urbano correspondiente (vallas de información, postes de iluminación, cestos de basura, bancos, entre otros...) (figura 22)



Figura 22. Vista del perfil alrededor del campo

## Conclusiones

Finalizado el trabajo, es importante recalcar que los espacios públicos son reflejo de la construcción de la ciudad. Actúan como lugares de centralidad y como espacios de convivencia, incorporan aspectos simbólicos que permiten a la población sentirse identificada con su lugar de residencia. Deben estar dotados de cualidades que den sentido de pertenencia y que tenga un significado cultural para sus habitantes, incrementando la calidad de vida y generando un vínculo entre las personas.

El conocer el comportamiento de las comunidades, intereses, necesidades, expectativas, organización y participación; son herramientas fundamentales para establecer una propuesta que proyecte el valor del lugar. Sabiendo que el espacio público es un elemento importante en la estructura urbana de la ciudad, donde se refleja la capacidad de socialización e integración comunal, éste debe buscar dar respuesta a la necesidad de habitar en un ambiente que reúna todas las condiciones necesarias para generar seguridad y complacencia. Albergando actividades para las distintas personas e impulsando a la integración ciudadana.

El macro sector oeste cuenta con una gran extensión de terreno que está oculto para la ciudad reconocida, ya que no existe una razón por lo cual los demás habitantes de la ciudad de Barquisimeto tengan la necesidad y el interés propio de visitar esta zona. Todo esto viene dado por el modo espontáneo en que se ha ido desarrollando la presencia de asentamientos informales no planificados a lo largo del sector. Por tanto, al no ser parte de un plan de desarrollo urbano, se ha ido generando una serie de comunidades con un crecimiento rápido donde la calidad de vida no es favorable para los habitantes.

A medida que las necesidades aumentan y la falta de planificación urbana continua, un espacio tan extenso como en este sector de la ciudad, continuará careciendo de espacios públicos necesarios para el esparcimiento y desarrollo comunal. La poca existencia de estos espacios de recreación y los problemas que esto conlleva como la inseguridad y la poca socialización, demanda la existencia de una política de desarrollo urbano más eficaz, favoreciendo una estructuración urbana más equitativa, que promueva la consolidación de comunidades densas y compactas, con una mezcla adecuada de usos del suelo, dotación de infraestructura, equipamientos y servicios urbanos necesarios.

Es importante destacar que este trabajo busca contribuir en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del macro sector. Al plantearse la necesidad de reconocer y descubrir aquellas zonas con potencial para el planteamiento de espacios públicos como una necesidad vital del individuo con su hábitat, se propician acciones que reivindican el sentido de "integrar" a través de propuestas de diseño, donde el reconocimiento de estos lugares potenciales hace sentir el compromiso profesional mediante la proyección y participación para la integración social en las intervenciones del desarrollo de la ciudad.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- KRIER, Rob. *El Espacio Urbano*. Gustavo Gili. 1981.
- KOSTOF, Spiro. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*. Bulfinch Press Book. Boston. 1991.
- MONTANER, Josep Maria. La evolución del modelo Barcelona (1979 – 2002). En Jordi Borja i Zaida Muxí (editores): *El urbanismo de las ciudades españolas: una visión crítica*. 2004.
- POTRC, Marjetica. *Urban Negotiation*. IVAM, Valencia. 2003.
- SAMPER, Germán. *Recinto Urbano. La Humanización de la ciudad*. Fondo Editorial Escala. 1997.
- SÁNCHEZ de MADARIAGA, Inés. *Esquinas Inteligentes. La ciudad y el urbanismo moderno*. Alianza Forma. Madrid, 2008.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Colección punto línea. Editorial Gustavo Gili. 1971.
- ROWE, Colin and KOETTER, Fred. *Collage City*. The MIT Press. 1978.
- BOLÍVAR, Teolinda. 1988. "Los agentes sociales articulados a la producción de los barrios de ranchos (contribución a la discusión)", pp. 143-161, extraído de Coloquio, Vol. I, No 1. Caracas, Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, UCV.
- GALLO B, Fabrizio. "Estrategias para fomentar el uso de prefabricados en el espacio público". <http://www.anippac.org.mx/docscongreso/54.pdf>.

## **Descubriendo la ciudad**

-Lynch, Kevin. 1966. La Imagen de la Ciudad, Buenos Aires, Argentina

-Giulietta Fadda. 1996. La ciudad: una estructura polifacética, Valparaíso, Chile Modelos de Ciudad

-Benevolo, Leonardo. 1980. The History of the city. Cambridge, MA: The MIT Press.

-Benevolo, Leonardo. 1971. The Origins of Modern Town Planning. Cambridge, MA: The MIT Press.

-Benevolo, Leonardo. The European City. Cambridge, MA: The MIT Press Choay, Françoise. The Modern City.

-Venturi, Robert, Denise Scott Brown and Steven Izenour. 1979. Learning from Las Vegas. Cambridge, MA: The MIT Press.

## **Espacio Público**

Cartillas de Diseño Urbano. Universidad Metropolitana.

XXI Bienal Colombiana de Arquitectura.2008. Construyendo valor con la poética del lugar, Sociedad Colombiana de Arquitectos, Bogotá, Colombia.

Mario Schjetnan, Manuel Peniche, Jorge Calvillo.2008.Principios de Diseño Urbano /Ambiental, México.

## **Ciudad y Patrimonio**

-PDUL, 2003 "Plan de Desarrollo Urbano Local de Barquisimeto"

-BRICEÑO, Zulay. 2009. "Declaración por el Espacio Público". Producto parcial del Estudio de Caso de la materia Estructura Urbana, Barquisimeto, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UCV.



## **Enlaces de Interés**

Ciudades:

<http://officialcities.org/country.php3>

Barcelona: <http://www.bcn.es>

New York: <http://home.nyc.gov>

Paris: <http://www.paris.fr/>

Revistas Digitales:

<http://www.cafedelasciudades.com.ar>

<http://www.archrecord.com/>

<http://www.architectureweek.com/>

<http://www.metropolismag.com/>

Fotos aéreas de ciudades

<http://earth.google.com/>

<http://www.google.com/>