

Plan de desarrollo integral eje comercial Kennedy

Laura Camila Castellanos Uribe
Andrés Felipe Lozano García

Universitaria Agustiniana.
Facultad de Artes, Comunicación y Cultura
Programa de Arquitectura
Bogotá, D.C
2018

Plan de desarrollo integral eje comercial Kennedy

Laura Camila Castellanos Uribe

Andrés Felipe Lozano García

Director

Franz Calderón

Trabajo de grado para optar al título de Arquitecto

Universitaria Agustiniana.

Facultad de Artes, Comunicación y Cultura

Programa de Arquitectura

Bogotá, D.C

2018

Dedicatoria

Dedicamos de manera especial a nuestros padres (Damary Uribe, Leda Garcia, William Lozano) y familiares, familia Uribe (Leonor Uribe, Daniel Páez, Juliana Páez, Juan Carlos Ruiz,) familia Lozano (Harold Lozano, Carmenza Mora) por ser precursores nuestros sueños y vida profesional, por apoyar en cada momento nuestros esfuerzos, confiando en nuestras competencias y virtudes ayudándonos a superar nuestras debilidades a través de su cariño y comprensión.

Agradecimientos

Agradecemos a todos y cada uno de nuestros docentes de la universidad agustiniana por ayudarnos en cada una de las fases de nuestro proceso académico como arquitectos profesionales.

Agradecimiento especial a nuestros tutores de urbanismo y diseño por ayudarnos dentro de nuestro proceso de investigación, dándonos a conocer las herramientas y explotando nuestras habilidades para poder llevar a cabo nuestra tesis de grado.

Director de tesis y asesor de diseño:

Franz Calderón

Tutores de urbanismo:

German Cancino.

Andres Salazar

Agradecemos a nuestros compañeros que nos ayudaron durante el proceso de formación y creación de nuestra tesis a través del apoyo, trabajo y ayuda prestada, durante las fases más críticas de nuestra presentación.

Esteban Zamudio

Nicolás Cifuentes

Tatiana Aldana

Resumen

El objetivo central del plan de desarrollo integral es reconocer cada una de las morfotipologías presentes en el eje principal de comercio de Kennedy y así mismo distinguir los diferentes procesos históricos que dieron origen a los planteamientos urbanos establecidos, para de esta manera determinar la mejor forma de intervención del espacio público fijando al peatón como principal actor de esta zona y caracterizando los espacios de acuerdo a sus actividades y usos de suelo teniendo en cuenta los principales medios de transporte masivo y los equipamientos como principales ejes y puntos articuladores de dinámicas urbanas dentro del eje comercial.

De acuerdo a este planteamiento se determinó que debido a las diferentes morfotipologías dentro del eje comercial se generó una segregación con base en las características socioeconómicas presentes en los barrios de Timiza, Techo, ciudad Kennedy, Kennedy central y Timiza, debido a la discontinuidad presente entre los diferentes legajes arquitectónicos y urbanos, además del trazado urbano que en diferentes situaciones no une los diferentes entornos si no por el contrario ramifica los barrios y genera barreras urbanas que dificultan la movilidad del peatón y genera problemas de movilidad entre los dos vías arteriales presentes en el eje comercial.

Conforme a esto se establece un plan de desarrollo integral que caracterice los diferentes espacios urbanos, al mismo tiempo que los una dentro de una misma intervención urbana que dé prioridad a la movilidad peatonal integrando a la población con discapacidad y al bici-usuario garantizando la conectividad entre parques vecinales, equipamientos, parques metropolitanos y sistemas de transporte masivo garantizando a la inclusión y correcta articulación entre los cinco barrios que conforman el eje comercial de Kennedy.

Palabras clave: morfología, segregación, espacio público, trama urbana, malla vial, usos de suelo, movilidad peatonal.

Tabla de contenido

1. Introducción	8
2. Situación problemática	9
3. Pregunta problema	10
4. Tema	11
5. Objetivos	12
5.1 Objetivo general	12
5.2 Objetivos específicos	12
6. Justificación	13
6.1 Conectividad urbana	14
6.2 Movilidad peatonal y vehicular	14
6.3 Problemas longitudinales en vías arteriales principales	14
6.3.1 Avenida primero de mayo.	14
6.3.2 Avenida de las américas.	14
7. Marco teórico	15
7.1 Entornos vitales: Hacia un diseño urbano y arquitectónico: Manual práctico.	15
7.2 Intervención de la arquitectura dentro del urbanismo consolidado.	19
7.3 Guía metodológica para la formulación de planes parciales de desarrollo “alcaldía de Medellín” 2017	20
7.4 Ciudad Collage	20
7.5 La Ciudad Fragmentada, nuevas formas de hábitat	24
8. Marco referencial	27

8.1 La accesibilidad: Hacia la plena integración social del discapacitado en el entorno urbano y natural	27
8.2 Accesibilidad Universal y Diseño para todos.	28
9. Marco normativo	29
9.1 Ley Nacional #24314 de accesibilidad de personas con movilidad reducida.	29
10.	Metodología 30
11.	Instrumentos 32
12.	Alcances. 40
13.	Conclusiones 41
14.	Bibliografía 42
15.	Anexos 43

1. Introducción

El presente trabajo de investigación busca resolver las problemáticas urbanas encontradas en la Upz 8 (Localidad de Kennedy, barrios Techo, Kennedy central, Ciudad Kennedy, Manday y Timiza), identificando las diferentes morfotipologías presentes en el sector debido al crecimiento histórico que se dio en estos barrios, razón por la cual se generaron problemáticas sociales de inclusión y fragmentación del espacio debido al mal planeamiento de las vías locales su relación con las vías principales, dentro de esto se suman problemáticas como la invasión del espacio público, el descuido y desaprovechamiento de los parques vecinales y de bolsillo dentro de estos cinco (5) barrios.

De acuerdo a lo anterior se formula un plan de desarrollo integral que acoja cada una de las problemáticas aquí mencionadas teniendo en cuenta la calidad de vida de la comunidad, la conexión entre vías arteriales, la prioridad al peatón, la inclusión ciudadana de personas con discapacidad, el cambio intermodal de sistemas de transporte públicos y privados, planteamiento de nuevos equipamientos culturales, la reubicación de la vivienda y la aplicación de usos del suelo mixto dentro de los cinco (5) barrios mencionados.

2. Situación problemática

En la actualidad la localidad de Kennedy presenta una problemática urbana que radica en diferentes factores asociados a centros urbanos caracterizados por su vocación teniendo en cuenta los equipamientos y el contexto urbano - social en el cual se encuentran.

Estos centros urbanos están caracterizados por un eje vial específico que los conecta directamente, jerarquizando esta vía como uno de los ejes principales de la localidad, sin embargo este corredor no responde a las necesidades que requieren dichos centros, en términos de movilidad peatonal y vehicular, al mismo tiempo se presenta una problemática común dentro de cada uno de estos centros urbanos, sin tener en cuenta el contexto urbano-espacial, y el cual comprende todo el aspecto social de la comunidad de Kennedy; se trata de la segregación socio espacial presente en los espacios urbanos públicos, incluyendo los principales lugares comunales, además de las calles y avenidas que no cuentan con las características mínimas de adecuación para las personas con algún tipo de discapacidad y que por lo tanto segrega este tipo de población, de las dinámicas socio espaciales establecidas dentro de la localidad de Kennedy.

3. Pregunta problema

¿Cómo lograr con un plan de desarrollo integral la articulación de los sistemas presentes dentro de las centralidades consolidadas en los barrios Timiza, Kennedy Central y Techo dentro de localidad de Kennedy?

4. Tema

Plan de desarrollo integral eje comercial Kennedy

5. Objetivos

5.1 Objetivo general

Diseñar un plan de desarrollo integral que posibilite la integración de la comunidad interviniendo la malla vial, espacio público y usos del suelo de la localidad de Kennedy (UPZ Kennedy Central, Timiza, Techo)

5.2 Objetivos específicos

-Analizar los barrios Kennedy Central, Timiza y techo de la localidad de Kennedy, con el fin de recolectar datos poblacionales sobre las personas discapacitadas del sector.

-Diseñar una estructura urbana capaz de consolidar usos de comercio, servicio y dotacionales de gran escala y escala local, utilizando su ubicación y su relación con el sistema vial principal que conecta con el resto de la ciudad.

-Planificar un espacio público con énfasis en los sistemas peatonales y recreativos que mejore las condiciones paisajísticas del sector privilegiando la movilidad peatonal y de bici-usuarios a través de la caracterización de vías de uso vehicular

-Recuperar y mantener los parques urbanos de escala vecinal y de bolsillo densificando áreas verdes a través de la consolidación de la estructura ecológica.

- Articular en el proyecto urbano los núcleos consolidados presentes en la localidad de Kennedy y que se conecten por medio de la carrera 78b; siendo estos: 1. Socio-económico y urbano espacial (Kennedy central) ,2. Social (hospital de Kennedy).

6. Justificación

El sector de la localidad de Kennedy (UPZ: Techo, Kennedy Central, Tamiza) cuenta actualmente con cuatro problemáticas comunes dentro de los núcleos consolidados como lo son: conectividad urbana, movilidad peatonal y vehicular, ausencia de espacio público, segregación socio-espacial hacia personas con discapacidad; las cuales afectan la calidad de vida de los habitantes de la localidad.

Segregación socio-espacial

Los motivos que nos llevaron a proponer un plan integral en la localidad de Kennedy es que esta posee mayor número de discapacitados en la ciudad de Bogotá, representando el 0.36% de la población total, centrándonos en las UPZ 46, 113 y 45, que corresponde a los barrios techo, ciudad Kennedy central y Timiza respectivamente; con base a los resultados encontrados en el DANE la población de la localidad de Kennedy alcanza 1.069.469 habitantes que es el 20% de la población de la ciudad, dentro estas UPZ encontramos que en Timiza hay un 12.74% de población mayor, Kennedy Central tiene 18.8% de población mayor y Techo tiene 8.62% de población mayor, con un margen del 25% de población con algún tipo de discapacidad en toda la localidad.

Ausencia de espacio público

Actualmente el eje comercial que va desde la estación Banderas hasta la av. primera de mayo tiene un problema de comercio informal que invade los recorridos peatonales, según el INSTITUTO PARA LA ECONOMÍA SOCIAL (Ipes) la localidad de Kennedy es la segunda con más comercio informal con 8,65%, asimismo se evidencia que en las zonas de intervención no posee vegetación, ni una estructura ecológica consolidada Según la ALCALDÍA LOCAL DE KENNEDY, esta localidad cuenta con una extensión de 3.856,55 ha, de las cuales 3.605,60 están clasificadas como suelo urbano, y 250,95 corresponden a suelo de expansión, donde 428.96 ha, son áreas protegidas (Alcaldía local de Kennedy, 2013).

6.1 Conectividad urbana

Debido al crecimiento histórico de las UPZ techo, Kennedy Central y Timiza, se evidencia dentro de la morfología de cada una de las UPZ una inconexión espacial que genera problemas de reconocimiento peatonal y vial a nivel de los recorridos principales y por lo tanto el desconocimiento de los equipamientos y actividades presentes dentro de cada uno de los núcleos consolidados.

6.2 Movilidad peatonal y vehicular

Actualmente las UPZ techo, Kennedy Central y Timiza presentan problemas de discontinuidad en la trama vial vehicular debido a la diferenciación en las morfologías presentes dentro de las UPZ, lo que ha generado problemas de embotellamientos a nivel vehicular y ausencia de corredores peatonales que conecten las centralidades presentes dentro de los tres núcleos consolidados respectivamente, al mismo tiempo que dificulta su conexión con las vías arteriales principales de toda la localidad.

6.3 Problemas longitudinales en vías arteriales principales

6.3.1 Avenida primero de mayo.

Planeada desde Bosa en la Ciudadela el Porvenir, pero hasta ahora solo llega a la Agoberto Mejía. Es el mayor eje comercial de la localidad y cruza dotacionales de salud y educación públicos y privados. Tráfico denso de vehículos de servicio público que no respetan las líneas de recogida de pasajeros. Zonas como el Hospital de Kennedy y Plaza de las Américas son de constante congestión.

6.3.2 Avenida de las Américas.

Amplios carriles y buen estado general que contrastan con constantes trancones en hora pico, en sentido occidente oriente en la mañana y oriente occidente en la tarde. La razón es que se reduce de cinco a tres carriles por sentido vial en los puentes de la Boyacá y la 68. En la alcaldía temporal de Rafael Pardo se anunció un plan piloto de contraflujo en esta vía, que aún no se ha materializado.

7. Marco teórico

7.1 Entornos vitales: Hacia un diseño urbano y arquitectónico: Manual práctico. “Ian Bentley” 1999

Capítulo 1: Permeabilidad (donde puede y no puede ir la gente)

-Sólo los espacios que son accesibles pueden ofrecer opciones de cómo moverse a través de éste: Espacios permeables que faciliten la movilidad entre las diferentes actividades presentes alrededor del espacio público.

-Permeabilidad tiene que ver con la cantidad de caminos alternativos a través de un ambiente:

Los diferentes tipos de conexiones presentes entre los diferentes espacios característicos del eje comercial a través del parque lineal en el centro del eje.

-Un trazado de ciudad más permeable es aquel que ofrece más rutas alternativas.

Reorganización de los flujos de transporte a través de la desviación de tráfico vehicular priorizando vías para la movilidad peatonal.

En el proyecto:

-Se facilitará la permeabilidad al espacio público del monumento de banderas a través de un espacio público continuo que posibilite la conexión con las áreas verdes propuestas y los espacios de comercio establecidos sobre el eje principal, al mismo tiempo que se conectará a través de una ciclo-vía propuesta que articula los principales equipamientos de la UPZ y el parque Timiza.

-Se incorpora una conexión más directa con el parque Timiza a través de ejes ambientales y ciclo vías que posibiliten una permeabilidad directa con el espacio público la estación de metro el eje comercial y la estación de banderas.

Capítulo 2: Variedad (Rango de usos disponible)

-La permeabilidad es poco útil por si sola. Los lugares de fácil acceso son irrelevantes a menos que ofrezcan una variedad de experiencias si se los recorre o se los visita.

Se caracterizan espacios con diferentes actividades dentro del recorrido del parque lineal con el fin de garantizar diferentes ambientes en un mismo lugar.

-Por esta razón la variedad (específicamente variedad de usos) es una segunda clave para generar un entorno vital.

-El objetivo de ésta es de maximizar la variedad de usos en el proyecto.

Garantizar las características espaciales que permitan incrementar las cualidades de los usos ya establecidos y al mismo tiempo conectarlos.

-Primero debe evaluarse la necesidad o nivel de demanda por ciertos usos en la zona o lugar y luego determinar qué tan amplia debe ser la variedad de usos para que sea económica y funcionalmente factible.

En el proyecto:

-Se presentan 3 usos principales dentro del eje de Kennedy siendo estos el comercio, la vivienda, y dotacional, y siendo incluido un cuarto el cual es la estructura ambiental que conectara los 3 usos antes mencionados

-Conectar directamente la zona comercial con la zona residencial que permita establecer recorridos permeables y que al mismo tiempo permita recorridos con las dos centrales de transporte masivos

Capítulo 3: Legibilidad (Facilidad para entender las oportunidades que ofrece el lugar)

-En la práctica el grado de opciones ofrecidas por un lugar depende en parte de qué tan legible sea es decir qué tan fácil puede la gente puede entender el trazado la distribución y el esquema en general.

-La legibilidad se percibe gracias a los elementos que conforman el espacio. Por ejemplo, cómo las rutas y sus intersecciones se diferencian unas de otras utilizando cualidades espaciales distintas.

En el proyecto:

-Se encontró que las UPZ a intervenir ya tienen un sistema de equipamientos consolidado que permiten una articulación directa con un espacio público, continuo a través de las zonas verdes de los conjuntos residenciales ya establecidos, teniendo en cuenta que se encuentran sobre un mismo eje de continuidad.

-Se determinó la importancia de dos vías principales definen la circulación y el tráfico de vehículos a través del eje como lo son la av. las américas y la av. primera de mayo, tomando como punto de partida dos nodos funcionales principales (estación de banderas, estación del metro av. primera de mayo) estableciendo un espacio público que posibilite la conexión peatonal sin intervenir el flujo vehicular.

Capítulo 4: Versatilidad (Diferentes propósitos para un solo lugar)

-Los espacios que pueden usarse para diferentes propósitos ofrecen más opciones que aquellos cuyo esquema los limita a un solo uso.

-En esta etapa nos enfocamos en edificios individuales y espacios al aire libre.

-Lo que se intenta es de que su organización espacial contemple la mayor cantidad de usos y actividades deseables posible en el corto y largo plazo.

En el proyecto:

-Se caracterizaron espacios dentro del parque lineal con el objetivo de cumplir diferentes funciones respondiendo a actividades tanto culturales y deportivos como comerciales y ocio, definiendo los espacios disponibles con una red que caracteriza el parque no solo como un espacio de circulación sino también de permanencia con usos variados.

Capítulo 5: Imagen apropiada (la apariencia detallada del lugar da a conocer la variedad de opciones disponibles)

-Esto es importante porque afecta mucho la percepción e interpretación del lugar por parte de las personas.

-Las personas siempre interpretan los lugares Como si tuvieran significados.

-Un lugar tiene una imagen apropiada cuando da a conocer la variedad de opciones que ofrece sobre las cualidades ya vistas (permeabilidad, variedad, legibilidad y versatilidad).

-Debe plantearse un lenguaje arquitectónico para el espacio de modo que pueda comunicarse al observador los niveles de opciones que tiene en el lugar.

-La apariencia del proyecto es luego desarrollada a detalle usando como base el lenguaje elegido.

En el proyecto:

Los puntos focales de la propuesta de intervención parque (Timiza y estación banderas) se caracterizan por presentar una dinámica socio cultural que funcionara no solo como elemento de acercamiento a equipamientos con unas dinámicas preestablecidas, sino que también presentaran una dinámica alternativa al uso asociada una actividad, como lo son un cenotafio con auditorio en la estación banderas y una concha acústica en el parque Timiza.

Capítulo 6: Riqueza perspectiva (Opciones de experiencias sensitivas para la gente)

-Debemos tomar las decisiones restantes de modo que incrementen las opciones de experiencias sensitivas que los usuarios puedan disfrutar.

-En esta etapa estamos lidiando con los detalles más minuciosos del proyecto.

-Debemos elegir en qué parte del esquema debemos dar mayor riqueza perceptiva tanto visual como no visual y seleccionar materiales apropiados y técnicas constructivas para lograrlo.

En el proyecto:

Uno de los principales lineamientos que se proponen es la característica primordial de que los espacios que se someterán a al plan integral serán 100% accesibles para todo tipo de personas, de esta manera se busca que los espacios contemplen características para personas con discapacidad, de tal manera que se pueda hacer uso de todos de los espacios propuestos sin discriminar la edad o las características de movilidad y disfrute del usuario.

Capítulo 7: Personalización (oportunidad para el usuario de poner su propia estampa en el lugar)

-Mucha gente debe vivir o trabajar en espacios deseados por otros es por esta razón que se debe contemplar la cualidad de (personalización)

-Por eso es importante que hagamos posible para los usuarios el personalizar los lugares.

-Esta es la única manera en que la gente puede poner su propia estampa en su entorno.

7.2 Intervención de la arquitectura dentro del urbanismo consolidado.

Universidad Católica de Colombia. “Lina Hernández Fernández” Bogotá (Colombia) 2017.

Por medio del análisis del sector en lo que se refiere a su aspecto físico, el grado de consolidación del lugar, se elabora la abstracción del concepto desde el cual se parte para la elaboración de la idea sobre la cual se plantea el diseño. En el caso específico se dio uso a tres conceptos aplicados de lo macro a lo micro dentro de la idea proyectual.

-Cohesión Social: Este concepto está enfocado al nivel de consenso que se busca con los habitantes de la zona para lograr un grado de sentido de pertenencia hacia los espacios arquitectónicos que para ellos se diseñara, que los sientan suyos y sean partícipes en el proceso de diseño, de elaboración y de socialización con el resto de la ciudad como lo mencionan Páramo, y Burbano, (2014), pag.6 "Los resultados muestran que los Proyectos estudiados han contribuido a la cohesión social y que existen diversos tipos de mecanismos de apropiación de estos lugares por parte de los ciudadanos".

-Sobre posición: Este concepto se enfoca hacia la parte compositiva de la propuesta urbana específica dentro del parque, las superficies cambian de textura, materialidad o nivel de acuerdo al uso que tiene dentro del planteamiento como lo menciona Ching, (2007) pag.104 “En arquitectura es frecuente utilizar la articulación de la superficie del terreno o del plano del suelo para definir una zona del espacio dentro de un contexto espacial de mayor envergadura”.

-Arquitectura Hipogea (Deprimidos): Este concepto es la base del diseño del equipamiento específicamente ya que una de las intenciones del planteamiento es la permeabilidad del edificio, además de la necesidad del cumplimiento de la norma en lo que se refiere a alturas permitidas al respecto, Ching (2007) pag.113 afirma: “El campo deprimido puede ser una interrupción del plano del terreno o del pavimento y conservar su carácter de parte integrante del espacio envolvente”.

El manejo de los espacios públicos por parte de la comunidad como escenarios de socialización y transformación se deben desarrollar en función de la apropiación por parte de las personas como lo afirma Franco Calderón, y Zabala Corredor, (2012), pag.13 "Bibliotecas, colegios, jardines infantiles, centros de desarrollo comunitario y empresarial, equipamientos deportivos, educativos y culturales son, entre otros, edificios que se han

consolidado como referentes urbanos y generadores de sentido de pertenencia en barrios donde poco o nada se había visto la acción del Estado".

7.3 Guía metodológica para la formulación de planes parciales de desarrollo “alcaldía de Medellín” 2017

Define las variables conceptos y elementos primordiales dentro de la formulación de un plan parcial, y de igual forma consolida y estandariza los requerimientos y tipos de plan parcial aplicables dentro entornos consolidados y en proceso de consolidación, a través de los instrumentos urbanos utilizables y las herramientas de diseño urbano para establecer las oportunidades de gestión previamente proyectadas y convenio de intereses en diferentes escalas y actores, comprometidos en la mejora de una determinada parte de nuevo suelo urbano o de renovación de áreas urbanas ya ocupadas.

Marco legal y conceptual de los planes parciales:

Los planes parciales son instrumentos de planificación y gestión que complementan los planes de ordenamiento territorial (POT) a través de estrategias puntuales en zonas con problemáticas específicas

Dichos planes parciales se utilizan con el fin de definir como primera medida la clasificación del suelo y los tratamientos urbanísticos que serán aplicados en las zonas de intervención como lo define la cartillas en el artículo 19: Los Planes parciales establecen los instrumentos con los cuales se desarrollan y complementan las instrucciones de los planes de ordenamiento para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, asimismo de las que deban desarrollarse por medio de las unidades de actuación urbanística, macro proyectos u otras operaciones urbanas especiales, acorde con la aprobación dictaminada de las normas urbanísticas generales, en los términos dispuestos por la ley”

7.4 Ciudad Collage

Rotterdam “Collin Rowe” 1998

Utopía: decadencia y caída

En el movimiento moderno los ideales propuestos en el discrepan totalmente interpretado en el ambiente físico. En el siglo XX la arquitectura de la ciudad moderna está

impregnada de sus ideales de objetividad y racionalismo. Existen dos historias: la historia de la utopía clásica del siglo XVI inspirada por una moralidad racional y de justicia, este describe a la ciudad como un objeto para contemplar. Y la segunda es la historia de la utopía activista de la Post-ilustración, Esta se guía y está basada por el racionalismo newtoniano. Estas dos historias son las que transformarían según el autor a la ciudad ideal

(Ochoa, 2014)

Después del milenio:

Los proyectos de la arquitectura moderna se ven como herramienta base para futuros planteamientos urbanos, como ejemplo principal de este capítulo se expone a la villa radiosa de Le Corbusier, en este se planifica una ciudad tecnocrática y científica.

El Townscape traducido como paisaje urbano, se opone al planteamiento sobre la villa radiosa. Este en cuanto al gusto por los pueblos ingleses y colinas italianas, aludían a una plástica de lo casual y una arquitectura anónima. También se destacó la cultura vernácula y la producción en serie, derivadas del cubismo sintético. Sin embargo, su aplicación fue más débil que su idea debido a su falta de planeamiento.

Posteriormente, si la Villa Radosa llevaba la implicación de futuro, surgiría después la ciudad como ciencia ficción que desarrollaría esta implicación aún más allá. Se identifica con las ciudades lineales, la integración de edificios con el transporte y los mega edificios. Como son los ejemplos del trabajo de Archigram y el Team X.

(Ochoa, 2014)

La crisis del objeto: dificultades de textura:

Se hace un estudio de la ciudad moderna desde el proceso de cambio de la vivienda. Hacia 1930, la desintegración de la calle y de todo el espacio público, por ello surgen una nueva racionalizada forma de alojamiento y nuevos dictados de la actividad vehicular. Ya que la vivienda evolucionaba de acuerdo con las lógicas individuales y no de las presiones exteriores, y dado que el espacio público se había vuelto caótico al exterior ya no podía ejercer presiones válidas.

El edificio se vuelve un objeto, en un fondo vacío que representa la calle, y así reconfigurando la imagen de ciudad moderna.

(Ochoa, 2014)

Ciudad de colisión y la política del “bricolaje”:

La “ciudad de colisión” hace referencia a las dos formas de ver la ciudad, anteriormente expuestas y opuestas, y se propone que mediante la “política del bricolaje” llegarán al acuerdo que construya la ciudad moderna.

Rowe señala dos diferentes posturas de los arquitectos que reflejan su preferencia hacia su ideal de ciudad moderna, no necesariamente una más correcta que la otra. La del zorro que describe al arquitecto con visión amplia, en busca de la multiplicidad de estímulos, así como de respuestas y que se relaciona más con la idea de ciudad orgánica. La segunda postura es la del erizo, en cual se refleja al arquitecto como alguien que se orienta bajo una visión única central. Este corresponde con la ciudad del diseño total, la ciudad mecánica y racionalista.

La clásica concepción del crecimiento evolutivo del ser biológico en contraposición a la idea del desarrollo mediante el conflicto, la controversia, y el choque de mentalidades. Este último negará un determinismo histórico heredado y planteará que las ideas futuras, que cambiarán al presente.

La idea de la ciudad bricolaje, definiendo mediante este término a una ciudad más espontánea, en lugar de la ciudad racional del ingeniero se convierte en una opción más deseable. De esta idea surge el término bricolor, que responde al actuar mediante “cualquier cosa que este a la mano” lo cual posibilita el empleo de múltiples recursos. Un caso de ciudad bricolaje es la Roma Imperial, donde hay tejidos en colisión y desechos intersticiales.

(Ochoa, 2014)

La ciudad del collage y la reconquista del tiempo:

Estas ciudades bricolaje implican el tener varios elementos de distintas partes y la armonía entre estos que, a pesar de ser objetos diferentes con diferentes funciones y con condiciones diferentes, actúan entre todos para formar un todo.

Otra vez si presenta una comparativa de la conformación de la ciudad moderna compuesta por la ciudad de los símbolos que hace referencia al del diseño total, en la cual, tanto el edificio como la ciudad representaran el orden y donde la ciudad sería un elemento didáctico; y el otro extremo, está la ciudad ambigua y del caos. Pero ahora ya sabiendo que para lograr el objetivo se deben equilibrar estos dos elementos.

Luego se establece un análisis de los conceptos “tradición” y “utopía” para reforzar la necesidad de un término medio entre el orden total y el caos completo. De cuya coexistencia nace otra terminología “ciudad museo”, como Múnich de Luis I y Leo von Klenze de 1830, en el cual coexisten referencias florentinas, bizantinas, romanas, y griegas.

El collage implica una ruptura del pensamiento que desde la ilustración se tiene del futuro y de la historia como un progreso continuo hacia la perfección. La historia de la arquitectura y del urbanismo del siglo XX ha sido la expulsión abierta de toda fantasía cultural y la proliferación simultánea de fantasía no concebida como tal. Entre ellos se destaca la figura de Le Corbusier, unas veces erizo y otros zorros. Donde en algunas ocasiones ha mostrado interés en manejar el concepto del bricolaje plasmándose en la arquitectura, pero nunca en los planteos urbanísticos.

Como conclusión, se propone una visión ampliada y flexible que permita el desarrollo de la ciudad teniendo como objetivo dar respuesta a los deseos de los habitantes más que a las necesidades funcionales.

(Ochoa, 2014)

En el proyecto:

Se realiza un estudio de la localidad de Kennedy, teniendo en cuenta el proceso histórico, y tomando como punto de referencia el monumento banderas y como este comienza a configurar las dinámicas viales de la localidad, tomando el proceso de cambio de usos en la localidad y la apropiación y división de predios, a partir de la organización del espacio a través de dos actores principales, como fueron el estado con una dinámica de ciudad moderna dentro del proceso de cambio de vivienda unifamiliar a torres de apartamentos multifamiliar con espacios públicos comunes dentro de una misma zona, y el usuario común con una caracterización de la desintegración de la calle y de todo el espacio público, dando prioridad a la lógica individual de alojamiento del espacio, que fortalezca la actuación del vehicular y reprima el paso peatonal, lo cual se evidencia en 5 morfo tipologías caracterizadas cada una por una dinámica diferente pero con un uso en común el cual es la vivienda teniendo como objetivo dar respuesta a los deseos del usuario, más que a las necesidades funcionales.

7.5 La Ciudad Fragmentada, nuevas formas de hábitat

“Juan Carlos Pergolis” 2005

Hacia la ciudad fragmentada. Estructuras tempranas de segregación en la ciudad latinoamericana.

El rostro de los centros urbanos de América Latina ha cambiado en las últimas décadas. Particularmente, la construcción de heces y paredes para cerrar calles y rodear complejos residenciales que varían en tamaño enfatiza este cambio. Algunos investigadores ven los distritos cerrados como copias de las comunidades cerradas de América del Norte, otros interpretan los cambios como una recaída en los tiempos medievales.

Sin embargo, debe recordarse que la tendencia a proteger el espacio privado detrás de las paredes no es nada nuevo en las ciudades latinoamericanas. Originalmente, la casa del patio era una ruptura radical entre el espacio público y privado, una pared gruesa con algunas pequeñas aberturas que protegían la casa de la calle. Antes de la introducción de comunidades de puertas, se encerraron distritos enteros en la ciudad tradicional (p. Ej., Conventillos, tugurios y vecindades, que se construyeron hasta la década de 1950).

Así, los barrios cerrados en Latinoamérica claramente tienen raíces autóctonas. Sin embargo, la transformación económica y la globalización ciertamente han contribuido enormemente al surgimiento de estas nuevas formas residenciales y de vida.

(Scripta Nova, 2003)

Precedentes de los barrios cerrados modernos del siglo XX

En el siglo XIX los barrios ubicados en las periferias de las ciudades estaban destinados para la personas obreras o trabajadoras de compañías mineras o industriales, estos barrios muchas veces eran amurallados y excluidos de la ciudad, dichos barrios contaban con callejones estos nacieron gracias a los patios cerrados de casas abandonadas de la época.

Se expone en primera medida el Club Campestre de la Ciudad de México, su inicio corresponde al estereotipo de una forma de vida, está es extraída de un espacio cultural para Latinoamérica, esta idea se basa en ideales Ingleses que contaba en un lugar para jugar Golf y viviendas privadas y un lugar social que demuestra el fraccionamiento de actividades en un solo sector.

(Scripta Nova, 2003)

Conclusión: Los "barrios cerrados" un resultado de historia y cambio global

Demuestra el sistema causal del crecimiento de barrios cerrados. El crecimiento de barrios cerrados en América Latina no tiene solamente una causa, sino es un resultado de las filiaciones, relaciones y conexiones de diferentes motivos. Los barrios cerrados nuevos, que nacieron en las últimas décadas, tienen raíces en la tradición cultural latinoamericana. Sin embargo, la influencia de globalización y transformación económica y sus consecuencias (retraso del estado, desregulación del desarrollo urbano y de las normas de planificación, crecimiento de la criminalidad) son fuerzas poderosas que intensifican el proceso.

(Scripta Nova, 2003)

En el proyecto:

Se tomó como principal base análisis el estudio del usuario teniendo en cuenta las características culturales, las formas de habitar el espacio, los recorridos principales y la evolución histórica a través de generaciones del mismo espacio, con diferentes configuraciones socio culturales pero conservando la misma forma de la lógica espacial de habitarlo, dando como resultado diferentes poblaciones de usuarios tanto flotes y circunstanciales como residentes con diferente prioridades, pero con sitios de interés común y circunstancias similares de acercamiento a las características propias de los barrios estudiados (Mandalay, Techo, Ciudad Kennedy, Kennedy Central y Timiza).

Aspectos metodológicos para la formulación del plan parcial

Definición del área de Planificación del Plan Parcial

1. Estructura Original de la Propiedad
2. Sistemas Estructurantes
3. Áreas de Manejo Especial o Preexistencias
4. Articulación con el entorno
5. Determinación de los sistemas Públicos (Cargas)
6. Determinación de los sistemas Privados (Beneficios)
7. Estructura Original de la Propiedad (potenciales derechos)
8. Paralelismo de proyectos y la estructura de la Propiedad
9. Conformación de UNIDADES

Sistemas de reparto de cargas y beneficios:

1. Evaluaciones de Potenciales Derechos derivados de las áreas que tengan los propietarios.
2. Evaluación de contribuciones de cargas en cada unidad acorde con la normatividad actual y el reparto de obligaciones entre los asistentes.
3. Derecho a participar en Beneficios por cada Unidad, del total del beneficio establecido por el plan parcial, del mismo modo que cada uno de los propietarios y aportantes en cada unidad participan en proporción a los aportes efectuados.

Metodologías para equilibrar repartos de cargas y beneficios

Lograr la aplicación del plan parcial consiste en gran medida de haber concertado un sistema de reparto de cargas y beneficios imparcial determinando estrategias de reparto anteriormente mencionadas e igualmente concertando unidades y proyectos heterogéneos en áreas, aportes públicos, edificabilidad y usos.

8. Marco referencial

8.1 La accesibilidad: Hacia la plena integración social del discapacitado en el entorno urbano y natural

“Elkouss Luski, Eduardo Gabriel”1997

La estructura de esta Tesis Doctoral tiene varios componentes. Precedida por un Glosario de Términos, y seguida de una Introducción, donde se exponen los aspectos más generales del trabajo, en una Primera Parte nos hemos aproximado a nuestra materia, la Accesibilidad, Discapacidad, Espacio y Movimiento, haciendo un recorrido teórico desde la génesis de esta problemática planteada inicialmente por antiguos combatientes norteamericanos heridos en la Segunda Guerra Mundial. Y, años más tarde, por otros provenientes de las Guerras del Sudeste asiático. Este acelerado fenómeno es descrito para nuestros días con sus propios Fundamentos Teóricos, Proceso Evolutivo, las implicaciones que han podido tener la Educación en la formación del individuo o la importancia del Desarrollo Legislativo sobre el tema.

En una Segunda Parte, la Ciudad Accesible, nos hemos centrado en el análisis de los nuevos planteamientos sobre Accesibilidad en el Espacio Público Urbano o Natural, con una selección de entornos a escala de ciudad o de parte de la misma, lugares que se han visitado al objeto de conocer in-situ cada una de esas realidades. Barcelona, Berlín, Copenhague, Curitiba o Edmonton, han resultado excelentes ejemplos de ciudades con un alto índice de accesibilidad. Pero también nos hemos personado en Entornos Urbanos Accesibles, tales como la Calle Florida de Buenos Aires, las Calles peatonales de San Sebastián, el Censo antiguo de Frederica, la Plaza Nathan Phillips de Toronto, el Parc Bassa del Hermanos de Vic, la Plaza Dam de Amsterdam, la Plaza de la Catedral de Friburgo, la Plaza de Oriente de Madrid, la Plaza Mayor de Salamanca o la Senda peatonal marítima de Torre Vieja. (Elkouss Luski, 2004)

En el proyecto:

Se empleara un diseño inclusivo que caracterice los espacios para todo tipo de usuario y que contemple actividades permanentes que distinguan es espacio urbano de la UPZ de Kennedy central Timiza y techo como espacios dispuestos para toda la sociedad.

8.2 Accesibilidad Universal y Diseño para todos.

Arquitectura y Urbanismo

“Guillermo Guerra” 2008

La metodología aplicada va a consistir en la comprobación del cumplimiento de los requisitos DALCO en cada uno de los aspectos a analizar según la tabla anteriormente indicada, así como el cumplimiento de las características técnicas especificadas en el DB-SUA. 1. Accesibilidad exterior D A L Deberá comprobarse que el trazado y el diseño de la calle o plaza exterior al edificio o al entorno del edificio es accesible, permitiendo la deambulación a los usuarios, para lo que deberá cumplir con las características exigidas en normativa, a las que se hace referencia en el capítulo 03 de este libro. Los vados peatonales que llevan a la acera o plaza desde la que se accede al edificio, deberán cumplir con los parámetros adecuados para ser considerados accesibles. Se deberá comprobar la existencia de transporte público accesible, tanto sus vehículos como sus infraestructuras, que llegue hasta las proximidades del edificio de que se trate. Se analizará, si existe, el mobiliario urbano comprobando su correcto diseño y ubicación. D L Se debe garantizar la existencia de plazas de aparcamiento reservado para vehículos de personas con discapacidad, que deberán estar conectadas mediante itinerarios accesibles con el acceso principal del edificio. Debe comprobarse la dotación mínima exigida de plazas de aparcamiento reservadas (en general una plaza por cada 50 o fracción y una cada 33 o fracción en uso comercial). Igualmente deben comprobarse las dimensiones mínimas de las plazas en función de su ubicación con respecto a la zona de embarque y desembarque. Deben disponer de un espacio anejo de aproximación y transferencia –traslado de la persona desde el asiento del coche al de la silla de ruedas o viceversa- lateral si la plaza es en batería, pudiendo ser compartido por dos plazas contiguas, y trasero –para permitir la salida de personas usuarias de silla de ruedas por la parte de atrás- si la plaza es en línea. La denominada zona de transferencia de la plaza reservada se comunicará de manera accesible con el itinerario peatonal. La señalización horizontal y vertical deberá ajustarse a lo normalizado y se hará con el símbolo internacional de accesibilidad (SIA) tanto en el suelo como verticalmente.

9. Marco normativo

9.1 Ley Nacional #24314 de accesibilidad de personas con movilidad reducida.

Esta ley tiene como objetivo principal suprimir las barreras e implementar el Diseño Universal que hace referencia a la actividad por la que cualquier lugar, bien o servicio es proyectado e implantado para ser utilizado para todas las personas, o el mayor número de ellas posible, También esta pretende ampliar el ámbito de la Ley nacional N°24.314 de Accesibilidad para personas con movilidad reducida, para que desde el Gobierno de la Nación se propicie su aplicación; es decir, para favorecer la equiparación de oportunidades de las personas con movilidad y/o comunicación reducida promoviendo a la vez una mayor calidad de vida en toda la población. El Plan ha sido desarrollado por la CONADIS, como entidad responsable de promover la equiparación de oportunidades y la mejora de calidad de vida de los colectivos más afectados por las barreras: personas con movilidad y/o comunicación reducida. Esta entidad está encargada para revisar a la aplicación de la norma en espacios públicos y privados y lograr la accesibilidad en edificios, calles y espacios públicos.

(salud, 2009)

10. Metodología

Es una investigación a partir del método de estudios descriptivos teniendo en cuenta que permite, detallar el problema básicamente a través de la medición de uno o más de sus atributos, definiendo las características que identifican los diferentes elementos y componentes, y su interrelación.

Con el propósito de delimitar los hechos que conforman el problema de investigación, como:

1. Establecer las características demográficas de las unidades investigadas
2. Identificar formas de conducta, actitudes de las personas que se encuentran dentro del campo de estudio actual (comportamientos sociales, preferencias, movilidad, recorridos y permanencias)
3. Establecer características de apropiación del espacio público con base en el uso del suelo y la actividad realizada dentro del espacio público.
4. Descubrir y comprobar la posible asociación de las variables de comportamiento social entre personas con discapacidad y la población en general.
5. Analizar la localidad de Kennedy con el fin de recolectar datos poblacionales sobre las personas discapacitadas del sector.

Identificación de conductas:

Observación: Se realizó con base en un trabajo de campo, donde se tuvieron en cuenta, los diferentes espacios urbanos que vienen a ser utilizados por la población. Después de haber analizado varias opciones, con respecto a la experimentación, se tomaron cuatro núcleos urbanos caracterizados por el aspecto social, económico, vial y urbano – espacial, teniendo en cuenta que cada uno de estos centros urbanos no presenta características urbanas de inclusión social dentro del espacio público; lo que nos condujo a formular la teoría sustento de este trabajo

-Estructura:

Se realizarán una serie de acciones ejecutadas por los diferentes actores que estarán vinculados al proyecto, poniendo a prueba la capacidad del mismo para su viabilidad.

-Tema

El tema hace referencia a la necesidad apremiante de adecuar y reorganizar los dos núcleos urbanos planteados orientados a facilitar la movilidad de la población.

-Marco referencial

Latinoamérica: Ciudad de México D.F.

Europa: Madrid, España

-Planteamiento del problema

Estos centros urbanos están caracterizados por un eje vial específico que los conecta directamente, jerarquizando esta vía como uno de los ejes principales de la localidad, sin embargo este corredor no responde a las necesidades que requieren dichos centros, en términos de movilidad peatonal y vehicular, al mismo tiempo se presenta una problemática común dentro de cada uno de estos centros urbanos, sin tener en cuenta el contexto urbano-espacial, y el cual comprende todo el aspecto social de la comunidad de Kennedy; se trata de la segregación socio espacial presente en los espacios urbanos públicos, incluyendo los principales lugares comunales, además de las calles y avenidas que no cuentan con las características mínimas de adecuación para las personas con algún tipo de discapacidad y que por lo tanto segregan este tipo de población, de las dinámicas socio espaciales establecidas dentro de la localidad de Kennedy.

-Estrategias de intervención

La primera estrategia que tendrá en cuenta es toda la parte política y burocrática como Ministerio de obras públicas, Alcaldía, planeación Urbana entre otros, que finalmente son los que definen la realización de tales proyectos. Seguidamente se debe incluir dentro del POT, del año de realización de las obras.

-Conclusión general

La organización formal y funcional del espacio urbano en Bogotá se evaluó hasta el punto de la experiencia donde se evidencio que no responde bien en cuanto a las necesidades especiales de las personas discapacitadas, teniendo una organización poco incluyente y que poco cumple con las normas de accesibilidad, siguiendo esta estructura se conformó una guía la cual busca formular un método de proyección urbana que permitió localizar las zonas con mayor problemática de la ciudad, dimensionar y plantear estrategias para lo corrección de estas.

11. Instrumentos

1. Tiene usted algún tipo de discapacidad (44 respuestas)

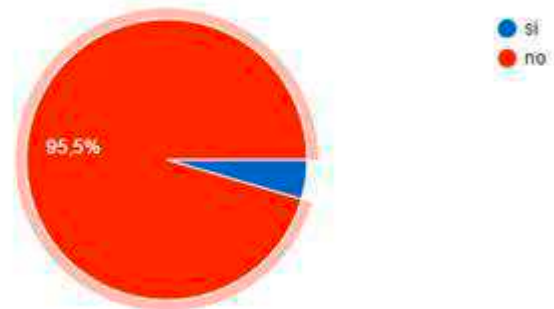


Figura 1. Encuesta discapacidad. Autoría propia.

2. Su discapacidad es de tipo motriz, visual o auditiva (41 respuestas)



Figura 2. Encuesta tipo de discapacidad. Autoría propia

3. Algún integrante de su familia cuenta con algún tipo de discapacidad (44 respuestas)



Figura 3. Encuesta familia. Autoría propia

4. Tiene usted conocimiento sobre la norma urbana para la movilidad de personas con discapacidad

(44 respuestas)

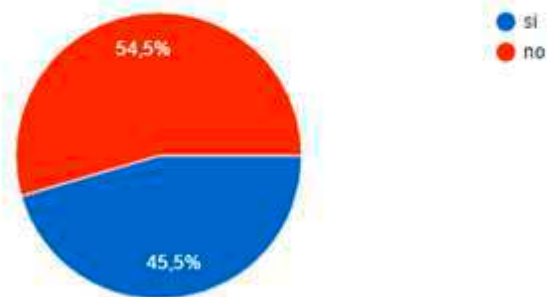


Figura 4. Encuesta norma urbana. Autoría propia

5. Considera usted que la ciudad de Bogotá está adecuada para la movilidad de personas con discapacidad

(44 respuestas)

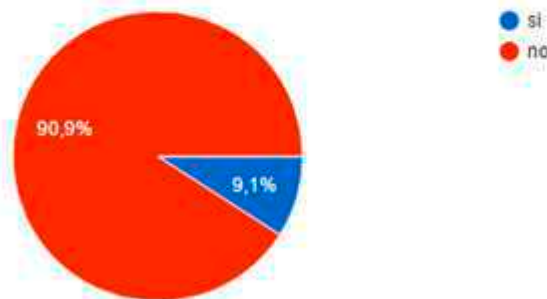


Figura 5. Encuesta movilidad peatonal. Autoría propia

6. Conoce usted algún tipo de mobiliario para personas con discapacidad en la ciudad de Bogotá

(44 respuestas)

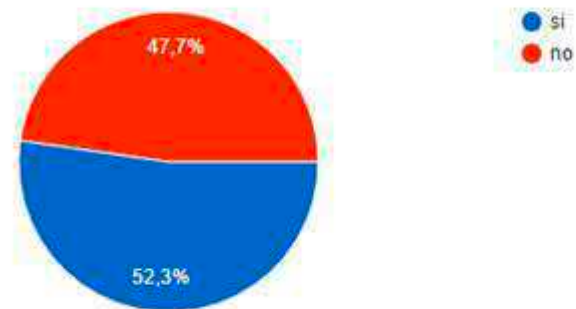


Figura 6. Encuesta Mobiliario. Autoría propia.

7. Posee algún tipo de problema para movilizarse a pie en Bogotá . por que

(40 respuestas)

No.
No.
No.
No.
Si
Si
Trancon producido por el flujo vehicular a la falta de vias en la ciudad
Trancon producido por el flujo vehicular a la falta de vias en la ciudad
La inseguridad es un gran problema
Si. Por la imprudencia de los vehiculos y ciclistas
Es incomodo caminar libremente por la inseguridad y por la abundancia de negocios informales.
La falta de paramentacion adecuado y consolidada, ademas del mal estado de la existente

Figura 7. Encuesta movilidad peatonal en la ciudad. Autoría propia.

8. Las calles de su barrio cuentan con rampas para la movilidad de discapacitados

(44 respuestas)

No
Si
Si
Si
Si
No hay ninguna rampa . en mi barrio
No hay ninguna rampa . en mi barrio
No hay ninguna rampa . en mi barrio
Algunas
Algunas
No
No

Figura 8, Conocimiento del barrio. Autoría propia

9. Las calles de su barrio cuenta con semáforos sonoros para la población con discapacidad

(44 respuestas)

No
No
no
no
No
No
Si
No recuerdo bien
sólo uno, sobre la avenida ciudad de cali en el paradero de transmilenio "biblioteca tinta"
Si
La verdad e visto muy pocos y creo que me sobran los dedos de la mano para contar los que e visto
Si

Figura 9. SemafORIZACIÓN BARRIAL. Autoría propia

10. Cuenta su barrio o localidad con un tipo de parque o lugar de esparcimiento para la población con discapacidad

(41 respuestas)

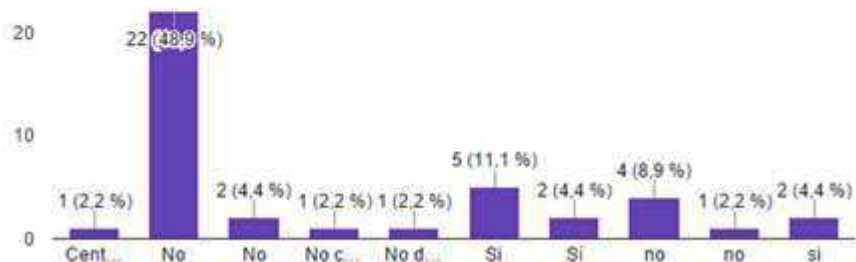


Figura 10. Parques. Autoría propia

11. De 1 a 10 como considera usted que está equipado Bogotá en el desarrollo de una ciudad incluyente para discapacitados

(43 respuestas)

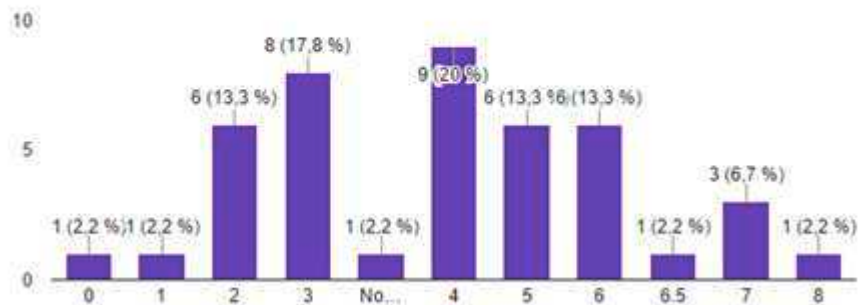


Figura 11. Desarrollo de ciudad Incluyente. Autoría propia

12. Considera usted que los paraderos de transporte publico están equipados para albergar población discapacitada

(44 respuestas)

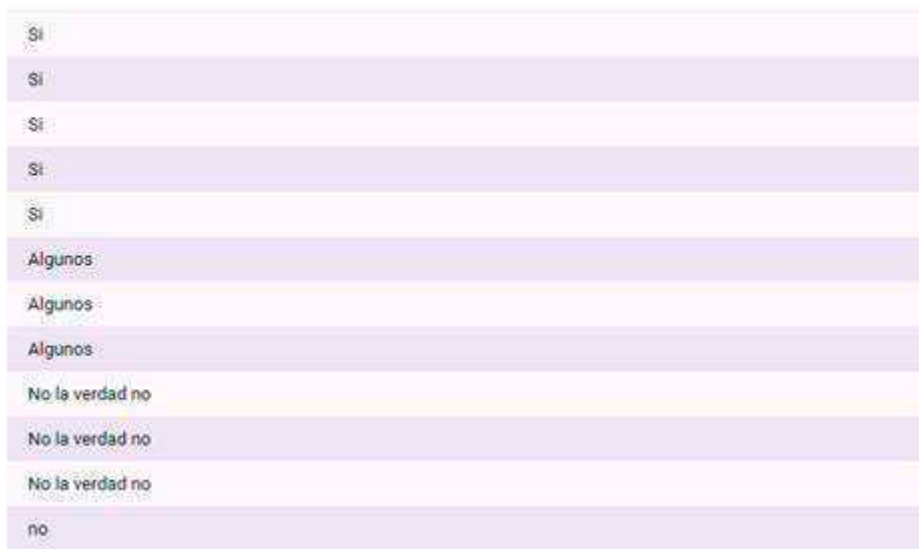


Figura 12. Transporte público. Autoría propia

Por estos resultados podemos concluir que:

- El 4.5% de las personas encuestadas poseen algún tipo de discapacidad
- El 15.1% de las personas encuestadas tienen familiares o amigos con alguna discapacidad ya sea física, visual o auditiva.
- El 54.5% de las personas encuestadas tienen conocimiento o han escuchado sobre la norma de accesibilidad dentro del espacio urbano.
- El 90.9% de las personas encuestadas concuerdan en que la Ciudad no esta equipada para las personas con alguna discapacidad.
- El total de las personas encuestadas concuerdan que la movilidad de la Localidad es muy reducida y no esta bien equipada para las personas con discapacidad.
- El 60% de las personas encuestadas concuerdan en que no hay semáforos adecuados para personas con necesidades especiales.
- El 60% de las personas encuestadas concuerdan que no hay parques adecuados para personas con discapacidades motrices.

-El 20% de los encuestados califica en 4 las áreas sociales de la localidad no están en condiciones optimas para ser usados por las personas discapacitadas.

-El 40% de las personas encuestadas concuerdan en que los paraderos de servicio público de la localidad de Kennedy no se encuentran bien equipados para las personas con necesidades especiales.

12. Alcances.

- 1.) Promover el cumplimiento de políticas de inclusión social dentro del espacio urbano.
- 2.) Lograr una conexión peatonal que sea accesible a todo tipo de población.
- 3.) Garantizar la apropiación del espacio público dentro de escenarios consolidados donde se encuentren usos como comercio, vivienda y recreación.
- 4.) Garantizar la inclusión del plan de desarrollo integral dentro de los proyectos planteados por el gobierno como lo son el metro.

13. Conclusiones

- Aplicación de diversidad de suelos en zonas urbanas consolidadas garantiza la apropiación de la comunidad hacia los espacios públicos circundantes
- Integración de 5 barrios desarticulados por medio de espacios públicos y equipamientos
- Implementación de sistemas de transporte intermodal como estrategia de conexión macro y micro dentro de la ciudad
- Reorganización del sistema vial, protegiendo y dando prioridad al peatón
- Creación de cuatro (4) diferentes espacios dentro de proyecto que da respuesta a los usuarios de diferentes edades (bosque urbano, parque infantil, calles y alamedas).

14. Bibliografía

- Barragán, Juan Ignacio (2013). *La Reforma: Proponen urbanismo incluyente*.
Tomando de: <http://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=136614&md5=d174d4680e9b2049e3e28c252481e6e0&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&po=4>
- Editorial definición.mx (2014). *Espacio Urbano*.
Tomado de: <http://definicion.mx/espacio-urbano/>.
- Vasconcellos Alcántara, Eduardo (2010). *Análisis de la movilidad urbana, espacio medio ambiente y equidad*.
Tomado de: https://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf
- DANE. (1991). *Marco legal de la discapacidad*.
Tomado de: <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/discapacidad/marcolegal.pdf>
- Huerta Peralta, Jaime. (2007). *Discapacidad y diseño accesible. Diseño arquitectónico para personas con discapacidad*.
- Bentley, Ian. (1999). *Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano: Manual práctico*.
- Hernández Fernández, Lina. (2017) *Intervención de la arquitectura dentro del urbanismo consolidado. Universidad Católica de Colombia*.
- Alcaldía de Medellín. (2017). *Guía metodológica para la formulación de planes parciales de desarrollo*.
- Alexander, Christopher; Silverstein, Murray; Ishikawa, Sara. (1977). *Lenguaje de Patrones*.
- Rowe, Colin; Koetter, Fred. (1998). *Ciudad collage*.
- Pergolis, Juan Carlos. (2005). *La ciudad fragmentada; Nuevas formas de hábitat*.
- Lynch, Kevin. (1960). *La imagen de la ciudad*.