

Propuesta urbana para el desarrollo del parque Diego de Ospina

Una Tesis Presenta Para Obtener el Título De
Arquitecto

Facultad de artes
Programa de Arquitectura
Universidad Antonio Nariño, Neiva

Autor:
Fabián Andrés Aldana Rojas

Mayo, 2020

Profesor guía de la investigación:

Arq. Adriana Álvarez

Nota de aceptación

Firma director

Firma Jurado

Firma Jurado

Neiva, 01 de junio del 2020

Agradecimientos

Le quiero agradecer a la vida la oportunidad de vivir y experimentar esta hermosa carrera llena de arte, pasión y mucha dedicación, además de haber colocado en mi camino a las personas correctas que han sido mi soporte y compañía durante todo mi etapa de estudio.

Agradecer a mi madre (Emilce Rojas Salinas) y padre (José Aldemar Aldana Álvarez) por traerme a la vida, poder darme el sustento económico para vivir esta maravillosa experiencia, por motivarme cada día a ser mejor y que en los momentos más difíciles que se me presentaron en el transcurso académico siempre tuve su apoyo y palabras de aliento para no desistir.

A mi hermano (Daniel Julián Aldana Rojas) le quiero dedicar este trabajo que es la obra más grande que he hecho en mi vida y a él especialmente, por ser mi motor de vivir, para que se dé cuenta que los sueños se pueden hacer realidad.

Resumen / Abstract

El Benito Salas es el aeropuerto de la ciudad de Neiva, ubicado entre la comuna 1 y 2, el cual lleva 48 años en funcionamiento y ha tenido reestructuraciones con el paso del tiempo, pero debido a su ubicación ha generado una serie de inconvenientes (Ambientales, viales, para los habitantes aledaños y el resto de la población, mediante esta investigación se analizará y se mostrará en evidencia como afectan estas problemáticas, por eso se propone un traslado hacia el municipio de Palermo, en la zona rural, específicamente a la vereda de San Miguel, lugar apto para la construcción de un nuevo aeropuerto, en donde se tiene en cuenta las problemáticas presentadas en su anterior locación para evitar que se presenten inconvenientes similares que puedan llegar a afectar a los ciudadanos y su entorno.

Al realizarse el traslado se ve el lote disponible para la ciudad, donde puede ser intervenido de muchas maneras, pero se buscará el mejor uso posible para que beneficie a la población y puede Neiva seguir en su proceso de desarrollo. Neiva tiene déficit de espacio público a nivel del casco urbano. Un parque metropolitano es la mejor opción que se puede proponer en este lote dándole un uso y soluciones a todos los problemas viales que se presentan en el sector además que se pueden implementar equipamientos de nivel cultural y recreacional que actualmente carece la ciudad.

Palabras claves

Parques, desarrollo, cultura, recreación y sistema ambiental.

Abstract

El Benito Salas is the airport of the city of Neiva, located between commune 1 and 2, which has been in operation for 48 years and has undergone restructuring over time, but due to its location it has generated a series of inconveniences (Environmental , roads, for the neighboring inhabitants and the rest of the population, by means of this investigation it will be analyzed and it will be shown in evidence how these problems affect, therefore a transfer to the municipality of Palermo, in the rural area, specifically to the village is proposed. de San Miguel, a suitable place for the construction of a new airport, where the problems presented in its previous location are taken into account to avoid similar inconveniences that may affect citizens and their environment.

When the transfer is made, the lot available to the city is seen, where it can be intervened in many ways, but the best possible use will be sought so that it benefits the population and Neiva can continue in its development process. Neiva has a deficit of public space at the level of the urban area. A metropolitan park is the best option that can be proposed in this lot, giving it a use and solutions to all the road problems that arise in the sector, and that it can implement cultural and recreational level equipment that the city currently lacks.

Keywords

Parks, development, culture, recreation and environmental system.

Tabla de contenido

Introducción	1
Capítulo I	
Problematika de investigación	3
Planteamiento del Problema	4
Preguntas de Investigación	5
Objetivos de la Investigación.....	6
Justificación	7
Limitantes de la Investigación	8
Alcance de la Investigación.....	9
Capítulo II	
Marco Teórico de la investigación.....	10
Antecedentes de la investigación	11
Marco Conceptual	12
Marco Histórico.....	14
Marco Referencial.....	16
Marco Geografico	18
Marco Operativo	21
Análisis urbano y diagnóstico nivel macro Colombia.....	21
Análisis urbano y diagnóstico nivel meso departamento del Huila	63
Análisis urbano y diagnóstico nivel micro del municipio de Neiva.....	91

Matriz del proyecto	107
Analisis del poligono de estudio	111
Factor social del poligono de estudio	111
Factor ambeinta del poligono de estudio.....	113
Factor economico del poligono de estudio.....	115
Factor urbano del poligono de estudio	117
Sintesis de la propuesta urbana	119
Propuesta Urbana traslado aeropuerto.....	120
Capítulo III	
Diseño Marco Metodológico.....	121
Tipo de Estudio	121
Tipo de investigación	121
Método de Investigación.....	123
Universo Población y Muestra	123
Propuesta parque metropolitano.....	124
Criterios de diseño.....	126
Proceso compositivo	129
Conclusiones y Recomendaciones.....	137
Referencias bibliograficas.....	138

Lista de mapas

Mapa 1. Colombia con sus respectivos departamentos	22
Mapa 2. Red vial de Colombia	24
Mapa 3. Red hidrica de Colombia	39
Mapa 4. Zona hidrografica.....	40
Mapa 5. Parques naturales de Colombia.....	42
Mapa 6. Zonas amenazadas por inundaciones	43
Mapa 7. Radiacion solar y temperatura	44
Mapa 8. Uso de suelos de Colombia.....	45
Mapa 9. Densidad poblacional.....	48
Mapa 10. Porcentaje por personas menores de 14 años.....	50
Mapa 11. Porcentaje de personas de 0 a 14 años	50
Mapa 12. Porcentaje de personas de 0 a 14 años	51
Mapa 13. Colombia con el indice de PIB	52
Mapa 14. Rutas turisticas	56
Mapa 15. Elementos representativos de la cultura colombiana	58
Mapa 16. Departamento del Huila	63
Mapa 17. Parques naturales del Huila.....	64
Mapa 18. Temperaturas del Huila.....	65
Mapa 19. Sistema vial del Huila	67
Mapa 20. Vias secundarias	69
Mapa 21. Delimitacion del Huila.....	71

Mapa 22. Sistema vial de Neiva	92
Mapa 23. Zonas de expansion.....	93
Mapa 24. Dotaciones culturales	94
Mapa 25. Parques.....	96
Mapa 26. Sistema vial comuna	99
Mapa 27. Equipamientos dotacionales	103
Mapa 28. Problemática de movilidad	106
Mapa 29. Poligono de estudio.....	111
Mapa 30. Factor ambiental	113
Mapa 31. Factor economico.....	115
Mapa 32. Factor urbano	117
Mapa 33. Traslado aeropuerto	120
Mapa 34. Cristerios viales.....	126
Mapa 35. Cristerios de diseño recreacionales.....	127
Mapa 36. Division del lote.....	129
Mapa 37. Zonificacion de dotacionales	130
Mapa 38. Via arterial	131
Mapa 39. Articulacion de senderos.....	132
Mapa 40. Articulacion de ciclo rutas	133
Mapa 41. Zonas recreacionales.....	134
Mapa 42. Propuesta final	135

Lista de ilustraciones

Ilustracion 1. Estado de vias en Colombia.....	25
Ilustracion 2. Distribución vehículos de pasajeros para servicio de transporte intermunicipal..	28
Ilustracion 3. Pasajeros	28
Ilustracion 4. Carga.....	29
Ilustracion 5. Pasajeros nacionales por ruta.....	30
Ilustracion 6. Cifrado de servicios públicos en el Departamento del Huila.....	72
Ilustracion 7. Cifrado de la cobertura de servicios públicos del Departamento del Huila.....	72
Ilustracion 8. Dinamica poblacional	73
Ilustracion 9. Crecimiento en el departamento del Huila	74
Ilustracion 10. Niveles de economía en el departamento del Huila.....	77
Ilustracion 11. Ramas de actividad en el departamento del Huila.....	78
Ilustracion 12. Transporte aéreo nacional de pasajeros 2014-2015	79
Ilustracion 13. Desierto de la tatacoa.....	84
Ilustracion 14. Balneario.....	84
Ilustracion 15. Parque arqueológico de San Agustín, Huila	86
Ilustracion 16. Población del departamento del Huila, datos 2012.....	88
Ilustracion 17. Déficit de vivienda en el departamento del Huila, datos 2012.....	88
Ilustracion 18. Desempleo juvenil del departamento del Huila.....	90
Ilustracion 19. Carrera 5ta.....	100
Ilustracion 20. Central park.....	125
Ilustracion 21. Parque Simon Bolivar.....	125

Lista de gráficos

Gráfico 1. Red de carreteras.....	25
Gráfico 2. Red vial pavimentada	26
Gráfico 3. Red vial no pavimentada	26
Gráfico 4. Carga de transporte aéreo	31
Gráfico 5. Índice de cobertura	33
Gráfico 6. Total de consumos	33
Gráfico 7. Total de consumos por porcentajes.....	33
Gráfico 8. Cobertura de gas	34
Gráfico 9. Suscriptores de gas	34
Gráfico 10. Consumo de gas.....	34
Gráfico 11. Suscriptores por departamento	35
Gráfico 12. Suscriptores a telefonía.....	36
Gráfico 13. Cobertura de acueducto	37
Gráfico 14. Vocación de cada suelo	46
Gráfico 15. Estructura poblacional	49
Gráfico 16. Tasa de crecimiento anual de ingresos según su actividad.....	53
Gráfico 17. Gráfica de pasajeros cifrados 2007.....	54
Gráfico 18. Gráfica de las cifras de las cargas de toneladas por año 2005.....	54
Gráfico 19. Llegada de visitantes extranjeros no residentes por departamento.....	56
Gráfico 20. Cantidad ocupada en turismo.....	57
Gráfico 21. Empleo formal e informal en turismo.....	57
Gráfico 22. Distribución porcentual de personas de 18 años y más	59

Gráfico 23. Tasa global de participación, ocupación y desempleo.....	61
Gráfico 24. Distribución y variación de la población inactiva total nacional.....	62
Gráfico 25. Indicadores de hogares y personas	62
Gráfico 26. Estructura poblacional del Huila	75
Gráfico 27. Movimiento aéreo de pasajeros 2014-2015.....	80
Gráfico 28. Movimiento de carga aérea 2014-2015	81

Lista de tablas

Tabla 1. Antecedentes.....	10
Tabla 2. Tipo de terreno.....	27
Tabla 3. Clase de vocacion	46
Tabla 4. Poblacion por grupos de edad.....	49
Tabla 5. Problematicas y causas	46
Tabla 6. Matriz del proyecto.....	107

Introducción

Más allá de ser un trabajo académico, se pretende añadir al debate sobre la gestión del espacio público en la ciudad de Neiva y complementar esta investigación a la materia.

El aeropuerto Benito Salas se inauguró en el año de 1974 en el gobierno del presidente Misael Pastrana Borrero, diseñado por el arquitecto bogotano Antonio Uribe Martínez, este aeropuerto trajo consigo a la ciudad de Neiva una modernización y una tendencia de crecimiento en la actividad turística y un impulso en la economía de la ciudad, ya que con la llegada de turistas se aumentaba el consumo en general. Así comenzó un debate sobre el uso que se le debería dar a este terreno ocupado por el aeropuerto local, decidiendo finalmente otorgarle un uso compartido entre actividades deportivas y las operaciones del terminal aéreo. Esta investigación no se centra en reabrir el debate y analizar de nuevo la pertinencia de contar con un aeropuerto de este tipo en la ciudad, lo cual desborda el alcance de la investigación y sería objeto de un estudio particular (Gomez & Posada, 2015).

El trabajo de investigación comienza presentando el potencial que tiene el terreno ocupado por el Aeropuerto de generar espacio público al cambiar su uso del suelo, mostrando cifras, indicadores y argumentos para la ciudad, que sustentan la necesidad que tiene Neiva de aumentar su espacio público y superar el déficit actual (Gomez & Posada, 2015).

Con posterioridad se analizan referentes de parques urbanos a nivel internacional, nacional y local para identificar buenas prácticas en materia de gestión, sostenibilidad económica, participación comunitaria y la experiencia que ofrecen cada uno de ellos, prácticas que puede adoptar la ciudad de Neiva en la gestión de estos espacios (Gomez & Posada, 2015).

Se analiza el contexto que enmarca al Parque Metropolitano, estudiando inicialmente la historia del Aeropuerto Benito Salas; luego analizando el contexto físico espacial y la situación socioeconómica de los barrios aledaños al Aeropuerto; y realizando la identificación y categorización de los públicos interesados. Para finalizar se estudia el componente jurídico enfocado en tres aspectos esenciales: la propiedad, tenencia y uso del suelo del Aeropuerto Benito Salas; la declaratoria de Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional; y el análisis del Plan de Ordenamiento Territorial (Gomez & Posada, 2015).

Capítulo I

Problemática de investigación

Los problemas urbanísticos en la ciudad de Neiva son muy evidentes a simple vista, su bajo índice de espacio público efectivo (2,4m² por persona) cuando los índices que se exigen son de 15m² por persona, problemática que se expresa en diferentes ciudades del país colombiano. El lote del aeropuerto Benito salas, fundado en el año 1974 dentro del casco urbano de Neiva con el fin de respaldar problemáticas de movilidad y turismo, no obstante, se generó otros inconvenientes como un límite urbano entre la av. 26 hasta las calles 64, más de 73 hectáreas de frontera urbana, haciendo que la movilidad en la ciudad y la conexión de haga más extensa y divida a sus barrios aledaños, además de la contaminación auditiva y alto índice de probabilidad de accidente aéreo (56%) que donde se presenten generaría grandes pérdidas y caos urbano en la ciudad, donde podría verse afectadas más de 10.000 familias que son las que rodean la zona del aeropuerto Benito Salas.

Se han propuesto y llevado a cabo varias obras con el fin de aumentar el índice cultural en la ciudad como por ejemplo el “centro de convenciones José Eustacio Rivera” ubicado sobre la carrera 5 en el centro de la ciudad, “El Jardín Botánico” ubicado en la vía el caguan hacia el sur de la ciudad y “El parque de la Música” Ubicado sobre la carrera octava hacia el centro sur de la ciudad, entre otras. Se ve claramente a nivel urbano una desconexión total de estos centros culturales y recreativos que se encuentran consolidados en la ciudad, haciendo que existan pérdidas turísticas y uso limitado de estos para los habitantes como para personas ajenas a la ciudad.

Planteamiento del problema

El aeropuerto Benito Salas se encuentra localizado al norte de la ciudad de Neiva, en medio de barrios consolidados y de actividades comerciales, educativas e institucionales. Esto no ha sido mayor problema desde su fundación en 1974, sin embargo, igual que ha ocurrido con otras ciudades del país, los procesos de densificación urbana obligarán a trasladar las instalaciones aeronáuticas fuera del casco urbano con propósito de mejorar y aumentar la calidad de vida de los todos habitantes, pues un equipamiento de esa magnitud trae consigo muchos inconvenientes como congestión vehicular, altos niveles de ruido y contaminación ambiental, entre otras.

De esta manera, aunque hoy el aeropuerto Benito Salas no está en planes de ser trasladado, vale la pena especular sobre las ventajas que supondría para Neiva si se considera seriamente esa opción, para devolver el predio a la población y convertirlo en un parque de escala metropolitana que asegure con certeza el confort de vida de los futuros habitantes, en vista del déficit de espacio público que se registra actualmente en la ciudad.

Pregunta de investigación

¿Cómo afecta a los habitantes aledaños al aeropuerto Benito Salas las contaminantes ambientales y urbanas que este presenta, como se puede solucionar y que desarrollar en su lugar?

Preguntas específicas

- ¿Cómo se beneficiaría a la población del entorno del actual del Aeropuerto Benito Salas, teniendo en cuenta cada una de las incomodidades que estos generan?
- ¿Cómo se implementaría un tipo de conexión que diera solución a la división de ambos sectores del aeropuerto?
- ¿De qué manera se revitalizaría la zona, supliéndola de que clases de deficiencias y generando seguridad al sector?
- ¿Cómo se consolidaría un buen proyecto urbanístico de tal manera que el habitante se sienta parte de este, conservando los elementos claves de parques barriales?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Trasladar el Aeropuerto Benito Salas, para solucionar la problemática que esto genera a los habitantes aledaños y al casco urbano de la Neiva – Huila y generar un parque metropolitano en el lote donde actualmente se encuentra el aeropuerto y en las zonas aledañas solucionando las necesidades culturales, recreativas y de espacio público que carecen en la ciudad de Neiva.

Objetivos específicos

- Trasladar del Aeropuerto Benito Salas hacia la zona rural del municipio de Palermo, específicamente en la vereda San Miguel, para evitar la contaminación auditiva, visual y ambiental que aqueja a los ciudadanos que habitan cerca al aeropuerto; además de evitar un futuro accidente que perjudique a estos.
- Reconectar el tejido social de los barrios separados por la pista de aterrizaje.
- Dotar la ciudad de 73,5 hectáreas de zonas verdes, zonas culturales y recreativas que la acerquen al estándar internacional de m² por persona.
- Consolidar los eventos de carácter culturales en escenarios aptos para la asistencia masiva de personas.
- Brindar espacios verdes y de conexión a través de los diseños urbanísticos alrededor del

parque.

Justificación

La investigación está hecha con el fin de buscar los métodos más factibles para dar solución al problema que está generando el aeropuerto Benito Salas en el municipio de Neiva. Es conveniente realizar el trabajo de análisis para aclarar cuáles son los impedimentos.

Al quedar el lote a disponibilidad de ejercer un proyecto sobre este, se tomaron en cuenta el déficit y la demanda de espacio público que se presenta en Neiva generando así una necesidad de espacios públicos y dotacionales correspondientes para la recreación y establecimiento de las familias Opita, donde ya ha se afirma con certeza que el espacio público que hay actualmente no es proporcional si se compara con el crecimiento de la población de Neiva, el cual casi no se tiene en cuenta para planificarlo para generar desarrollo urbanístico, paisajístico y vial.

Esta investigación tiene la intención de fortalecer el espacio público y prever el crecimiento demográfico de la urbe.

Limitantes de la investigación

- Palermo es un municipio que hace unos años la alcaldía de Neiva propuso como nuevo destino del aeropuerto, dando luz verde a la viabilidad de este. Al no ser dentro del casco urbano del municipio Neiva desfavorece al momento de estudiar el territorio y el terreno para ampliar estudio debido a los recursos con los que se cuenta.
- El presupuesto del traslado ha sido el principal inconveniente a la hora de llevar a cabo el proyecto del aeropuerto, lo cual alargaría el tiempo de la investigación ya que habría que buscar como disolver este problema.
- La manera de acceder a comunicarse personalmente con los encargados de administrar el aeropuerto y con la jurisdicción que está a cargo de este régimen.
- La carencia de antecedentes sobre traslados de aeropuertos por problemáticas ambientales o por riesgos de accidentes que puedan fortalecer referencialmente a la investigación.

Alcances de la investigación

Para este tipo de estudio que se realizó con el fin de la elaboración de la investigación fue un estudio cualitativo, ya que se usaron técnicas como lo son la observación y el análisis de cada situación que involucra a las personas y su alrededor dándole un enfoque interpretativo hacia el objeto de estudio.

El estudio tiene como finalidad 3 puntos.

1. Mostrar los problemas que genera un aeropuerto en el centro de un casco urbano, en este caso el municipio de Neiva, así dejar en evidencia el gran peligro que afecta a los habitantes y dejar en evidencia como complemento de estudio, la forma en que se solucionó.
2. Estudiar la manera en como la jurisdicción y los encargados del tema llevan a cabo la manera de solucionar el problema, abarcando los comportamientos, disponibilidad, impulso y aportaciones de estos para la ejecución del proyecto.
3. Dejar plasmado la manera en que se buscara la forma de generar los recursos que ayuden a la realización del proyecto; además de enseñar cómo se maneja esa parte administrativa y financiera que manejan los entes gubernamentales.

Capítulo II

Marco teórico de la investigación

Tabla 1. Antecedentes. Fuente: Elaboración propia.

Año	Autor	Reseña de las Investigaciones diferentes	Sirve de referente
2011	<ul style="list-style-type: none"> - Rafael Alfaro Izarraraz - Francisco Guízar Vázquez Jr. - Ivonne Vizcarra Bordi 	<p>En este artículo se analizan objetivos, recursos y aprovechamiento del escenario, usados por el gobierno, así como por el movimiento social de San Salvador Atenco, como algunas de las causas que explican, en el contexto de la de socialización, el fracaso por reubicar la terminal aérea en la región de Texcoco. El estudio se basa en un enfoque cualitativo. Se observa la incapacidad del gobierno para actuar, en un contexto de transformaciones que lo orillaron a cancelar el proyecto aeroportuario.</p>	<p>Si, ya que presenta limitantes similares a las que se ven con el caso del aeropuerto de Neiva Benito Salas.</p>
2015	<ul style="list-style-type: none"> • La nación 	<p>La construcción del aeropuerto el Dorado II en otra zona de Bogotá D.C. donde explica por qué como motivo de sobre cupo que se hará notar en el año 2021 llegando a 40.000.000 de usuarios llegando a su tope a pesar de su ampliación.</p>	<p>Si, podrá ser usado como base para el diseño, la normativa y el presupuesto de la terminal aérea favoreciendo aún más que está situado en el mismo país.</p>

Antecedentes de la investigación

La economía y la globalización son temas que en un país tercermundista como lo es Colombia hace que el progreso tecnológicamente a nivel nacional como internacional se quede atrás por aspectos extracurriculares.

El aeropuerto Benito Salas padece síntomas negativos muy similares a los que sufre el aeropuerto de Ciudad de México, detenido por recursos económicos impidiendo una mejor calidad de vida y progresar con proyectos a nivel macro para que el país, el departamento y el municipio siga creciendo, opacando claros aspectos como los son llevar el país a niveles de uno de primer mundo.

Un tema que muy pocos se atreven a hablar es el que en esta ocasión llama la atención y es que se quiso salir un poco de los temas en común, pero sobre todo me incumbe como futuro docente por los múltiples cambios que se han realizado a nuestro sistema y no lo sé, pero tal vez el día de mañana me toque desempeñarme como algún funcionario que deba destinar estos recursos o quizá implementarlos y sirve para ver de forma más objetiva a los actuales. Pero veamos que intervine al financiar la educación y porque se ha convertido en problema. Las políticas actuales están enfocadas a la calidad un trabajo delicado, pero si se hace de manera adecuada los resultados serán favorables y podremos decir que se desarrollara una nación prospera.

Una construcción más igualitaria y con ciudadanos participativos y libres esto se escucha muy bien y sería lo ideal, pero para llegar a esta meta se requiere de pilares los cuales están en la educación pública. Para desarrollarse, esta requiere de un financiamiento suficiente y adecuado para distribuirlo entre las entidades del país.

Marco conceptual

Para contextualizar es necesario tener presente ciertos conceptos básicos, para la asimilación y la coherencia del lenguaje teórico para que el proyecto sea comprendido en su totalidad y de manera clara.

Economía

Es el estudio de la manera en que se utilizan los recursos escasos para producir mercancías valiosas y distribuir las entre los diferentes individuos. Al hablar de escasez se relaciona con cantidades finitas o limitadas de bienes, de donde deriva el problema económico de la asignación de recursos (Kewe1990, 2012).

Bien Económico

Es un bien útil, escaso en relación con la cantidad total que se desea; por lo tanto, debe racionarse, normalmente cobrando un precio positivo (Kewe1990, 2012).

Bien Libre

Son los bienes útiles y relativamente abundantes, como el aire y el agua del mar, existen en cantidades suficientes, por lo que no es necesario racionarlos entre aquellos que desean utilizarlos; por lo tanto, su precio de mercado es cero (Kewe1990, 2012).

Desarrollo Sostenible

Representa un modelo de crecimiento económico global que satisface las necesidades actuales de la humanidad, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras, para satisfacer sus propias necesidades. Este modelo propone satisfacer las necesidades del presente sin dañar la capacidad de abastecimiento de las generaciones del futuro (Kewe1990, 2012).

Recursos Económicos

Son los elementos materiales e inmateriales que combinados con el proceso productivo producen bienes y servicios para la sociedad (Kewe1990, 2012).

Recursos Potenciales o en Reserva

Son aquellos elementos materiales e inmateriales que aún no están siendo utilizados en la actividad productiva ya sea por estrategia, o por falta de recursos financieros, humanos, tecnológicos, de infraestructura o de otra índole (Kewe1990, 2012).

Recursos Humanos

Población total que posee una sociedad determinada, distribuida espacialmente según la categoría en la que geográficamente se le puede dividir (Kewe1990, 2012).

Recursos Tecnológicos

Los recursos tecnológicos se ven sustancialmente influenciados por el desarrollo científico que el ser humano alcanza e incrementa constantemente. La ciencia ayuda a la humanidad a dominar la naturaleza para su propio beneficio, produciendo cada vez más eficientemente los bienes y servicios que satisfacen sus necesidades (Kewe1990, 2012).

Marco histórico

En el siguiente escrito tomado de la investigación de los investigadores Rafael Alfaro, Francisco Guizar, Ivonne Vizcarra donde narra desde el inicio hasta el final el procedimiento que se llevo a cabo para el traslado fallido del Aeropuerto de Ciudad de México (AICM) (...El AICM se encontraba en una situación de obsolescencia y se requería construir una nueva terminal aérea, que estuviera en condiciones de satisfacer las necesidades que demandan usuarios, empresas de navegación aérea, así como la condición en que se encuentra el país sumergido en la era de la globalización (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Para trasladar la terminal aérea a la región oriente del Estado de México se requería que el gobierno federal contara con una estrategia que implicara que la población entendiera la creación de una nueva terminal como si fuera también parte de sus propósitos o que, por lo menos, no se resistieran. El gobierno requería de una estrategia en la que se reconociera el rezago en que se encontraba el AICM, pero también hacer partícipe de los beneficios a las fuerzas políticas, sociales y locales, que de alguna manera serían afectadas por la medida gubernamental. Como el objetivo del gobierno no era ese, utilizó recursos del pasado y se olvidó del escenario. Expropió las tierras ejidales haciendo uso de recursos que formaban parte del anterior sistema político (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Trató a los campesinos como antiguos ejidatarios, como si no se hubiese llevado a cabo las reformas del 27 constitucional, que le otorgó a los ejidos personalidad jurídica propia. No quiso reconocer que los gobiernos de Texcoco así como otros municipios de la región, gobernados por el PRD, son una fuerza institucional que, al ver afectados sus intereses, se apoyaron en los nuevos derechos políticos y jurídicos que les otorgan las reformas del 115

constitucional, que concedió a los gobiernos municipales autoridad para decidir sobre el cambio en los usos del suelo (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Olvidó el escenario, el traslado de la terminal a la región de Texcoco debió realizarse a partir de considerar que el poder político se encuentra diseminado en municipios, regiones, entidades, la Ciudad de México. Que existen nuevos actores sociales que participan por fuera del sistema político tradicional, y la región de Texcoco, entre otras, es un ejemplo de su existencia, pero no son los únicos. Se debe destacar a los grupos ecologistas cuya postura resulta indispensable considerar en el México de estos tiempos. No se debe olvidar a los profesionales y académicos, como es el caso del abogado Ignacio Burgoa Orihuela (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

La desocialización al impactar formas de propiedad de la tierra, de dominación política, así como cultura y tradiciones de los pueblos, ha creado condiciones para la rearticulación de los actores sociales, con capacidad de sacar ventajas de los errores gubernamentales. Los campesinos de San Salvador Atenco, que desempeñaron un papel central durante el conflicto, pertenecen a una comunidad cuya vida se encuentra estrechamente ligada a la tierra, a costumbres y creencias ancestrales, pero también a la Ciudad de México, a la que generaciones de atenguenses acuden diariamente como estudiantes, empleados y usuarios de diversos servicios (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Haber logrado que la terminal aérea no se trasladara a la región de Texcoco es un triunfo de los actores que reaccionaron en contra, y una lección para que el gobierno realice una lectura apropiada de la desocialización, de los objetivos que persigue al tomar una medida, los recursos utilizados y el escenario en que se pretende ejecutar cualquier acción (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Marco referencial

Para tener referencias de situaciones similares, se ha tomado el caso del traslado del Aeropuerto de Ciudad de México.

El gobierno hizo su propia valoración de cómo lograr que su proyecto de nueva terminal tuviera éxito, pero olvidó que la desocialización es un proceso que, unido a la desinstitucionalización y la despoltización, no obstante que debilita tradiciones y costumbres, crea condiciones a favor de la reconstrucción de los sujetos sociales individuales y colectivos (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

La influencia del gobierno siempre está presente, ya que maneja, gestiona y distribuye los recursos económicos en un país determinando si el país o el proyecto crecen o no (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Los campesinos del Ejido de San Salvador Atenco reaccionaron con movilizaciones, amparos y controversias constitucionales ante los tribunales, que llevaron a la formación de un movimiento social que, después de 10 meses, logró que se diera marcha atrás en la idea de llevar la nueva terminal a Texcoco. Este movimiento social tomó la forma de lo que Melucci define como acción colectiva que: a) invoca solidaridad, b) manifiesta un conflicto y c) conlleva una ruptura de los límites de compatibilidad del sistema dentro del cual la acción tiene lugar. La transformación del Ejido de San Salvador Atenco en un movimiento social, llevó a modificar los ritmos del conflicto a favor de los actores que se opusieron al traslado de la terminal aérea (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Los opositores capitalizaron la equivocada estrategia de solución gubernamental, lograron que las vías legales y jurídicas se orientaran a favor de que la terminal aérea no se construyera en la región de Texcoco. El gobierno dijo que la expropiación de las tierras ejidales se llevaría a cabo con propósitos de "utilidad pública", y en el discurso del sistema posrevolucionario esto se entendía que la construcción de la terminal aérea mantendría al Estado como administrador principal, en la lógica de que la entidad estatal es la depositaria de la voluntad ciudadana, de la mayoría de la población (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

No fue así. El proyecto aeroportuario sería financiado por la iniciativa privada, 75%, y el resto lo pondría el gobierno, se permitiría la inversión extranjera en 49% en forma directa y, de manera adicional con autorización en 100%. El concepto de "utilidad pública" que justificaba la expropiación no lo pudo acreditar, ya que era evidente el hecho de que perdería los juicios que promovieron algunos municipios en contra del decreto expropiatorio (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

El valor del suelo se incrementaría sustancialmente con la obra aeroportuaria, y mientras a un ejidatario le pagarían entre 70 o 250 mil pesos por hectárea, ya con la terminal aérea el precio por hectárea se ofertaría, aproximadamente, en un millón de pesos. Esta desestimación del valor de las tierras provocó que la resistencia se ampliara a la mayoría de los ejidos afectados, en un escenario en el que los campesinos que deseaban negociar sus tierras, no lo hicieron porque el precio les pareció por debajo del valor real. Esto fue, aunque tardíamente, comprendido por la clase política y el gobierno del Estado de México, que estuvo a favor de la propuesta gubernamental de traslado del AICM a la región de Texcoco (Alfaro & Francisco Guizar, 2011).

Marco geográfico

Referentes

- **Neiva**

Es un municipio colombiano, capital del departamento de Huila. Yace entre la cordillera Central y Oriental, en una planicie sobre la margen oriental del río Magdalena, en el valle del mismo nombre, cruzada por el río Las Ceibas y el río del Oro (Wikipedia, 2020).

Extensión Territorial: 1553 km²

Altitud: 442 m.s.n.m.

Población: 488.927 Habitantes Economía

Sector primario

Las principales actividades económicas son la agricultura y la ganadería. La agricultura se ha desarrollado y tecnificado en los últimos años y sus principales cultivos son café, algodón, arroz riego, frijol, maíz tecnificado, maíz tradicional, sorgo, cacao, caña panelera, plátano, yuca, iraca y tabaco. La ganadería ha alcanzado un desarrollo notable, sobre todo en el ganado vacuno. De las actividades del sector primario, el 64,9% corresponde al sector Agrícola, 8,7% al sector pecuario y el 7.2% al sector piscícola. La mayoría de las viviendas tiene simultáneamente 2 o 3 tipos de actividades. En la actividad minera se destaca las minas de oro, plata, caliza, mármol y cobre (Wikipedia, 2020).

Sector secundario

El 11% de los establecimientos de la ciudad se dedican al sector industrial. Se destaca la explotación de petróleo y gas natural, las reservas petroleras representan el 1.2% del total nacional. La producción artesanal es muy laboriosa, especialmente la de cerámica y sombreros (Wikipedia, 2020)

. La industria fabril está poco desarrollada; no obstante, en Neiva se han instalado fábricas de productos alimenticios, bebidas, jabones, cigarros y licores. La actividad industrial se desarrolla en la agroindustria, en manufacturas de producción artesanal, en la producción de alimentos y bebidas, y en la fabricación de carrocerías y la metalmecánica. (Centro Comercial San Pedro Plaza) (Wikipedia, 2020).

Sector terciario

De acuerdo con los resultados del Censo DANE 2005, del total de establecimientos dedicados a actividades económicas el 51,6% a comercio; el 36,1% a servicios y el 1,3% a otra actividad. El comercio es muy activo, ya que Neiva se ha convertido en el eje de la economía de los departamentos del Huila, Caquetá y Putumayo. En la última década ha sido considerada por tener diferentes plataformas comerciales, nacionales y extranjeras, para invertir su capital con resultados positivos (Wikipedia, 2020).

- **Palermo**

Es un municipio colombiano ubicado en el departamento del Huila. Por tradición se conoce que a finales del siglo XVI ya existía un pequeño poblado con el nombre de Santa Rosalía de Guagua, sobre las orillas de la quebrada Nilo. La fundación oficial se llevó a cabo por Manuel Pérez en 1690 con el nombre de Guagua. Alcanzó la categoría de municipio en 1782 y su nombre le fue cambiado por el de Palermo en 1906 por la religión (Wikipedia, Wikipedia, 2020).

Geografía

Limita al norte con de Neiva; al sur con Teruel y Yaguará; al este con Neiva, Rivera y Campoalegre y al oeste con Neiva y Santa María (Wikipedia, Wikipedia, 2020).

Extensión Territorial: 695 km²

Altitud: 609 m.s.n.m. Población

32.104 Habitantes

Topográficamente en el territorio se distinguen cuatro regiones diferentes que van de sur a norte: Al occidente una zona montañosa correspondiente a la vertiente oriental de la cordillera central, luego un pintoresco valle en donde está la cabecera municipal, a continuación, un cordón de cerros graníticos y por último al oriente una planicie perteneciente al Valle del Magdalena. Se destacan como accidentes orográficos las cuchillas Cebador y San Miguel y los Cerros Cajón, Hato Viejo e Indio Estancado. Sus suelos son regados por las aguas de los ríos Baché, Magdalena, Tune y Yaya (Palermo, 2020).

- El juncal está dentro del municipio de Palermo que está situado a las afueras del casco urbano. Neiva y Palermo son municipios aledaños y la distancia entre estos son de aproximadamente 10 a 15 minutos, lo cual es un tiempo bastante considerable a la hora de recorrer del casco urbano del municipio de Neiva hacia la nueva ubicación del aeropuerto, con esto no está generando ningún tipo de problema de distancia.
- Según el DANE el municipio de Neiva es el eje del comercio en el sur del país, distribuyendo hacia las demás ciudades el comercio y la economía haciendo que estos tópicos se mantengan activos. La agricultura siempre ha sido el principal con lo cual, si el gobierno del departamento del Huila se pone de acuerdo se podría conseguir que un porcentaje de estos recursos vaya dirigido hacia el traslado del aeropuerto Benito Salas,

obviamente ayudado de más ingresos externos a este.

Marco operativo

Se realizó el análisis con el propósito de encontrar Oportunidades, Debilidades, Fortalezas y Amenazas en las zonas pre visualizadas teniendo en cuenta los tópicos que abarcan la parte Ambiental, Vial, Dotacional, Usos de los suelos, Económica y Cultural a nivel nacional, departamental y municipal donde se plasmen todas y cada una de estas.

Se divide en tres el análisis haciendo así que la investigación tenga más profundidad y no carezca de información a la hora de hacer uso del estudio realizado. Estas tres divisiones son tomadas como escalas con diferentes niveles: Macro siendo la de mayor rango territorial analizado, Meso la que contiene el estudio del casco urbano donde probablemente estaría ubicado el proyecto y Micro es la investigación donde se llevara a a cabo la realización del proyecto.

Análisis urbano y diagnóstico nivel macro - Colombia

Es un país rico de muchas formas. Con una gran cantidad de especificidades étnicas y regionales que conllevan prácticas sociales, cosmovisiones y culturas distintas que son reconocidas y protegidas protegida por la Constitución de 1991, una de las más progresistas del mundo. "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria nacional, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las

personas que la integran y en la prevalencia del interés general", señala en su Artículo (Humano, 2016).

La Constitución, garantista de los derechos humanos, reconoce entre otros, el derecho a la vida, a la libertad, a la igualdad ante la ley, al libre desarrollo de la personalidad, a la intimidad y a la paz: "La paz es un derecho y un deber de obligatorio cumplimiento", afirma la Constitución en su Artículo 22 (Humano, 2016).



Mapa 1. Colombia con sus respectivos departamentos. Fuente: Internet.

Relaciones estáticas

Infraestructura vial y transporte de Colombia

La Red de Carreteras colombiana al año 2015 es de 206.727 km, de los cuales 19.306 km corresponde a la Red Primaria Nacional, 45.137 km corresponde a la Red Secundaria Nacional y 142.284 km corresponden a la Red Terciaria Nacional. Asimismo, cuenta con 5.097 puentes a nivel nacional y 1.266,80 km en Doble Calzada, 10 viaductos y 40 túneles. Según un informe de la Cámara Colombiana de Infraestructura, Colombia tiene 9 km de vías por cada kilómetro cuadrado de área. La Red Nacional de Carreteras hace parte de la infraestructura de transporte encargada al Gobierno colombiano y cumple la función básica de integración de las mayores zonas de producción y de consumo (howlingpixel, 2015).

Clasificación

- **Carreteras primarias:** Corresponde la Red Vial Nacional de rutas nacionales primarias, se encuentran a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS y pueden ser concesionadas por medio de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI. Este tipo de carreteras puede ser calzadas divididas según las exigencias propias de cada proyecto. Deben ser pavimentadas (howlingpixel, 2015).
- **Carreteras secundarias:** Corresponde a la Red Vial Secundaria y son vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que vienen desde una cabecera municipal y conectan con una Carretera primaria. Pueden ser pavimentadas o en afirmado, aunque la mayor parte se encuentran en afirmado. Se encuentran a cargo de cada departamento el cual

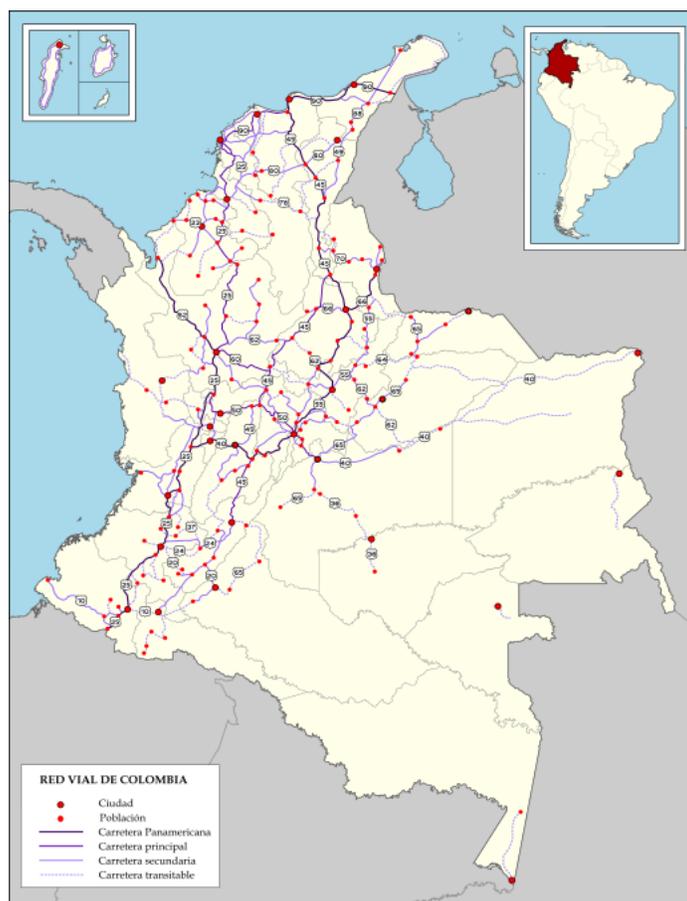
debe llevar inventario y establecer un plan vial departamental para su mejoramiento.

También se le consideran generalmente como rutas o carreteras departamentales

(howlingpixel, 2015).

- **Carreteras terciarias:** Esta es la Red Vial Terciaria, vías que unen municipios con veredas y veredas con veredas. Vías que si se pavimentan deben cumplir a las condiciones geométricas fijadas para las Vías secundarias. Las carreteras terciarias generalmente se encuentran a cargo de los municipios, así mismo hay carreteras a cargo del departamento y carreteras terciarias a cargo del INVIAS (howlingpixel, 2015).

Red vial de Colombia



Mapa 2. Red vial de Colombia. Fuente: Internet.

Estado de infraestructura vial

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS															
SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS E INNOVACIÓN															
Jun-18															
No.	TERRITORIAL	PAVIMENTADO (Kms)					SIN PAVIMENTAR (Kms)					RED TOTAL CALIFICADA			TOTAL
		MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	PAV.	SIN PAV.	INTERV.	
1	ANTIOQUIA	9,70	101,07	168,95	77,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	357,70	7,76	0,00	365,47
2	ATLÁNTICO	0,00	8,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,45	0,00	0,00	8,45	
3	BOLÍVAR	4,88	34,46	22,80	6,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68,36	0,00	0,00	68,36	
4	BOYACÁ	67,76	201,49	280,04	98,62	0,00	0,00	5,78	21,00	141,06	26,32	647,91	194,15	0,00	842,06
5	CALDAS	34,36	100,55	36,04	7,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	177,97	0,00	0,00	177,97	
6	CAQUETÁ	133,16	74,57	68,65	102,85	0,00	0,00	1,61	21,70	15,34	18,05	379,23	56,70	9,45	445,37
7	CASANARE	0,16	262,39	264,67	30,64	0,28	0,00	0,00	36,66	15,20	0,00	558,14	51,86	0,00	610,00
8	CAUCA	63,69	150,87	223,44	131,41	1,01	3,97	38,06	281,30	309,26	9,72	570,41	642,31	0,00	1.212,73
9	CESAR	26,99	69,66	14,72	22,11	0,00	0,00	3,00	2,00	28,20	0,00	133,48	33,20	0,00	166,68
10	CHOCÓ	33,60	70,80	43,87	5,14	0,00	0,00	6,41	49,50	37,73	31,21	153,42	124,85	0,00	278,27
11	CÓRDOBA	34,82	58,81	31,67	65,68	35,51	0,00	0,98	5,99	36,23	13,03	226,48	56,23	0,00	282,71
12	CUNDINAMARCA	0,00	66,22	91,41	38,38	0,00	1,00	1,00	21,06	5,95	0,00	196,01	29,01	0,00	225,02
13	GUAJIRA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
14	HUILA	39,21	84,06	76,39	59,21	1,03	0,00	5,27	115,06	99,45	0,00	259,90	219,78	0,00	479,69
15	MAGDALENA	3,01	15,07	19,45	12,21	10,61	0,00	0,00	6,00	64,07	14,06	60,36	84,14	0,00	144,50
16	META	68,93	110,25	140,95	21,74	2,05	47,98	20,30	83,34	87,89	2,00	343,92	241,51	0,00	585,43
17	NARIÑO	243,01	276,91	99,37	72,61	0,62	0,81	4,23	4,73	7,84	9,58	692,51	27,18	0,00	719,70
18	N. DE SANTANDER	21,80	108,50	128,21	93,76	0,97	0,00	7,11	75,43	27,84	6,00	353,23	116,48	0,00	469,71
19	PUTUMAYO	90,14	44,48	9,71	5,19	0,00	0,00	18,89	28,69	85,48	0,00	149,52	133,05	0,00	282,57
20	QUINDÍO	1,98	31,90	40,42	7,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81,32	0,00	8,52	89,84
21	RISARALDA	42,46	87,64	37,74	5,34	0,00	0,00	11,78	29,69	3,40	0,00	173,18	44,86	0,00	218,05
22	SANTANDER	9,24	275,70	63,39	31,69	5,48	0,00	26,79	71,52	50,02	34,85	385,51	183,18	0,00	568,69
23	SUCRE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
24	TOLIMA	0,00	197,34	85,51	29,26	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	314,11	0,00	0,00	314,11
25	VALLE	67,74	130,90	117,19	79,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	395,27	0,00	0,00	395,27
26	OCAÑA	2,03	8,17	38,44	53,56	11,08	0,00	0,00	0,00	4,43	0,00	113,28	4,43	0,00	117,71
27	S. ANDRÉS y PROV.	14,12	25,60	6,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,75	0,00	0,00	45,75
	TOTAL RED VIAL	1.012,77	2.695,86	2.109,04	1.057,12	70,82	53,78	158,97	853,66	1.019,49	164,82	6.845,41	2.250,69	17,97	9.114,06
		14,79%	37,92%	30,81%	15,44%	1,03%	2,39%	7,06%	37,93%	46,30%	7,32%	75,11%	24,69%	0,20%	

Ilustración 1. Estado de vías en Colombia. Fuente: Internet.

La red de carreteras a cargo de la nación comprende 19.306 kms, de los cuales se calificaron 9.114 kms; los resultados son: 6.845 kms pavimentados (75,11% de la red calificada y 46,43 de la red primaria total inventariada) 2.250 kms no pavimentados (en afirmado), equivalentes al 24,69% de la red calificada y al 17,28 % de la red primaria inventariada, equivalentes al 0,20% de la red calificada (Ministerio de Transporte, 2011).

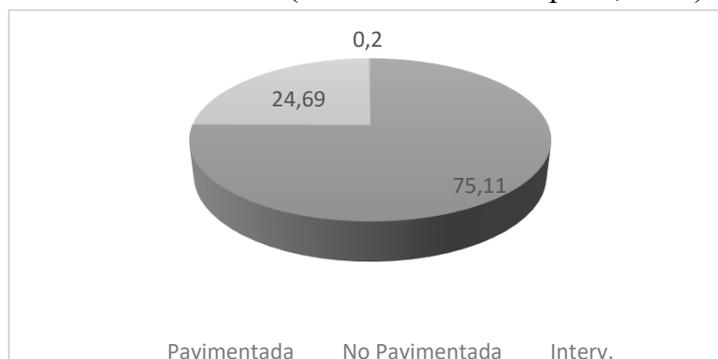


Grafico 1. Red de carreteras. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se muestra gráficamente el estado de la red vial discriminada entre pavimentada, no pavimentada (en afirmado) y el estado de la red total nacional. La fuente es INVIAS quien levanta la información con base en un criterio técnico año a año (Desconocido, 2015).

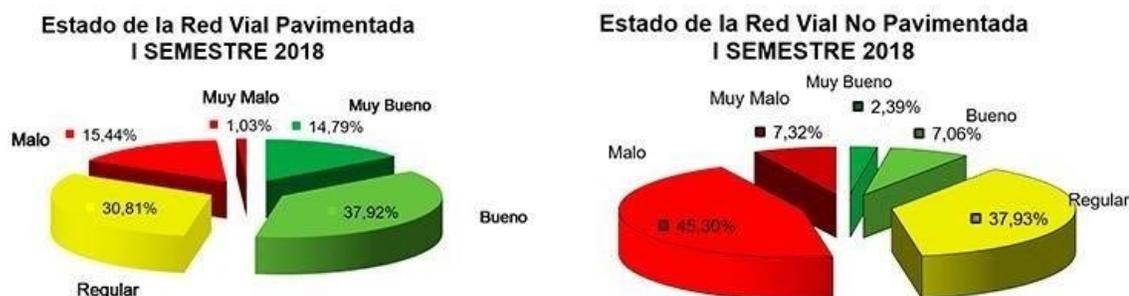


Grafico 2. Red vial pavimentada Fuente: Internet. Grafico 3. Red vial no pavimentada Fuente: Internet.

Las cifras que se ven en la gráfica (37% bueno -incluido lo muy bueno- 30% regular, y 15% malo y muy malo), no presentan mayores cambios en los últimos años, por cuanto la red nueva o que se pavimenta por primera vez es mínima. Un factor que sí ha contribuido a mantener en relativo buen estado la red vial nacional es el otorgamiento de las concesiones viales (Desconocido, 2015).

Clasificación de la red vial según tipo de terreno

Los datos que se presentan a continuación son los mismos del año 2016, por cuanto no está disponible la información suministrada por el INVIAS; de cualquier manera, el tipo de terreno no cambia sustancialmente, pues el aumento en construcción de carreteras o

pavimentación de vías por primera vez no es una cifra significativa que modifique estos datos (Desconocido, 2015).

Tabla 2. Tipo de terreno. Fuente: Elaboración propia.

Tipo De Terreno	%
Plano	48
Ondulado	29
Montañoso	23
Total	100

Redes Secundaria Y Terciaria

Cerca de 142.248 kms está conformada por las carreteras que articulan las cabeceras municipales con la Red Primaria, las que comunican los municipios entre sí, y las que integran las veredas y/o los corregimientos entre ellos o con sus cabeceras municipales. El 73% se encuentra a cargo de las entidades territoriales y el 18.7% está a cargo de la nación, a través de la Subdirección de la Red Terciaria y Férrea del INVIAS, y el 8.3 % es del sector privado. En términos generales esta red presenta un estado crítico y paulatinamente ha venido deteriorándose por la carencia de mantenimiento debido los bajos recursos de que disponen los departamentos y la Nación para mantenimiento de este tipo de infraestructura vial (Desconocido, 2015).

Distribución de vehículos de pasajeros para el servicio de transporte intermunicipal

Son vehículos matriculados en los organismos de tránsito del país, clasificados por modelos y por clases de vehículos. La mayor participación en los vehículos de pasajeros para el servicio intermunicipal por carretera corresponde a los buses con casi un 24 %, seguido por los

microbuses con el 23 % y automóviles con el 18 %; luego se encuentran las busetas y las camionetas, y en el último lugar los camperos solo representan el 7.49 % del total de vehículos de pasajeros (Londoño Ramírez & Rojas Pardo, 2017).

TIPO VEHICULO	CANTIDAD	PARTICIPACION (%)
BUS	9481	24,38
BUSETA	5969	15,35
MICROBUS	9484	24,39
AUTOMOVIL	6805	17,50
CAMIONETA	4385	11,28
CAMPERO	2758	7,09
TOTAL	38.882	100,00

Ilustración 2. Distribución de vehículos de pasajeros para el servicio de transporte intermunicipal. *Fuente:*

Mintransporte 2016.

Servicios públicos escala macro de Colombia

Los servicios públicos domiciliarios en Colombia y en el mundo, son una actividad económica especial con relación íntima con la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo de la sociedad. Dadas éstas características, las entidades que prestan estos servicios, tienen una naturaleza legal especial, que no es ni el de derecho privado ni el de derecho público en su totalidad, sino uno de carácter distinto, tal y como lo establece la Constitución Política. Son entidades resultado de un híbrido con ingredientes de derecho privado y público al mismo tiempo, en las cuales los particulares pueden participar en la prestación del servicio sin necesidad de convertirse instantáneamente en entidades del estado, aunque tampoco siendo entendidas como particulares; y a su vez, las entidades del estado prestadoras de dichos servicios, tienen un régimen diferente al de sus semejantes, sin dejar de ser, en todo caso, parte de la administración. En ambos casos estamos frente a un régimen especial aplicable únicamente a éstas Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios también denominadas ESP's (Santacruz & Arboleda, 2009).

En Colombia los servicios públicos son por durante más de 20 años unos de los sectores más competitivos empresarialmente, a la vez, impulsa el desarrollo social y satisface necesidades de empleados.

De acuerdo con la última revisión en Andesco (Asociación Colombiana de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones), que afilia a 104 empresas de acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, gas natural, tecnologías de la información, comunicaciones y televisión de Colombia, las coberturas sectoriales son las siguientes (Hernández, 2014):

Energía

En energía eléctrica la cobertura es cercana al 96% en las zonas interconectadas, con servicio de primera calidad. Prácticamente todo el país poblado cuenta con el servicio.

El reto en este frente es la incorporación de energías alternativas y la introducción definitiva de sistemas de transporte eléctrico, tanto a nivel particular como en el servicio público (Hernández, 2014).

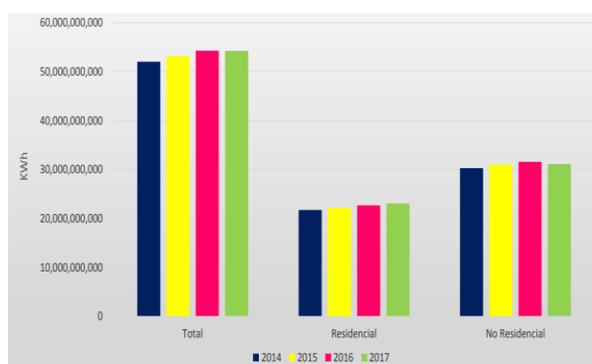
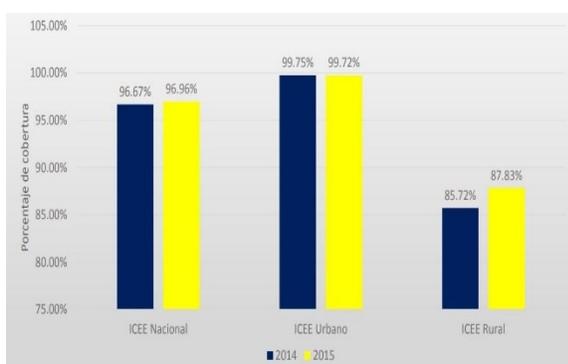


Gráfico 5. Índice de cobertura. Fuente: Andesco.

Gráfico 6. Total de consumos. Fuente: Andesco.

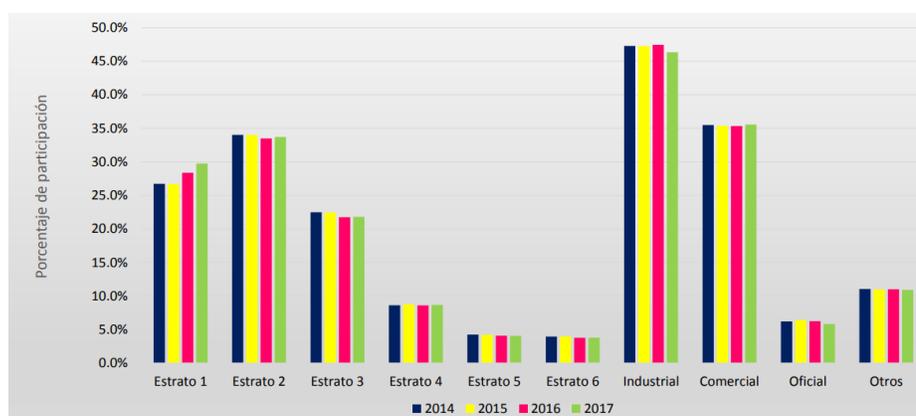


Gráfico 7. Total de consumo por porcentajes. Fuente: Andesco.

Gas natural

En gas natural las conexiones domiciliarias ascienden a 7,3 millones, las cuales brindan el servicio a casi 30 millones de colombianos, es decir, las tres cuartas partes de la población.

El gas licuado de petróleo les brinda el servicio a otros 10 millones de personas, observándose una cobertura a casi la totalidad de la ciudadanía del país. El reto en este campo es seguir aumentando la cobertura de gas natural y crecer el parque automotor con gas natural vehicular, sobre todo en el servicio público, trayendo consigo un alto beneficio en ahorros para los consumidores (Hernández, 2014).

En tecnologías de la información y las comunicaciones, la penetración de la telefonía móvil es universal, con más de 48,8 millones de líneas (es decir hay más líneas móviles que número de habitantes); las líneas fijas están cercanas a 7 millones. Además, los colombianos tienen acceso a equipos de última generación y permanentemente se están actualizando en estas materias (Hernández, 2014).

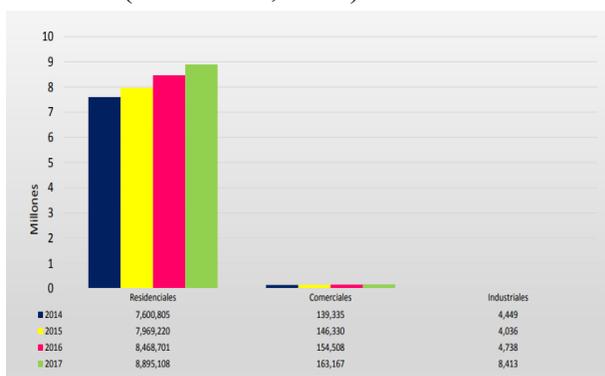


Gráfico 8. Cobertura de gas. Fuente: Andesco.



Gráfico 9. Suscriptores de gas. Fuente: Andesco.

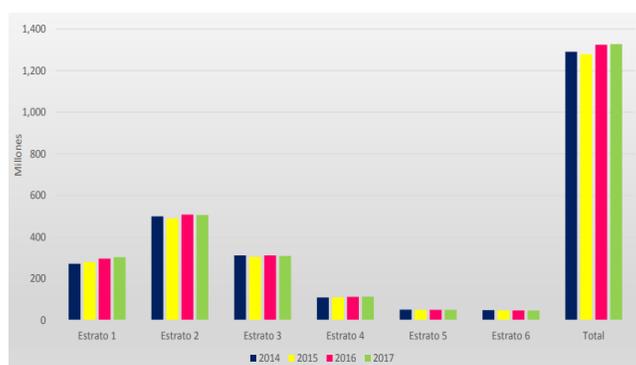


Gráfico 10. Consumo de gas. Fuente: Andesco.

Internet

En lo relacionado con la conectividad por Internet, la penetración de la banda ancha se ha aumentado a 8 millones de conexiones, con lo que más de treinta millones de colombianos tienen acceso en sus hogares a Internet (Hernández, 2014).

En este campo el país está a la vanguardia y es reconocido internacionalmente como una de las economías más avanzadas en acceso a este servicio (Hernández, 2014).

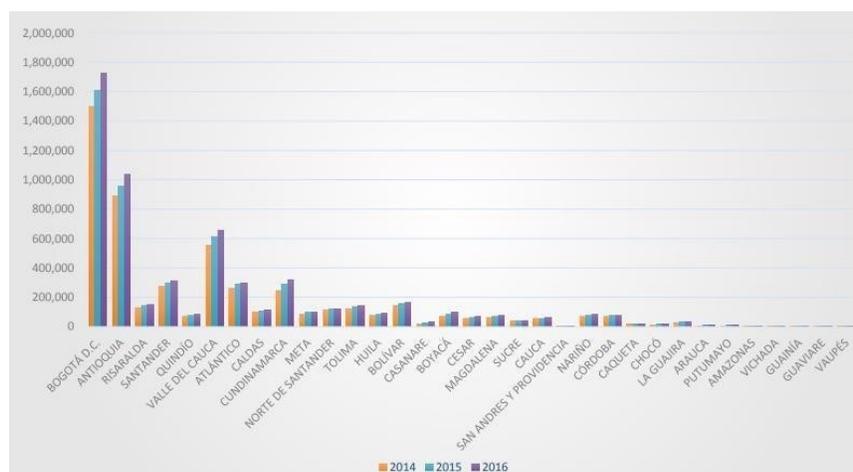


Gráfico 11. Suscriptores por departamento. Fuente: Andesco.

Comunicaciones

En otro importante frente del sector comunicaciones, se tienen 4,6 millones de suscriptores en televisión por suscripción, mientras la cobertura de la señal abierta llega a prácticamente todos los rincones del país.

El reto en la televisión es contar con mayor velocidad de banda ancha y que existan más contenidos y acceso de los colombianos a la sociedad de la información (Hernández, 2014).



Gráfico 12. Suscriptores a telefonía. Fuente: Andesco.

Acueducto

En acueducto la cobertura urbana es cercana al 90 por ciento. En las ciudades grandes e intermedias este indicador es cercano al 100 por ciento con servicio de alta calidad. El gran reto es mejorar el servicio en los municipios menores y zonas rurales, proceso en el cual se ha avanzado notoriamente en los últimos años, con millonarias inversiones y un reordenamiento estratégico de éstas (Hernández, 2014).

En alcantarillado, la cobertura urbana es cercana al 85 por ciento. Allí el gran reto está en el tratamiento de las aguas servidas, que actualmente es del 35 por ciento del caudal tratado. Sin duda, será uno de los temas prioritarios en las próximas décadas para el país. En residuos sólidos, la cobertura de recolección en cascos urbanos es superior al 95 por ciento. Del total de las toneladas de residuos generadas, alrededor del 90 por ciento se disponen en rellenos sanitarios. El gran reto está en el aprovechamiento industrial y económico de éstos, así como en la incorporación de los recicladores a procesos productivos con este tipo de recursos (Hernández, 2014).

A manera de conclusión, se puede identificar al sector de servicios públicos y TIC como uno de los más estratégicos en la economía, ya que representa casi el 5 por ciento del PIB; genera alrededor de 100.000 empleos directos, más de 300.000 indirectos, al tiempo que irradia beneficios a la comunidad, la industria y el comercio (Hernández, 2014).

Pero, definitivamente, los grandes retos del sector se resumen en una sola palabra Sostenibilidad, que será analizada desde todas sus variables en el 16 Congreso Nacional e Internacional de Servicios Públicos, que Andesco realizará en Cartagena la última semana de junio (Hernández, 2014).

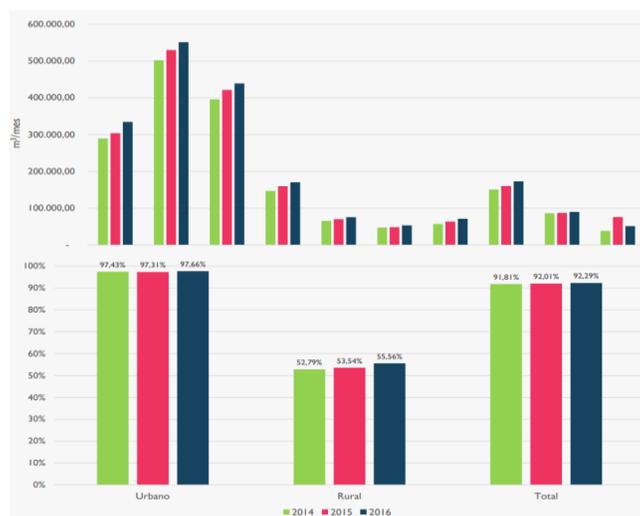


Gráfico 13. Cobertura de acueducto. Fuente: Andesco.

Sistema ambiental escala macro de Colombia

Cuerpos de agua

Colombia en 1990 ocupaba el cuarto lugar en el mundo después de la Unión Soviética, Canadá y Brasil en mayor volumen de agua por unidad de superficie. El rendimiento hídrico promedio del país, según los expertos, era de 60 litros por kilómetro cuadrado, lo que era seis veces mayor que el rendimiento promedio mundial y tres veces el de Suramérica. Actualmente el panorama es totalmente diferente. El volumen de agua ha disminuido y su calidad también ha hecho que la disponibilidad de agua en el país sea inferior, esto debido a la tala indiscriminada de bosques, situación que atañe directamente a los ecosistemas acuáticos y terrestres, de los cuales depende casi en su totalidad la vida de la tierra (Jimenez & Galizia, 2012).

Colombia es el único país de Suramérica con 1.600 km de costa en el Mar Caribe y 1.300 km en el Océano Pacífico. Debido a su ubicación geográfica en la zona ecuatorial y a sus complejas formas de relieve, posee una diversidad de climas y un mosaico de ecosistemas. Nuestro país posee uno de los ecosistemas más complejos y frágiles del mundo, el cual alberga el 10% de la fauna y la flora mundial (Jimenez & Galizia, 2012).

El río Magdalena es el más importante de Colombia, fluye hacia el norte entre las cordilleras Oriental y Central, cruzando prácticamente todo el país, y desemboca en el mar Caribe cerca de la ciudad de Barranquilla después de un curso de aproximadamente 1.538 kms. El río Cauca también es un importante curso fluvial y medio de comunicación; tiene una longitud de 1.350 km y fluye hacia el norte entre las cordilleras Central y Occidental y se une con el Magdalena unos 320 km antes de llegar al mar Caribe. En el oeste, el río Patía corre a través de los Andes para desembocar en el Pacífico. Son numerosas las desembocaduras de ríos a lo largo de las costas, pero no existen buenos puertos naturales (Jimenez & Galizia, 2012).



Mapa 3. Red hídrica Colombia. Fuente: Internet.

Zonificación hidrográfica

La ubicación geográfica, la variada topografía y el régimen climático que caracterizan el territorio colombiano han determinado que éste posea una de las mayores ofertas hídricas del planeta; sin embargo, esta oferta no está distribuida homogéneamente en todo el territorio, y está sometida a fuertes variaciones que determinan la disponibilidad en el recurso hídrico (Jimenez & Galizia, 2012).



Mapa 4. Zona hidrográfica. Fuente: Internet.

Para realizar un análisis del recurso hídrico en Colombia, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha avanzado en la definición de una Política Nacional para la Gestión Integrada del Recurso Hídrico, la cual reconoce a la cuenca hidrográfica como la unidad de planificación del territorio colombiano, para lo cual se realizó una zonificación hidrográfica que consta de tres niveles: el primer nivel corresponde a cinco grandes áreas hidrográficas, que son las siguientes (Jimenez & Galizia, 2012):

- La región Andina, en el occidente, donde se concentra la mayoría de la población colombiana. Conformada por tres cordilleras (Andes) que recorren al país de sur a norte (Jimenez & Galizia, 2012).
- La región del Caribe, en el norte, caracterizada por climas cálidos, costa, playas. Zona

agrícola y turística en la parte costera (Jimenez & Galizia, 2012).

- La región Pacífica, en el occidente a lo largo de la costa pacífica, cubierta por bosques tropicales y vegetación exuberante, con climas cálidos y húmedos (Jimenez & Galizia, 2012).
- La región de los Llanos Orientales, en la parte suroriental, consiste en vastas extensiones de tierras onduladas y planas. Es rica en agricultura y ganadería, así como en yacimientos de petróleo (Jimenez & Galizia, 2012).
- La región Amazónica, en el suroeste del país, cubierta de inmensas selvas tropicales (Jimenez & Galizia, 2012). Colombia posee una población de 44.935.46 (Jimenez & Galizia, 2012)¹.

Y el segundo nivel a 41 zonas hidrográficas, y el tercer nivel a 309 sub zonas hidrográficas (Jimenez & Galizia, 2012).

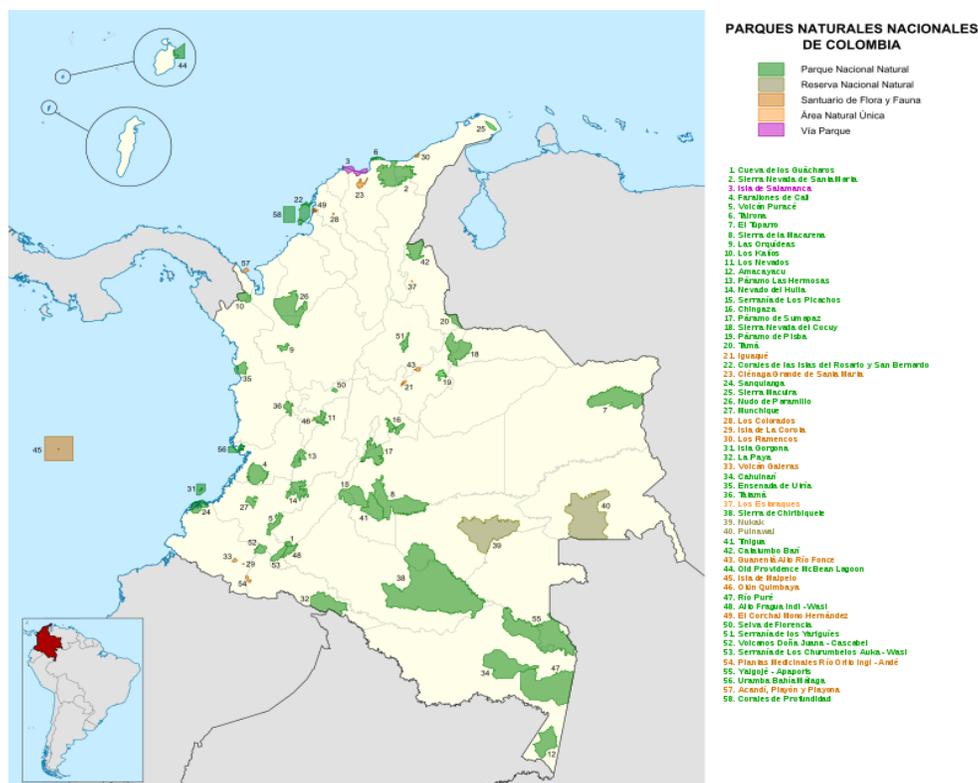
Áreas protegidas, zonas de reserva ecológica y ambiental

El Estado colombiano creó el Sistema de Parques Nacionales en 1948, con el fin de proteger y conservar los ecosistemas y las poblaciones de especies de flora y fauna silvestres. El Estado declaró un total de 51 áreas protegidas, de la siguiente manera: 37 Parques Nacionales Naturales, 10 Santuarios de Fauna y Flora, 2 Reservas Nacionales Naturales, un Área Natural Única y una Vía Parque. Estas áreas están destinadas a la conservación, la protección de la vida silvestre y de las fuentes de agua en Colombia, y son administradas por el Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (Carmona, 2017).

Existen en Colombia, además de estas áreas, varias iniciativas de personas naturales, familias y organizaciones propietarias de tierras rurales dedicadas a la conservación de la flora y

la fauna. Entre éstas se destaca la Asociación Red Colombiana de Reservas Naturales de la Sociedad Civil, que cuenta en la actualidad con 232 reservas en todo el territorio nacional. La Red apoya actividades de protección y conservación de la biodiversidad, desarrollo de alternativas de producción ‘sostenible’ y amigable con el ambiente, educación ambiental y la organización de los grupos de ‘Herederos del Planeta’, conformados por niños y jóvenes amigos de la naturaleza (Carmona, 2017).

Los encargados de que estas zonas estén protegidas está organizado por diversos actores sociales e institucionales que avanzan a nivel regional y local en la conformación de subsistemas de áreas protegidas. Por otra parte, Parques Nacionales Naturales de Colombia propició la firma de un memorando de entendimiento para definir e implementar las actividades del plan de trabajo de áreas protegidas, entre ellas el plan de acción del SINAP. Forman parte de este memorando de entendimiento las siguientes organizaciones: WWF, TNC, CI, Fundación Natura, ASOCARS, INVEMAR, Instituto Alexander Von Humboldt, UICN, WCS, Asociación Red Colombiana de Reservas Naturales de la Sociedad Civil, Fondo Patrimonio Natural, Departamento Nacional de Planeación y Parques Nacionales Naturales de Colombia (SINAP, 2009).

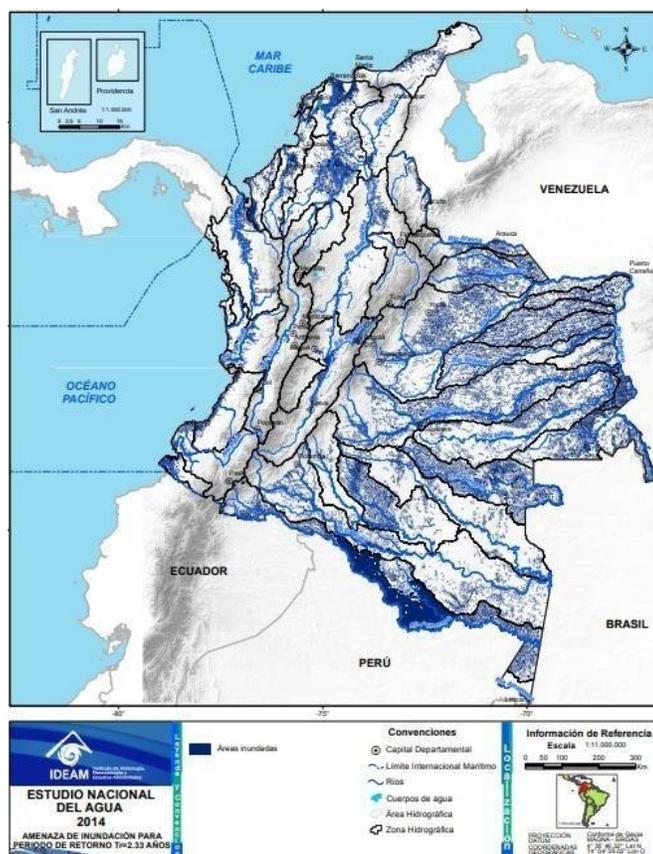


Mapa 5. Parques naturales de Colombia. Fuente: Internet.

Áreas inundables

Uno de los fenómenos más trágicos son las inundaciones. En los últimos treinta años se han presentado 8000 casos, dejando miles de damnificados. Según el Instituto de Estudios Ambientales (Ideam) y la Dirección General de Prevención y Atención a Desastres (DGPAD), tales desastres dejaron 21 033 víctimas fatales, 5 064 heridos, 24 727 desaparecidos, 6 753 189 damnificados y 34 731 edificaciones destruidas (Restrepo, 2016).

Para conocer a fondo las dinámicas que generan los desastres producidos por el desbordamiento de los ríos para prevenir las tragedias en las comunidades ribereñas, investigadores del Departamento de Geociencias y Medio Ambiente de la Facultad de Minas de la Universidad Nacional se aplicaron a diseñar metodologías que permitieran identificar áreas amenazadas por inundaciones (Restrepo, 2016).



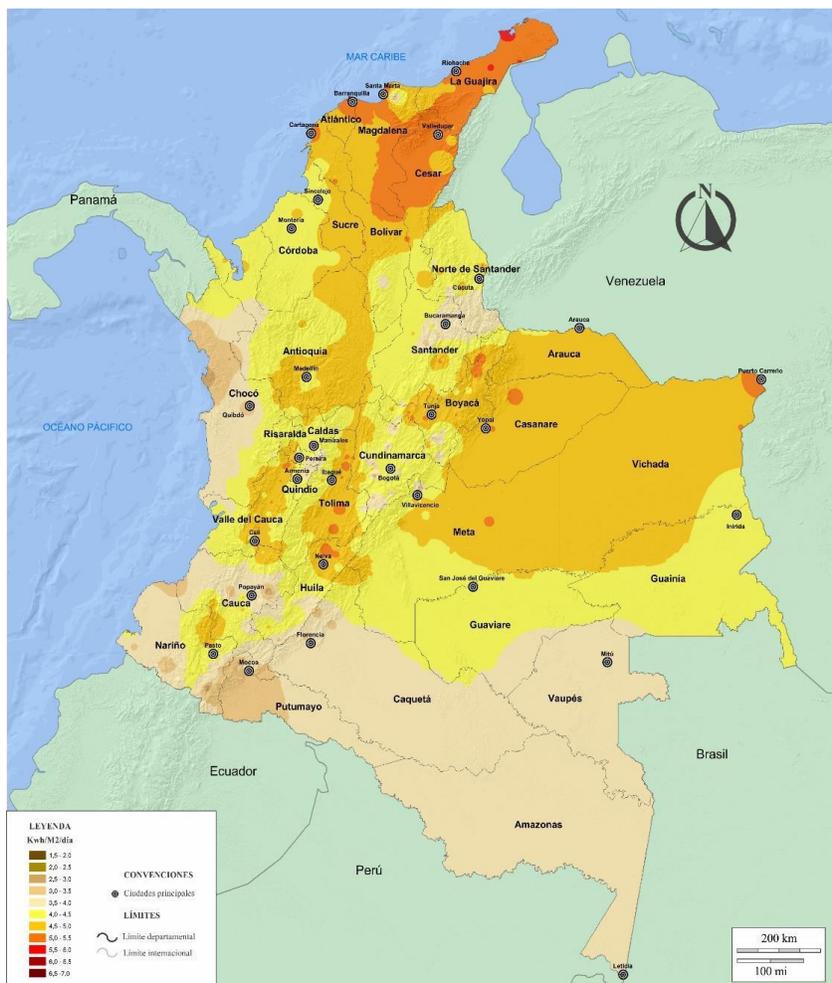
Mapa 6. Zonas amenazadas por inundaciones. Fuente: IDEAM.

El 32.6% del área hidrográfica del Amazonas presenta amenaza de inundación por desbordamiento de cauces asociados a eventos extremos.

Radiación solar y temperatura

Las con mayor intensidad de radiación solar global en Colombia, superiores a los 5,0 kWh/m² por día son: la Región Caribe, noreste de la Orinoquía, amplios sectores de Meta y

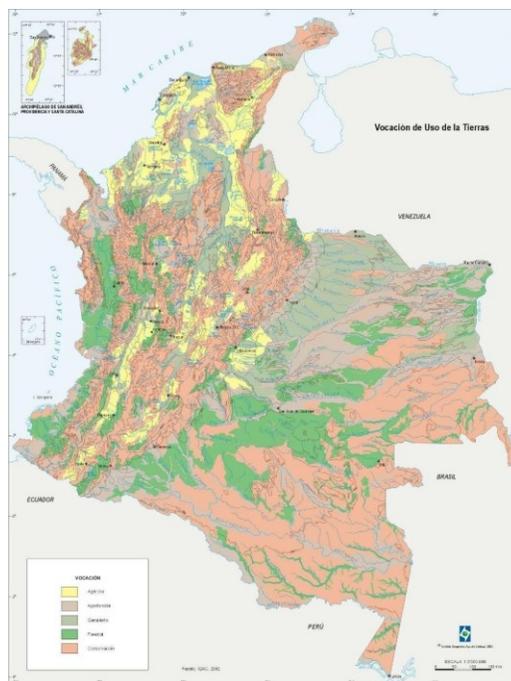
Casanare y pequeños sectores de los departamentos de Cauca, Huila, Valle del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Boyacá, Los Santanderes, Antioquia y las islas de San Andrés y Providencia (Colobaradores de Wikipedia, 2020).



Mapa 7. Radiación solar y temperatura. Fuente: Internet.

Delimitación, uso y actividad de suelo territorial escala macro Colombia

Existen varios tipos de suelos en Colombia cuenta con la mayoría de órdenes que existen en el mundo.



Mapa 8. Uso de suelos de Colombia. Fuente: Internet.

En Colombia la zonificación agrícola está encargada del levantamiento de tierras mediante un criterio sobre zonas establecidas mediante una serie de características presentadas, esto se logra mediante escalas definidas, las cuales permiten cartografiar y analizar muchas tierras, buscando así sostenibilidad, con el fin de conservarlas, preservarlas o recuperarlas.

La vocación actual de las tierras en Colombia se divide en 5 clases; Agrícola, Agroforestal, Ganadera, Forestal y de Conservación. Cada vocación tiene su uso correspondiente.

Tabla 3. Clase de vocación. Fuente: Elaboración propia.

Vocación Actual	Usos Principales Recomendados
Agrícola	Cultivos transitorios intensivos Cultivos transitorios semintensivos Cultivos semipermanentes y permanentes intensivos Cultivos semipermanentes y permanentes semiintensivos
Agroforestal	Silvoagrícola, Agrosilvopastoril, Silvopastoril
Ganadera	Pastoreo intensivo y semintensivo Pastoreo extensivo
Forestal	Producción Protección /Producción
Conservación	Forestal de protección Recursos hídricos e hidrobiológicos Recuperación

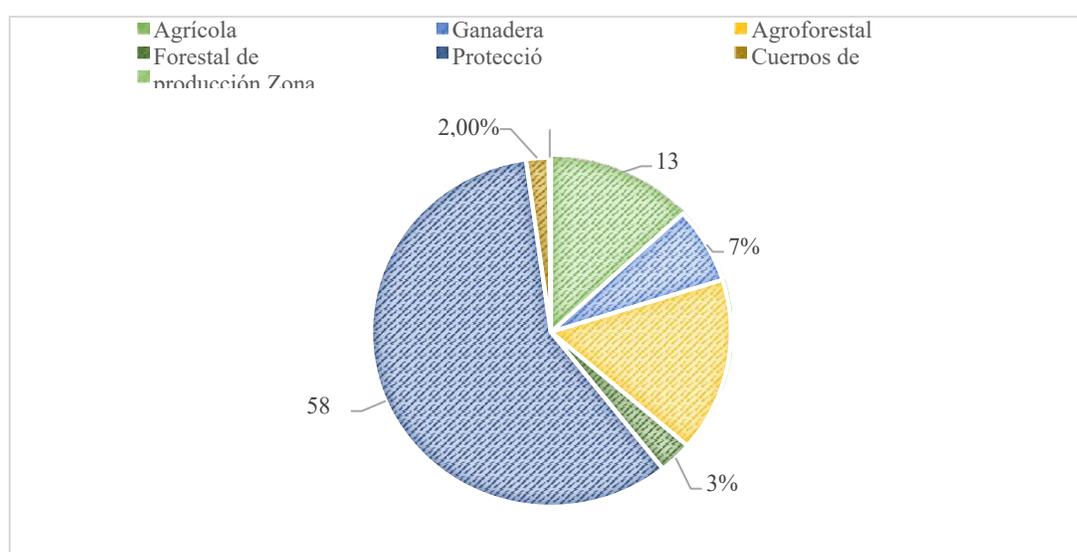


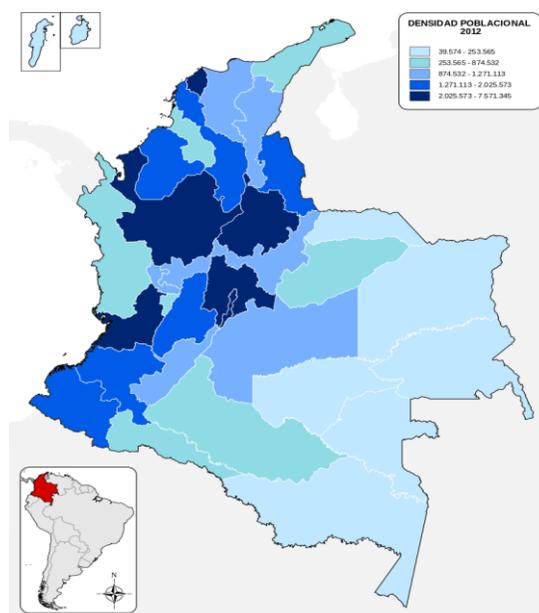
Gráfico 14. Vocación de cada suelo. Fuente: Andesco.

Los usos en Colombia tienen su pro y su contra.

Como características que destacan por su problemática son la debilidad para la planificación de los usos, muchas tierras para pocos propietarios, realización de ganadería en zonas de protección y la explotación de minas que generan gran degradación de los suelos. Como puntos a destacar son los usos adecuados en el territorio, el amplio del uso ganadero y la gran variedad de cuerpo hídrico y las grandes zonas que aún están en conservación.

Dinámica demográfica escala macro Colombia

Según los datos del último censo general de población, realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), la República de Colombia contaba el año 2005 con 42'888.594 habitantes, de los cuales 31'886.602 (74,3%) habitan en las cabeceras municipales o distritales y 11'001.990 (25,7%) en el sector rural. El 51,4% son mujeres y el 48,6% hombres (Carreño, 2011).



Mapa 9. Densidad poblacional. Fuente: Internet.

Estructura poblacional

La población femenina en 2018 fue mayor, con 25.283.976 mujeres, lo que supone el 50,3% del total, frente a los 24.364.709 hombres que son el 49,07% (Expansión Datos macro, 2018); resaltando que por cada 100 mujeres hay 95 hombres, y por cada 100 hombres hay 106 mujeres.

La participación de la población según grandes grupos de edad en el avance del Censo Nacional de Población y Vivienda, se observa que los menores de 15 años a la fecha presentan una participación de 22,5%, mientras el grupo de 15-64 años y los mayores de 64 años de edad, muestran participaciones de 68,3% y 9,2% respectivamente, con relación al total de la población censada (Perididco El Tiempo, 2018).

Según la ONU, tan solo el 0,29% de la población de Colombia son inmigrantes (Expansión Datos macro, 2018). Lo que clasifica a Colombia en el puesto 183º de porcentaje de inmigración alrededor del mundo.

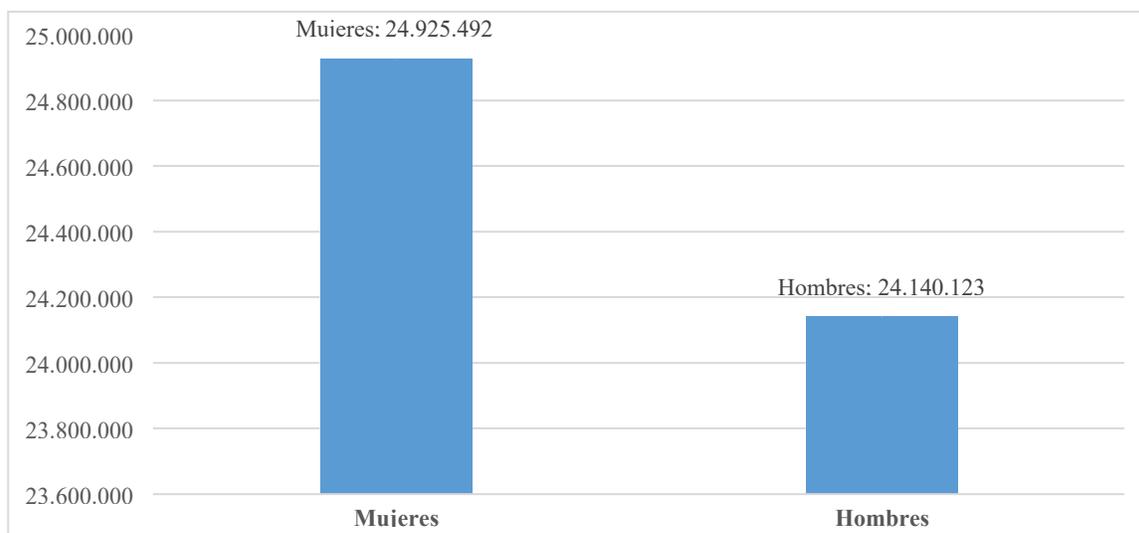
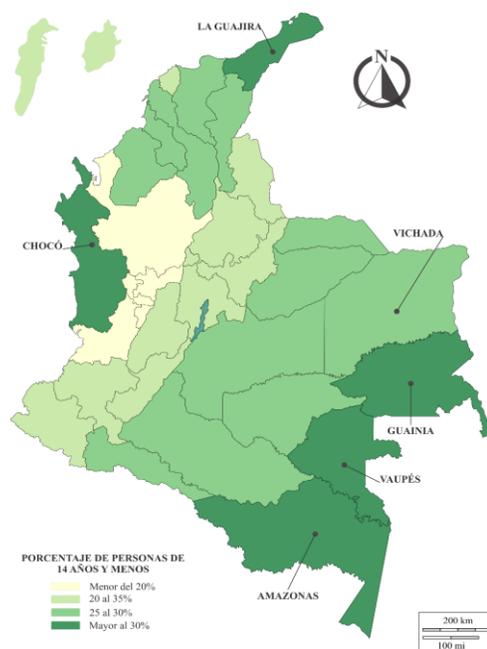


Grafico 15. Estructura poblacional. Fuente: Internet.

Tabla 4. Población por grupos de edad. Fuente: Elaboración propia.

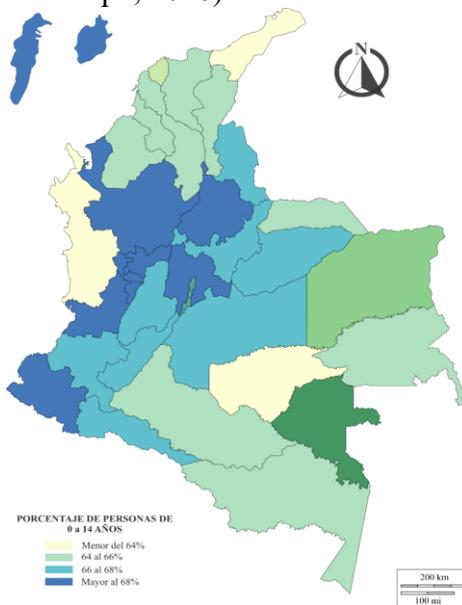
Grupo De Edad	Ambos Sexos	Hombres	Mujeres
0 -14 Años	22,5%	11,5%	11,0%
15 -64 Años	68,3%	33,0%	35,3%
65 Años y más	9,2%	4,1%	5,1%

Se puede concluir que por cada 10 personas entre los 15 – 64 años hay 4 mayores de 65 años en el territorio.



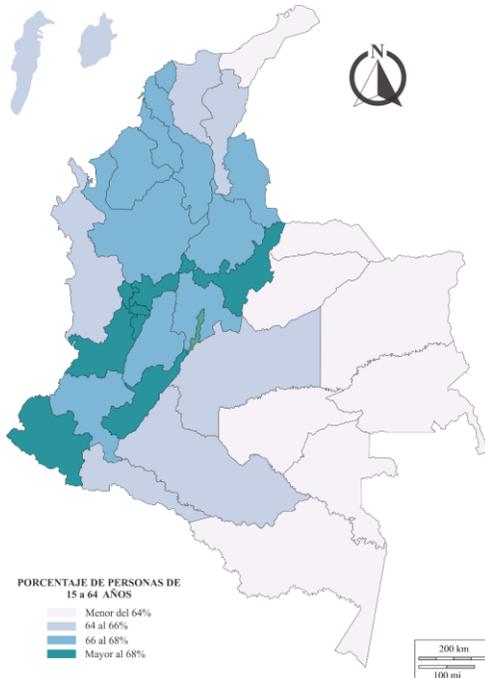
Mapa 10. Porcentaje por personas menores de 14 años. Fuente: Internet.

Las proporciones más altas de personas menores de 15 años se concentran en los departamentos limítrofes o fronterizos del país, principalmente en La Guajira, Vichada, Vaupés, Amazonas y Chocó (Perididco El Tiempo, 2018).



Mapa 11. Porcentaje de personas de 0 a 14 años. *Fuente:* Internet.

La población en edades entre los 0 y los 14 años potencialmente productivas se observa que presenta mayor concentración en el centro y occidente del país con porcentajes de participación similares en todo el territorio nacional.





Mapa 12. Porcentaje de personas de 0 a 14 años. Fuente: Internet.

La población en edades de 14 a 64 años y más potencialmente productivas se observa que presenta mayor concentración en el centro y occidente del país con porcentajes de participación similares en todo el territorio nacional.

Relaciones dinámicas

Condiciones económicas escala macro Colombia

Según el PIB (Producto interior bruto) Bogotá es la ciudad más productora con un 25% de índice PIB del país, por delante del departamento de Antioquia con un 13,9%.

Mapa 13. Colombia con el índice del PIB. Fuente: Internet.

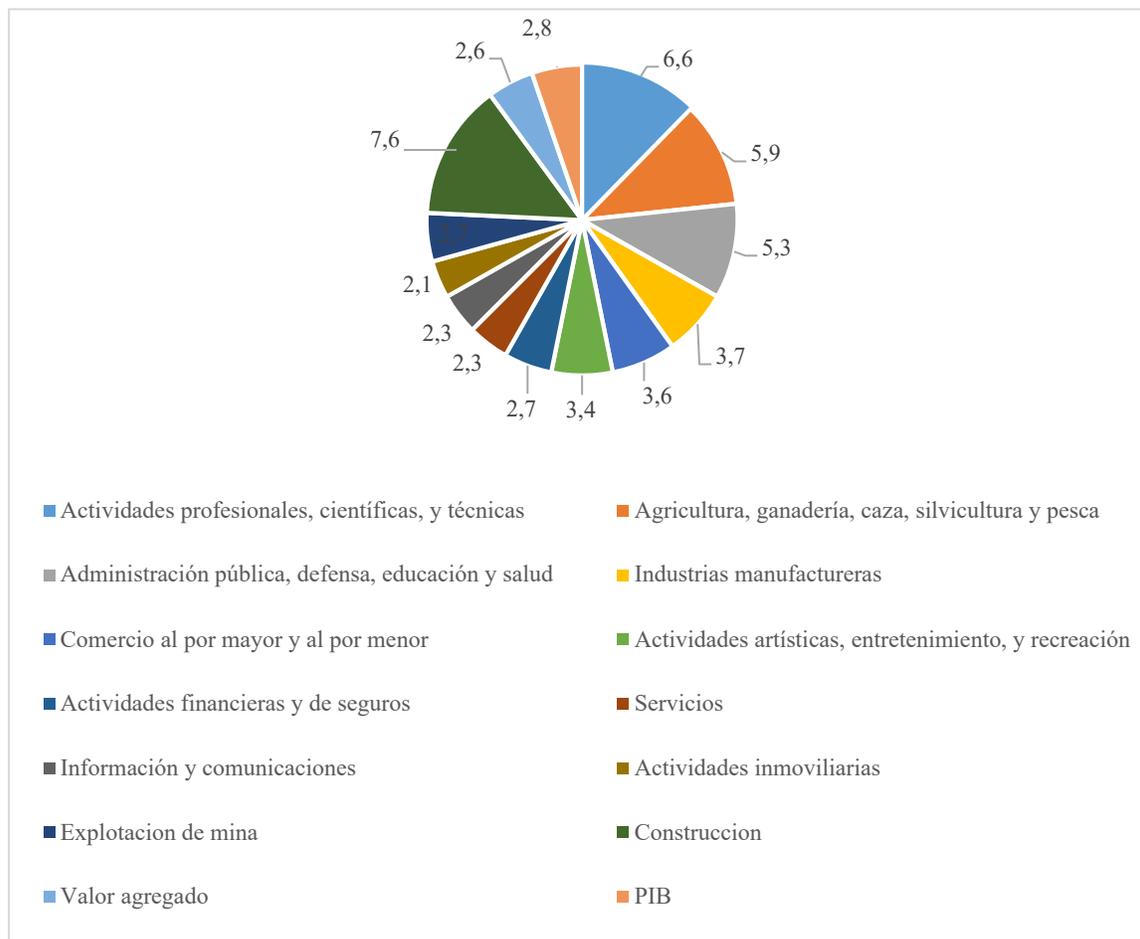


Gráfico 16. Tasa de crecimiento anual de ingresos según su actividad. Fuente: Elaboración propia.

Como se ve en la gráfica se puede asegurar que la construcción es el principal productor económico a nivel nacional creciendo un 7,6% a comparación de las otras actividades de ingresos nacionales.

Las actividades inmobiliarias son las que menos incrementaron con respecto con las demás actividades, incrementando tan un 2,1% haciéndola como la menor fuente de ingresos debido a su demanda.

Tránsito y movilidad escala macro de Colombia

El transporte en Colombia tiene un rol de gran relevancia ya que los habitantes, la economía, el mercadeo y el sector agrícola se transporta por las vías nacionales, dependiendo el estado de las vías, las leyes de las carreteras y el tiempo se puede variar la productividad de las actividades ya mencionadas.

Se analizará como varia la movilidad según los datos estadísticos que nos dan los prestadores de servicios nacionales para así concluir las diferencias que hay año tras año.

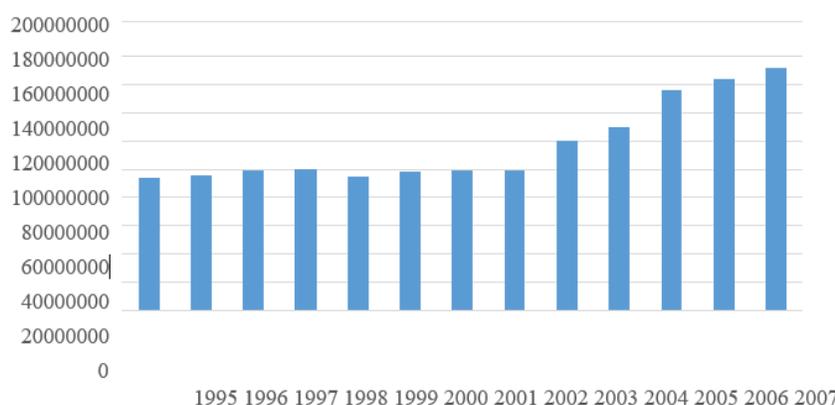


Grafico 17. Grafica de pasajeros cifrados 2007. *Fuente:* Elaboración propia.

Se diferencia el gran incremento que se ve en la movilidad del país año a año.

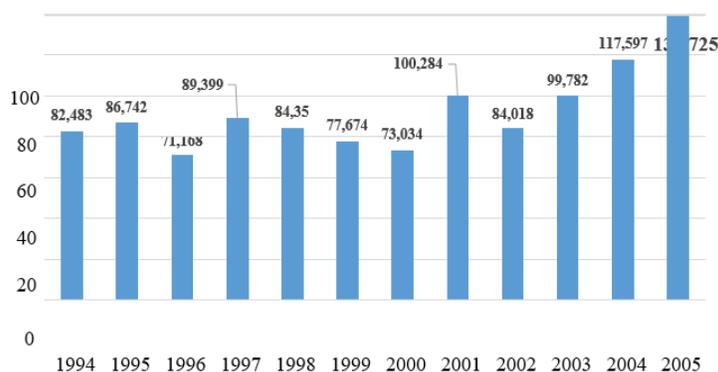
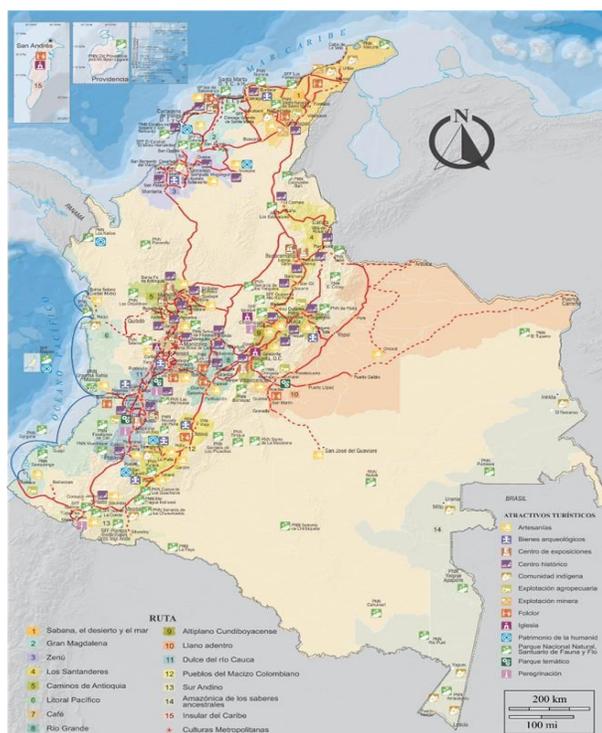


Grafico 18. Grafica de las cifras de las cargas de toneladas por año 2005. *Fuente:* Elaboración propia

La movilización de carga por carretera muestra el comportamiento del sector y de la economía Nacional. Actualmente llega a 100 millones de toneladas año aproximadamente, observándose un crecimiento con respecto a la década anterior (Ministerio de Transporte De Colombia, 2005).

El turismo escala macro Colombia

Uno de los influentes más importantes del país es el turismo, en los cuales resaltan los siguientes distritos turísticos: archipiélago de San Andrés y Providencia, Cartagena y Santa Marta.



Mapa 14. Rutas turísticas. Fuente: Ministerio de Cultura.

El punto de atracción turística se concentra en la biodiversidad y cultura del país, el cual recibe variedad de visitantes, los cuales en su mayoría buscan conocer la variedad cultural del país.



Gráfico 19. Llegada de visitantes extranjeros no residentes por departamento. Fuente: Elaboración propia

Llegada de visitantes extranjeros no residentes por departamentos de destino (Migración Colombia- Cálculos OEE- MINCIT). Se pueden observar 6 departamentos referentes, en los cuales se puede observar que Bogotá es la ciudad con más llegada de turistas.

En Colombia una de las fuentes más grandes de empleo es el turismo, lo cual ofrece grandes oportunidades de ocupación. En sectores formales podemos encontrar restaurantes, alojamiento, agencias de viaje, transporte y esparcimiento.

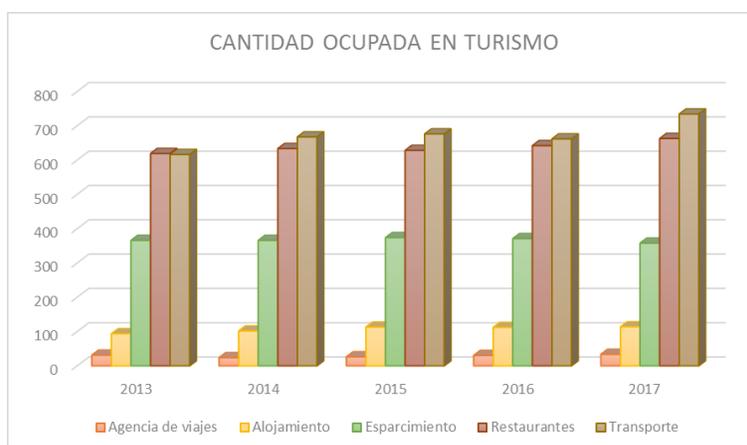


Gráfico 20. Cantidad ocupada en turismo. Fuente: Elaboración propia

Cantidad ocupada en turismo según categorías (Gran encuesta integrada de hogares, DANE, 2017). Una de las fuentes constantes de empleo son las agencias de viaje y la fuente más importante es el transporte. El empleo informal se puede analizar en las áreas metropolitanas y un total de trece ciudades.

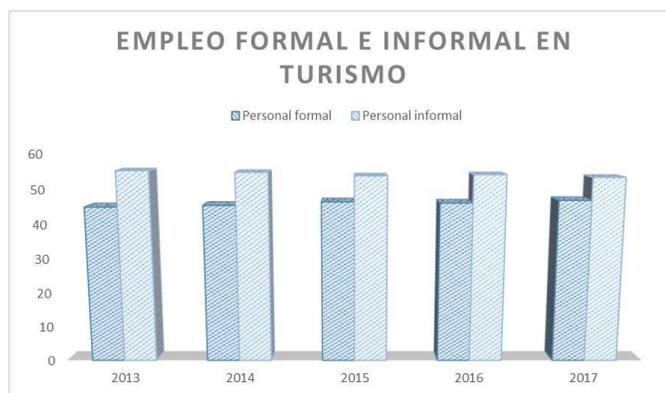


Grafico 21. Empleo formal e informal en turismo. *Fuente:* Elaboración propia

Empleo formal e informal en turismo (Gran encuesta integrada de hogares, DANE Como se puede notar en la gráfica en los últimos años el personal informal es mucho mayor ya que no tienen mucha variación.

Cultura escala macro de Colombia

En Colombia las comunidades tienen un papel fundamental de identificar y valorar sus manifestaciones culturales.



Mapa 15. Elementos representativos de la cultura colombiana. Fuente: Somos cultura

En la cultura colombiana resalta una lista de patrimonio cultural inmaterial del ámbito nacional.



Grafico 22. Distribución porcentual de personas de 18 años y más *Fuente:* Internet

Se identifica que las personas donde tiene mucha más participación es en las organizaciones y en los grupos religiosos.

Problemáticas

- Poco conocimiento respecto al mecanismo de participación ciudadana.
- No se logra hacer que Colombia sea un país democrático.
- Poca presencia en espacios culturales.

Potencialidades

- Presencia de la comunidad en eventos de presentación.
- Variedad de elementos culturales.
- Gran participación en mecanismos de participación ciudadana

Dinámica poblacional macro Colombia

El GEIH (La Gran Encuesta Integrada de Hogares) es el encargado de brindar cierta información básica que habla de la estructura de la densidad y la fuerza del empleo.

Ofrece información, tanto a nivel nacional como detallado por regiones, departamentos y para cada una de las capitales de los departamentos. Con estos datos oficiales, la sociedad conoce cuál es la evolución de los empleados y desempleados, si aumenta la población activa, y todo tipo de información respecto al empleo de las familias (Ministerio de Vivienda, 2015).

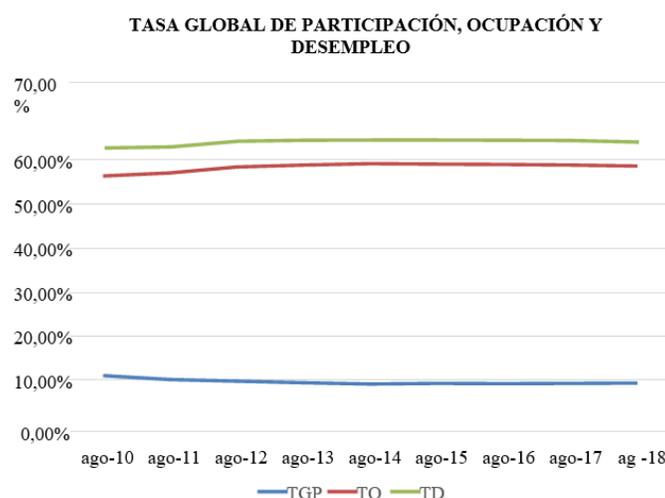


Grafico 23. Tasa global de participación, ocupación y desempleo. Fuente: Internet

Los cambios por en los últimos 8 años se han mantenido en un margen casi estable como se puede en los porcentajes de las tablas, es este tópico se mantiene la constancia.

Para enero de 2018 la tasa de desempleo fue 11,8%, la tasa global de participación 63,2% y la tasa de ocupación 55,8%. En el mismo mes del año anterior estas tasas fueron 11,7%, 63,8% y 56,3%, respectivamente (DANE, 2018).

En el trimestre móvil noviembre 2017 - enero 2018, la población inactiva se dedicó principalmente a realizar oficios del hogar (42,4%) y a estudiar (35,9%) (DANE, 2018).

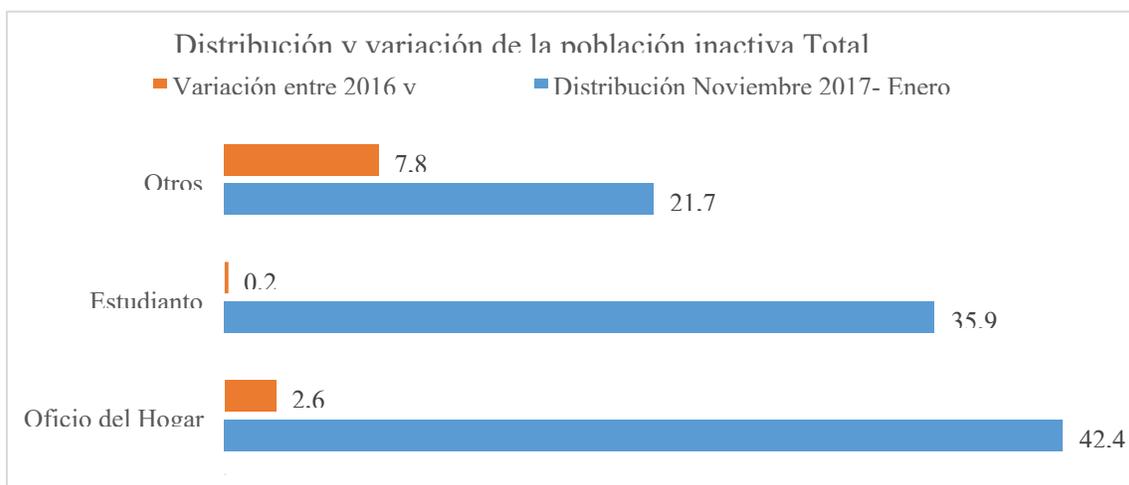


Grafico 24. Distribución y variación de la población inactiva total nacional. *Fuente:* Internet.

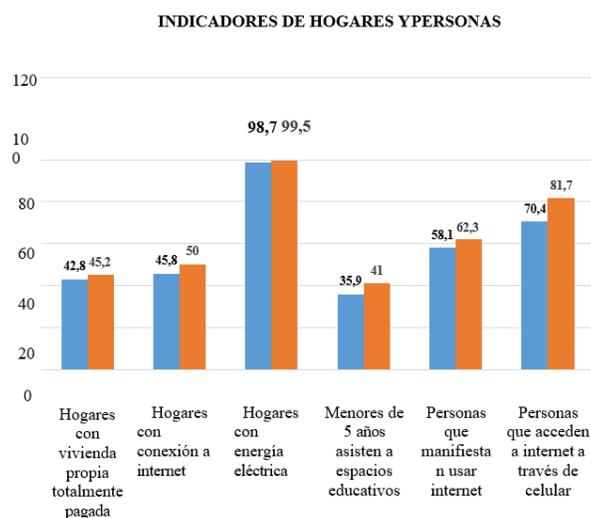


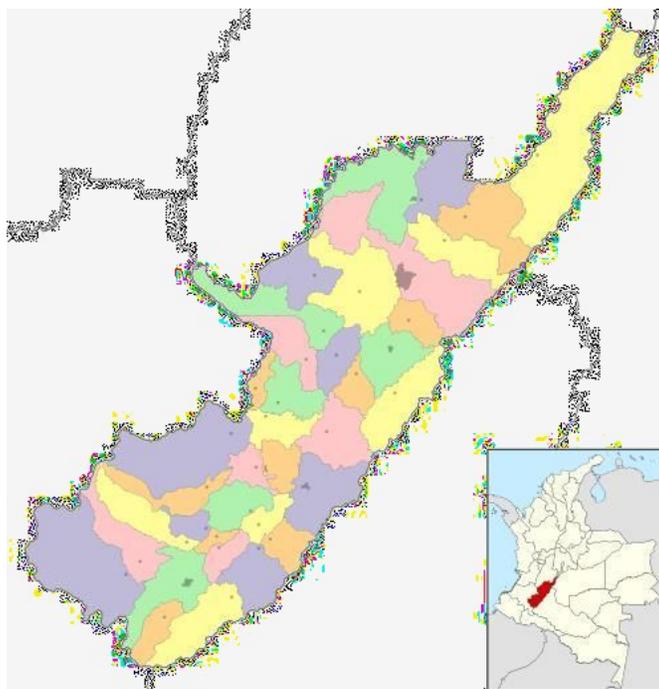
Grafico 25. Indicadores de hogares y personas. *Fuente:* Internet.

Se puede determinar con el anterior grafico que la gran mayoría de la población cuenta con energía en su hogar, la mitad de la población presta un servicio de internet al cual acceder y solo un 42,8% tiene vivienda propia en su hogar. Se puede concluir que las problemáticas que manifiesta esta actividad es que en el último año bajo la tasa de empleo y un poco menos de la mitad de la población posee vivienda propia, son las afectaciones que sobresalen. Como puntos positivos se pueden observar el gran uso poblacional del servicio de internet y toda la población a excepción de algunos poseen servicio de energía en sus hogares.

Análisis urbano y diagnóstico de escala meso del departamento del Huila

Huila es uno de los treinta y dos departamentos que, junto con Bogotá, Distrito Capital, forman la República de Colombia. Su capital es Neiva. Está ubicado al suroeste del país, en la región andina, limitando al norte con Tolima y Cundinamarca, al este con Meta, al sur con Caquetá y al oeste con Cauca. Con 19 890 km² es el séptimo departamento menos extenso, por delante de Sucre, Caldas, Risaralda, Atlántico, Quindío y San Andrés y Providencia, el menos extenso (Colaboradores de Wikipedia, 2020).

Fue creado por la ley 46 del 29 de abril de 1905, constituido por la provincia de Neiva y la del sur, pertenecientes al antiguo Estado Soberano del Tolima. El 15 de junio del mismo año, inició su vida independiente bajo la administración del doctor Rafael Puyo Perdomo.⁷⁸ De acuerdo con el DANE, posee una población estimada de 1 168 910 habitantes; se encuentra dividido en 37 municipios, así como numerosos caseríos y sitios poblados (Colaboradores de Wikipedia, 2020).



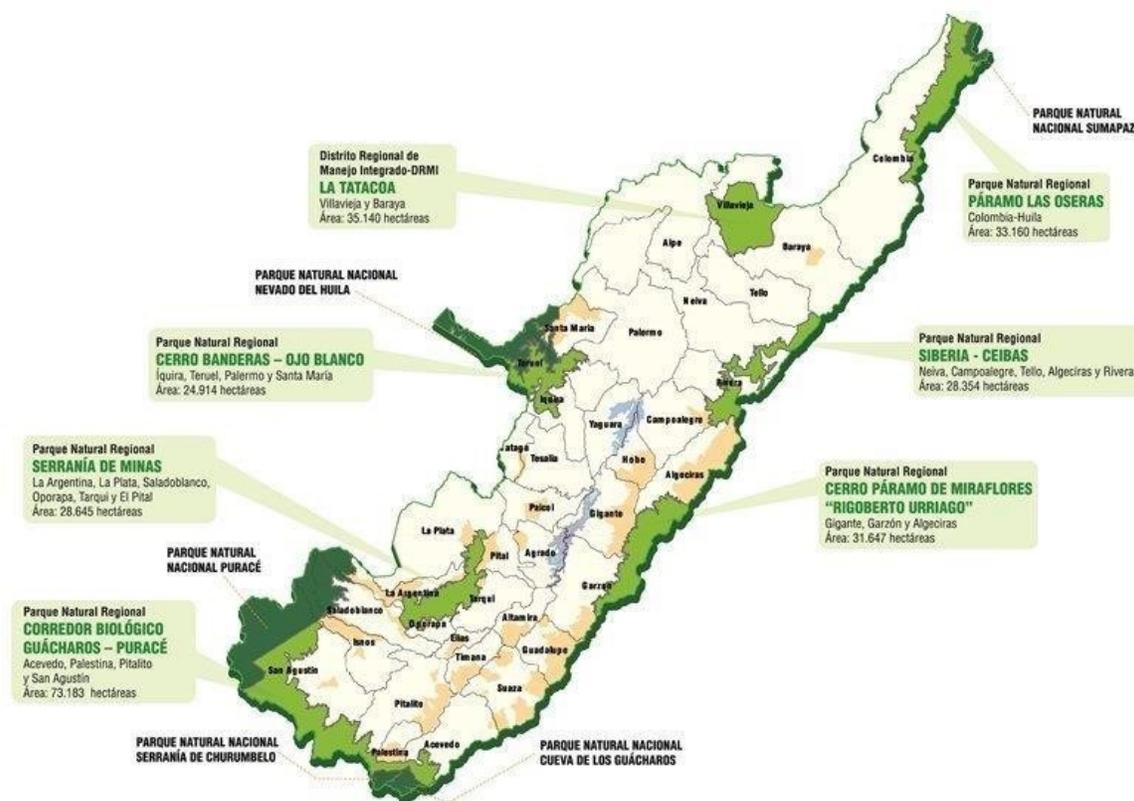
Mapa 16. Departamento del Huila. Fuente: Internet

Relaciones estáticas

Sistema ambiental del departamento del Huila

El departamento del Huila cuenta hoy con 549.840 hectáreas de áreas protegidas, distribuidas en cinco Parques Naturales Nacionales, seis Parques Naturales Regionales, un Distrito Regional de Manejo Integrado (La Tatacoa) y 28 Parques Naturales Municipales (Periodico La Nación, 2017).

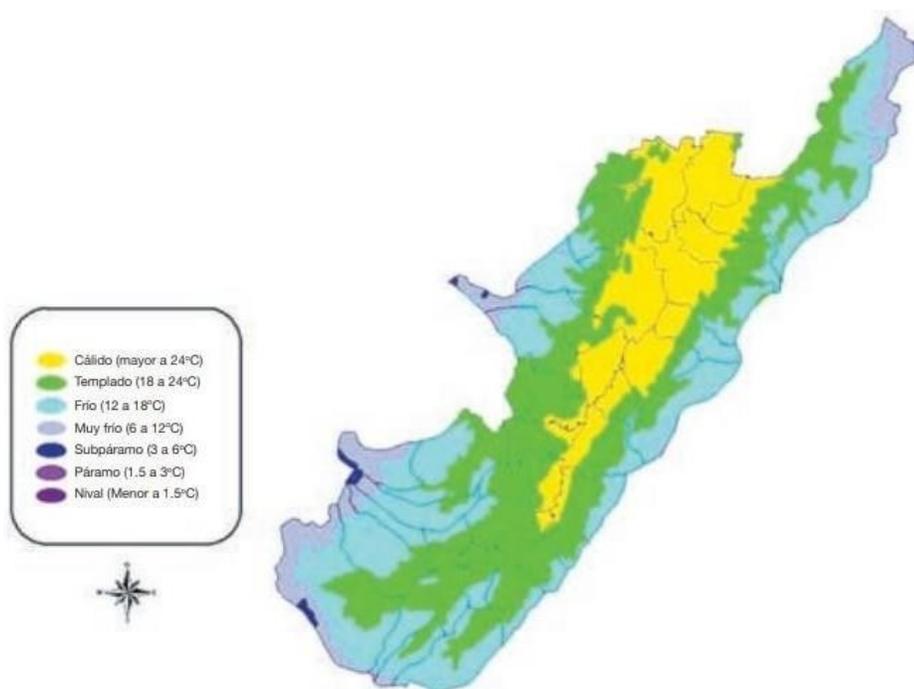
De igual forma, 119.000 hectáreas del Huila pertenecen a zonas de páramos, es decir, que al menos el 29% del área del departamento se encuentra en estado de conservación y protección (Periodico La Nación, 2017).



Mapa 17. Parques naturales del Huila. Fuente: Internet

Temperatura

El departamento ofrece una temperatura de 28°C a una altitud de 442 m.s.n.m. Por sus características topográficas posee variedad que va desde el páramo, en la zona montañosa del nevado del Huila y la Sierra Nevada de los Coconucos, donde la temperatura está por debajo de los 0°C, hasta los valles de Neiva, Aipe y Villavieja con una temperatura promedio de 26°C. También cuenta con climas fríos en los municipios de Isnos y San Agustín, cuya temperatura oscila entre los 18°C y 19°C. Sus tierras se distribuyen en los pisos térmicos cálidos (Ministerio de Agricultura, 2006).



Mapa 18. Temperaturas del Huila. Fuente: Internet

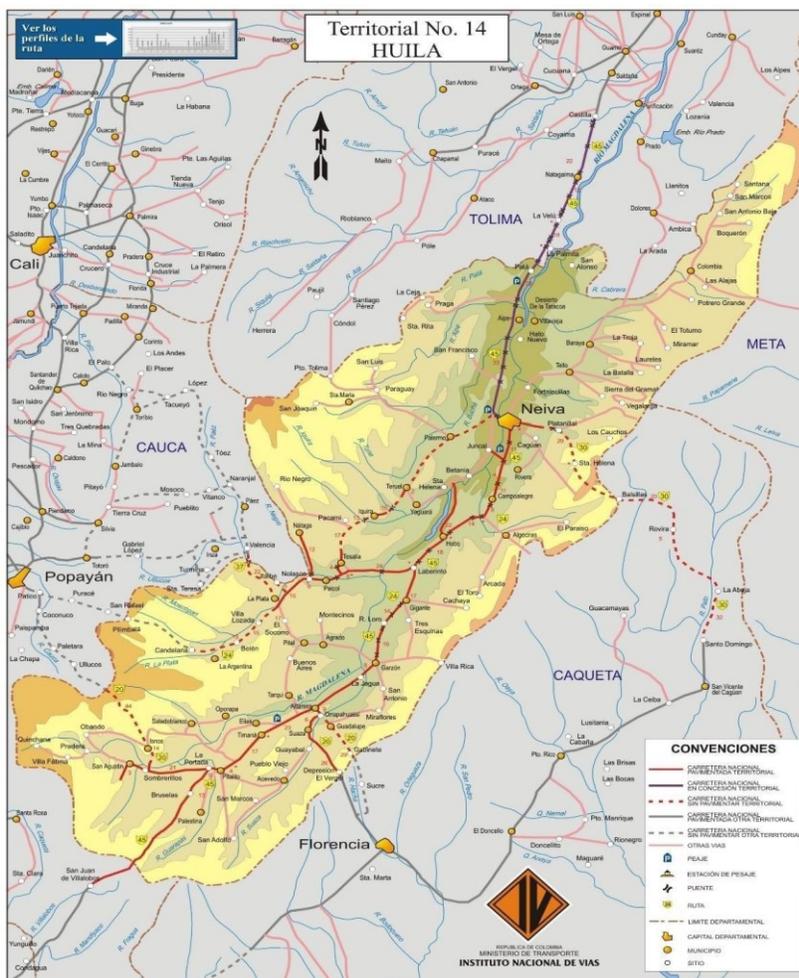
La región Surcolombiana es considerada estratégica, entre otras razones mencionadas, por su enorme riqueza natural, ya que allí confluyen los ecosistemas Pacífico, Andino y Amazónico y es zona de encuentro de ecosistemas de gran importancia, lo que ha hecho que sea un departamento particular en los temas de biodiversidad y del agua (Reyes, 2015).

Este departamento hace parte de la cuenca alta del río Magdalena, donde nacen el Macizo Colombiano y los ríos Magdalena, Cauca, Caquetá y Patía. Histórica y geográficamente, se constituye en el cruce de los cuatro corredores estratégicos mencionados (Reyes, 2015).

Paz y región El departamento tiene una extensión de 662.574 hectáreas de ecosistemas estratégicos, en los que se destacan tres corredores de conservación: corredor del valle alto del río Magdalena, asociado a las áreas de bosque seco tropical; la región ecológica de La Tatacoa, el corredor del Macizo Colombiano y el corredor Trasandino Amazónico. Sobre ellos se ubican áreas naturales importantes como los cinco parques nacionales, los parques naturales regionales Cerro Páramo Miraflores y Serranía de Minas y las áreas naturales Cerro Banderas Ojo Blanco y Siberia. Actualmente, sin embargo, los ecosistemas del Huila presentan un proceso de deterioro ante la tala indiscriminada de bosques, el uso erróneo del suelo y las inadecuadas prácticas agropecuarias (Reyes, 2015).

El traslado generaría en el municipio de Palermo una gran deforestación debido a la construcción del nuevo aeropuerto. De igual manera el bosque que se va a retirar puede ser implementado donde hoy es el aeropuerto para nivelar el daño ambiental que podría ser causado con más zonas verdes o un área recreacional en el lote donde hoy se encuentra el aeropuerto Benito Salas.

Sistema vial del departamento del Huila



La red vial del Departamento está conformada por 8.245.33 km. distribuidos de la siguiente manera (Gobernación del Huila, 2017)

Mapa 19. Sistema vial del Huila. Fuente: Internet

- **Red vial primaria.**

A cargo de la Nación con 857,63 km. de los cuales 560,41 km. (65.34%) se encuentran pavimentados con excelentes especificaciones y 297,22 Km. (34,66%) en afirmado.

Forman parte de este sistema la vía Troncal del Magdalena que recorre el Huila de norte a sur, lo vincula con el Putumayo y se encuentra en construcción la conexión con Ecuador. Esta Troncal estructura el sistema vial departamental; con relación al oriente, las vías Suaza – Florencia de excelentes especificaciones y la vía Neiva – San Vicente; en sentido occidente, dos vías La Plata – Popayán (en proceso de construcción La Plata – Inzá – Popayán) y la de Pitalito – Isnos – Paletará – Popayán, priorizada por el Gobierno Nacional para iniciar los trabajos de pavimentación (Gobernación del Huila, 2017).

- **Red vial secundaria.**

En el inventario de la red secundaria que posee actualmente el Departamento, se tiene un total de 2066.7 kilómetros de los cuales 194,9 kilómetros están a cargo de la Nación por intermedio del INVIAS como red secundaria, de igual manera de esta red el INVIAS ha retomado 397.5 kilómetros como red Terciaria, por lo que en estas condiciones la longitud real a cargo del Departamento serán 1480.3 kilómetros (Gobernación del Huila, 2017).

Del total de la red secundaria en el inventario se encuentran pavimentadas 526.0 kilómetros de los cuales 70,3 están a cargo del INVIAS, quedando a cargo del Departamento 455,7 Km. Sin contabilizar lo que está en construcción por el Plan 2500. La red vial secundaria a cargo del Departamento es de 1.480.3 Km, tenemos pavimentados 464.2 Km (31.3%), de los cuales el 69% se considera en buen estado, el 4% regular y malo el 27%. El 68.7% restante 1,016.1 km, se encuentra en afirmado, el cual exige un mantenimiento periódico, ampliación en la mayoría de los casos, construcción de obras de drenaje y de protección que permita su

conservación (Gobernación del Huila, 2017).

Vías secundarias

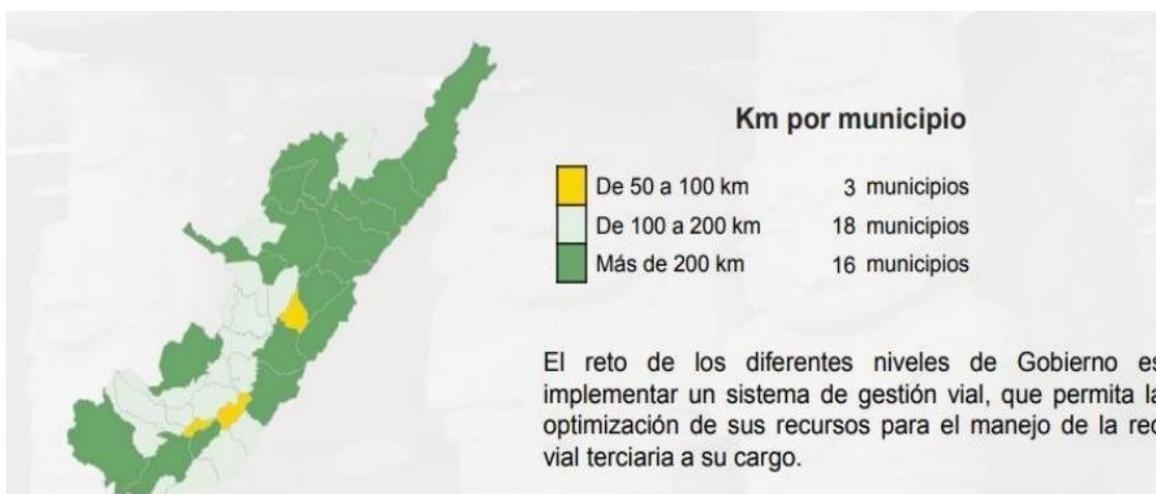
Las vías de la red secundaria requieren de un mantenimiento rutinario para garantizar el tránsito vehicular y peatonal en forma continua y aceptable, en un nivel razonable de transitabilidad y visibilidad, con el fin de que todas las obras de arte (alcantarillas, cunetas, pontones, boxcoulvert) estén en funcionamiento para el correcto drenaje de las aguas lluvias, que no presenten obstrucciones en la banca, por los derrumbes y que la superficie de rodadura presente las condiciones apropiadas para el tráfico, como también mejorar las condiciones de los niveles de visibilidad, por la vegetación que se desarrolla al borde de la vía (Gobernación del Huila, 2017).

Red vial terciaria

La red vial terciaria a cargo de los municipios es de 3,589.0 km y la red vial terciaria a cargo del INVIAS (Incluye la red que está dentro de la red secundaria), 1732.0 km. para un total de 5,321.0 km (Gobernación del Huila, 2017).

Los municipios responden directamente por el mantenimiento y mejoramiento de la red vial terciaria, a su cargo 3,589.0 km las cuales están a nivel de afirmado. El 50% de los municipios no cuentan con el equipo mínimo completo de maquinaria (retro, moto niveladora, volquetas), ni con los recursos suficientes para el mantenimiento de sus vías. Los que cuentan con maquinaria requieren apoyo para el sostenimiento y mantenimiento del equipo al igual que recursos para el mantenimiento de su red (Gobernación del Huila, 2017).

El solo mantenimiento periódico con adición de recebo está alrededor de los \$5.0 millones de pesos por Km (Gobernación del Huila, 2017).



Mapa 20. Vías secundarias. Fuente: Internet

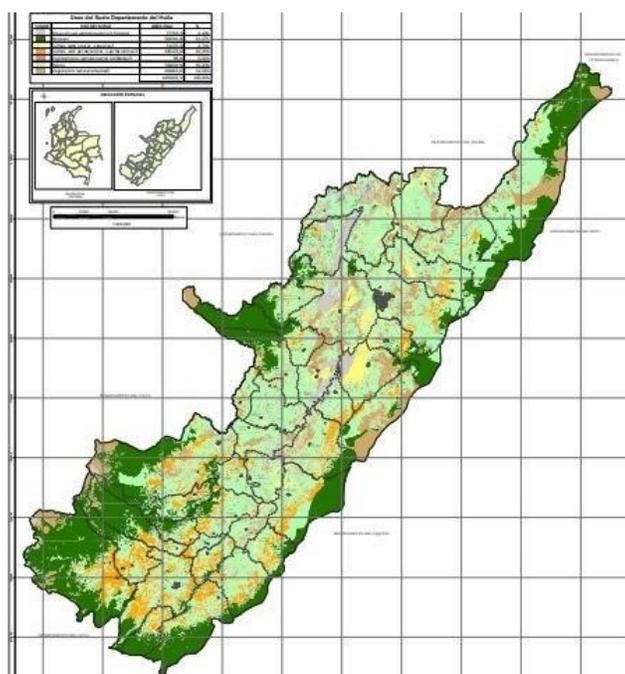
La Red Vial Secundaria a cargo del Departamento cuenta con un diametro de 1362.47km, con los que se concluye que 414.08 km están en condiciones óptimas (pavimentados) y 948.39km se encuentran sin pavimentar. Las concesiones que tiene el departamento son las siguientes:

La vía que comunica Neiva y Palermo se encuentra en excelentes condiciones ya que en el 2014 se entregó el proyecto finalizado donde pavimentaban y ampliaban la vía para mayor eficacia.

Los demás municipios del departamento también se verán beneficiados ya que una sola ruta hace que se comuniquen todos entre si evitando inconvenientes. Artículos del periódico “La Nación” aseguran que en los próximos años el gobierno planteo el proyecto de túneles y doble calzada a nivel del departamento del Huila haciendo aún más eficaz la comunicación de los municipios con el aeropuerto.

Delimitación, uso y actividad de suelo territorial

Se toma como base el Estudio General de Suelos realizado por el Agustín Codazzi, sin embargo, con base en los estudios de análisis de suelos que se tiene en la UMATA, realizados en laboratorios de CORPOICA, se encuentra que la mayoría de suelos se caracterizan por ser ácidos, moderadamente profundos y superficiales, bien drenados, de textura franco-arenosa, limitados por procesos erosivos y de baja fertilidad. Predominan las rocas (A.A.S.S. s.a., 2019).



Mapa 21. Delimitación del Huila. Fuente: Internet

Según las características de los suelos, se presentan varias limitantes para el desarrollo de actividades agropecuarias como son: La acidez, hace que los suelos requieran la aplicación de cal para corregir la acidez para la producción agrícola. Suelos superficiales, dificulta la expansión radicular por la poca capa orgánica presente, haciéndolos solamente aptos para cultivos de raíz superficial como el café y dificultado el desarrollo de plantas arbustivas que retengan la capa superficial. Franco arenosos, los hace susceptibles a la erosión, no se pueden implementar cultivos limpios como tampoco los potreros o praderas. Se dificulta el establecimiento de asentamientos por ser propensos a presentarse deslizamientos (A.A.S.S. s.a., 2019).

Servicios públicos escala meso departamento del Huila

De acuerdo con el censo del DANE (2005), en el Huila la cobertura en los servicios de aseo, alcantarillado, acueducto, energía eléctrica, telefonía y gas era inferior a la nacional, a excepción del gas natural donde el Huila supera el porcentaje nacional como se muestra en Tabla 26. Para el año 2007, la información consolidada para el departamento del Huila hace evidente un incremento en las coberturas de los servicios públicos de acueducto, alcantarillado y aseo (CAM, 2011).

SERVICIO	PORCENTAJE DE COBERTURA	
	MEDIDA NACIONAL	HUILA
Acueducto	83,44	80,92
Alcantarillado	73,08	67,26
Energía Eléctrica	93,5	92,03
Teléfono	53,27	40,06
Gas Natural	39,9	43,89
Eliminación de Basuras	76,67	65,39

Fuente: DANE, 2005.

Ilustración 6. Cifrado de servicios públicos en el Departamento del Huila. *Fuente:* Internet.

ACUEDUCTO		ALCANTARILLADO		ASEO
Cobertura urbana %	Cobertura Rural %	Cobertura urbana %	Cobertura Rural %	Cobertura urbana %
99,4	78,2	98	38,1	94,7

Fuente: DANE, 2005.

Ilustración 7.

Cifrado de la cobertura de servicios públicos del Departamento del Huila. *Fuente:* Internet.

En cuanto a la disposición final de residuos sólidos, el Huila cuenta con tres plantas de manejo integral de residuos sólidos: Pitalito para la zona sur, Garzón para la zona centro y La Plata para la zona occidente, además de un relleno sanitario en el municipio de Neiva para la zona norte. Las tres plantas presentan graves falencias, por lo que se han adelantado estudios, diseños y obras para optimizar su funcionamiento, con recursos del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, el plan departamental de aguas, y recursos propios de los Entes

Territoriales (CAM, 2011).

Dinámica poblacional escala meso departamento del Huila

La población del Huila creció aproximadamente el 9.9% entre 2005 y 2012, pasando de 1.011.405 a 1.111.947 habitantes, equivalentes al 2,39% de la población total de Colombia (46.581.823 habitantes). En el año 2020 la población del Departamento habrá alcanzado un total de 1.225.343 habitantes. La tasa media anual de crecimiento exponencial del departamento para el período 2010–2015 es del 1,28%. La proporción de hombres dentro del total fue 50,09% en 1985 y 50,14% en 2005; se prevé llegue a 50,08% en el año 2020 y de la proporción de mujeres dentro del total fue 49,64% en 1985 y 49,66% en 2005; se prevé llegue a 49,76% en el año 2020 (Sanchez, 2018).

AÑO	TOTAL POBLACION	HOMBRES	MUJERES
1985	723.046	363.171	359.875
2005	1.011.405	508.165	503.240
2012	1.111.947	558.176	553.771
2015	1.154.777	579.450	575.327
2020	1.225.343	614.635	610.708

Fuente: DANE. Estimaciones de población 1985-2005 Proyecciones de población 2005-2020 Nacional Departamental y Municipal por sexo, grupos quinquenales de edad.

Ilustración 8. Dinámica poblacional. Fuente: Internet.

El 59,88% de la población del departamento está ubicada en el área urbana y el 40,12% en el área rural, destacándose la mayor concentración urbana en los municipios de Neiva, Yaguará, Hobo, Campoalegre y Altamira y en el área rural los municipios de Palestina, Acevedo, Iquira y Colombia e Isnos (Sanchez, 2018).

Crecimiento

El departamento presenta tasas netas de migración negativas, reflejando una región expulsora de población. Según las estimaciones de migración del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE, prevé un comportamiento constante en las tasas netas de

migración para el Departamento del Huila, observándose en el siguiente cuadro que el 53,6% de los migrantes son mujeres y el 46,4% corresponde a los hombres (Sanchez, 2018).

Periodo	Tasas implícitas (por mil)		Migrantes netos*	
	Natalidad	Mortalidad	Total	Tasa (por mil)
2005-2010	22,38	6,05	-13.706	-2,62
2010-2015	21,22	6,03	-13.368	-2,39
2015-2020	20,33	6,11	-14.176	-2,38

Fuente: DANE - Huila. Indicadores demográficos 2005-2020

*Migrantes netos: registra la variación de la población de un área en términos de ingreso y salida de personas del área.

Ilustración 9. Crecimiento en el departamento del Huila. *Fuente:* Internet.

Estructura poblacional

Durante las dos últimas décadas (período 1985-2005) en el departamento la población menor de 15 años pasó de representar 38,1% a 34,6% dentro del total, mientras la proporción de adultos jóvenes (15-29 años) pasó de 29,5% a 25,7%. De manera contraria, la población entre 30 y 64 años aumentó del 29,0% a 33,6%, y la mayor de 65 años pasó del 3,4% a 6,1%. Estas tendencias continuarán profundizándose en el futuro, haciendo más ancha la pirámide poblacional para las edades adultas (Sanchez, 2018).

Teniendo en cuenta la información estadística del DANE, una causa del proceso de transición demográfica en el departamento es la disminución constante de las tasas de natalidad y mortalidad. La Tasa Bruta de Natalidad disminuyó de 30.56 en el período de 1985-1990 a 22.38 nacidos vivos por cada mil habitantes en el período comprendido entre 2005-2010 y se estima continuará disminuyendo, aunque a un menor ritmo durante el periodo 2010-2015 (21.22 nacidos vivos por mil habitantes) y en el periodo 2015–2020 se estima en 20.33 nacidos vivos por mil habitantes. Una reducción menos drástica se observa en la Tasa Bruta de Mortalidad, la cual disminuyó de 6.06 en el periodo 1985-1990 a 6.05 por cada mil habitantes en el período de

2005– 2010, la cual se espera según estimativos del DANE alcance el 6.11 en el periodo 2015-2020 (Sanchez, 2018).

Con respecto al año 2005, en el 2012 la Estructura de la Población del Departamento por Sexo y Grupos de Edad con base en las proyecciones del DANE, evidencia una reducción de la población en el rango de 0 a 14 años 4% pasando de 34,6% al 30,6%; la población entre 15–29 años se incrementó del 25,7% al 27,4%; el rango de 30 a 64 años pasó del 33,6% al 35,5%, observándose que el mayor porcentaje de la población está constituida por la población definida como económicamente productiva que para el departamento asciende al 62,9%. La población mayor de 65 años fue del 6,1% y 6,5% en los años 2005 y 2012 respectivamente (Sanchez, 2018).

Es importante destacar que nuestro departamento se encamina a un proceso acelerado de envejecimiento de la población a medida que disminuyen las tasas de natalidad. A nivel general en el 2012, no se aprecian diferencias significativas en el número de hombres y mujeres: 50,2% hombres y 49,8 % mujeres (Sanchez, 2018).

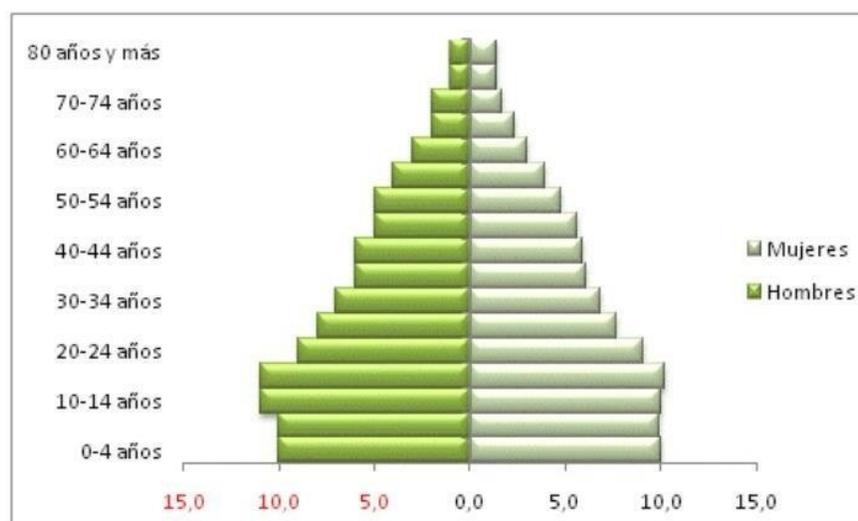


Gráfico 26. Estructura poblacional del Huila. Fuente: Internet.

Relaciones dinámicas

Economía escala meso del departamento del Huila

El departamento del Huila, por su ubicación geográfica en Colombia (localizado al suroccidente del país en la región andina), por su clima y por las características de sus suelos, facilita la diversidad y el desarrollo sectorial de su estructura económica. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (2015), la composición de la economía en el departamento del Huila (Caraballo & Plata, 2017). se puede clasificar en los siguientes grupos:

- **Sector primario:** Actividades donde los productos tienen origen en la naturaleza, sin realizarle modificación. Constituyeron el origen de la estructura económica del Huila, ante las posibilidades que brindan las labores agrícolas y petroleras en la región. Se destacan según el DANE (2015), el cultivo de café y las actividades agrícolas de: frijol, arroz, tabaco, algodón, arveja, maíz y cultivos de Pasiflora (granadilla, cholupa y gulupa), algunos de ellos con inclusión en los mercados externos; se ha posicionado también la piscicultura, al ser el Huila el primer productor de mojarra roja en el mercado nacional. El departamento es el quinto en mayor producción petrolera en Colombia (Caraballo & Plata, 2017).
- **Sector secundario:** Actividades relativas a la transformación industrial de bienes que son base para la elaboración de nuevos productos. En este sector, ha tenido recientemente una importante dinámica la actividad constructora en el Huila, seguido de las actividades industriales (hidrocarburos) y agroindustriales (producción de arroz y subproductos derivados de la caficultura) (Caraballo & Plata, 2017).
- **Sector terciario:** Actividades que permiten el desarrollo en servicios sociales (a personas o a la sociedad) y servicios empresariales. El Huila, se ha centrado en la actividad

comercial, administración pública y transporte terrestre (Caraballo & Plata, 2017).

Se ha identificado la mitigación y la adaptación al cambio climático como una prioridad nacional y ha reconocido que este fenómeno no es un desafío únicamente ambiental, sino también económico y social. Tanto el gobierno nacional como los gobiernos regionales y locales y la ciudadanía en general empiezan a entender que se requiere actuar para lograr encaminar a Colombia en la senda de un desarrollo compatible con el clima, asegurando su competitividad y viabilidad futura (Caraballo & Plata, 2017).

SECTOR	ACTIVIDAD ECONÓMICA	RAMA DE ACTIVIDAD
PRIMARIO	AGROPECUARIO	1. Siembra de café. 2. Siembra de otros productos agrícolas. 3. Producción pecuaria y caza incluyendo las actividades veterinarias. 4. Silvicultura, extracción de madera y actividades conexas. 5. Pesca, producción de peces en criaderos y granjas piscícolas; actividades de servicios relacionadas con la pesca.
	MINERÍA	6. Extracción carbón, carbón lignítico y turba. 7. Extracción gas natural, petróleo crudo y minerales de uranio y torio. 8. Extracción minerales metalíferos. 9. Extracción minerales no metálicos.
SECUNDARIO	INDUSTRIA MANUFACTURERA	10-19. Alimentos, bebidas y tabaco. 20-37. Industria restante.
	ELECTRICIDAD, AGUA Y GAS	38. Generación y distribución de energía eléctrica. 39. Fabricación de gas; distribución de combustibles gaseosos por tuberías; suministro de vapor y agua caliente. 40. Captación, depuración y distribución de agua.
	CONSTRUCCIÓN	41. Construcción de inmuebles. 42. Construcciones Civiles.
TERCIARIO	COMERCIO	43. Comercio. 44. Mantenimientos y reparaciones (de vehículos, de efectos personales y de enseres domésticos). 45. Hotelería, restaurantes, bares y otros.
	TRANSPORTE, COMUNICACIONES	46. Transporte terrestre. 47. Transporte acuático. 48. Transporte aéreo. 49. Actividades complementarias al transporte; actividades de agencias de viajes. 50. Telecomunicaciones y correo.
	SERVICIOS EMPRESARIALES	51. Intermediación financiera. 52. Servicios inmobiliarios y arrendamiento de vivienda. 53. Actividades de servicios a las empresas excepto servicios financieros e inmobiliarios.

Ilustración 10. Niveles de economía en el departamento del Huila. Fuente: Internet.

RAMAS DE ACTIVIDAD	2000	2013pr	Tasa crecimiento (2000-2013)
AGRICULTURA, GANADERIA, CAZA, SILVICULTURA Y PESCA	8,6%	6,9%	2,3%
EXPLOTACION DE MINAS Y CANTERAS	8,6%	8,5%	4,0%
INDUSTRIA MANUFACTURERA	14,8%	12,5%	2,8%
ELECTRICIDAD,GAS Y AGUA	4,5%	4,0%	3,2%
CONSTRUCCION	4,8%	7,6%	8,0%
COMERCIO, REPARACIÓN, RESTAURANTES Y HOTELES	12,6%	13,4%	4,6%
TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES	6,9%	8,2%	5,5%
ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS Y SERVICIOS A LAS EMPRESAS	20,9%	22,0%	4,5%
ACTIVIDADES DE SERVICIOS SOCIALES, COMUNALES Y PERSONALES	18,3%	17,0%	3,5%
Total PIB NACIONAL	284.761	492.932	4,3%

Fuente: DANE, Cálculos Fedesarrollo

Ilustración 11. Ramas de actividad en el departamento del Huila. *Fuente:* Internet.

Como se observa en la gráfica se puede observar las principales fuentes de ingreso del Huila y como fuente predominante se encuentra el de empresas y servicios.

Como uno de las menores fuentes de ingresos se encuentra el de transporte y comercio comunicacional, el aeropuerto se ve claramente afectado por las problemáticas ya expuestas anteriormente, debe en el departamento del Huila el aeropuerto ser uno de los hitos comerciales más referenciales a nivel departamental y nacional ya que abriría una gran puerta económica además de que incrementaría la tasa de empleo haciendo un gran impacto. Estos objetivos son los que se buscan para lograr el traslado.

Tránsito y movilidad escala meso del departamento del Huila

Transporte aéreo de pasajeros y carga

El transporte aéreo de pasajeros en el país para 2015 tuvo un crecimiento anual de 10,9% en el flujo de viajeros nacionales, alcanzando 44.649.888 de personas movilizadas, es decir, hubo un incremento de 4.401.994 viajeros en relación con el año anterior. El aeropuerto de Bogotá fue el que movilizó más pasajeros en el transporte nacional en 2015, con una cifra de 16.409.334 personas, equivalente al 36,8% del total nacional. Le siguieron en participación Rionegro con 11,7%, Cali con 8,8%, Cartagena con 7,3% y Barranquilla con 5,4%. Estos cinco aeropuertos agruparon el 70% del transporte aéreo nacional (DANE, 2015).

Las ciudades con mayores incrementos en el número de viajeros movilizados fueron San Andrés (40,4%), Armenia (31,8%) y Tumaco (28,5%). Por su parte, los aeropuertos que registraron disminuciones en el volumen de pasajeros fueron los de Ipiales (-100,0%), Barrancabermeja (-17,6%), Ibagué (-5,9%) y Yopal (-2,8%). Se debe señalar que el aeropuerto San Luis de Ipiales no tuvo operaciones aéreas en 2015 debido a que estuvo cerrado por obras de modernización (DANE, 2015).

Aeropuertos	Pasajeros		Variación	Participación
	2014	2015		
Total	40.247.894	44.649.888	10,9	100,0
Apartadó	205.674	210.611	2,4	0,5
Arauca	115.449	137.436	19,0	0,3
Armenia	312.511	411.820	31,8	0,9
Barrancabermeja	211.491	174.235	-17,6	0,4
Barranquilla	2.101.650	2.419.841	15,1	5,4
Bogotá, D.C.	14.813.251	16.409.334	10,8	36,8
Bucaramanga	1.571.625	1.718.877	9,4	3,8
Cali	3.676.015	3.932.513	7,0	8,8
Cartagena	2.889.501	3.274.956	13,3	7,3
Cúcuta	933.363	1.098.067	17,6	2,5
Florencia	82.056	86.678	5,6	0,2
Ibagué	161.797	152.309	-5,9	0,3
Ipiales	3.743	(-)	-100,0	0,0
Leticia	190.895	196.154	2,8	0,4
Manizales	191.040	194.704	1,9	0,4
Medellín	952.430	1.069.086	12,2	2,4
Montería	789.326	880.215	11,5	2,0
Neiva	286.764	305.571	6,6	0,7
Pasto	248.303	295.895	19,2	0,7
Pereira	1.161.229	1.304.508	12,3	2,9
Popayán	91.481	113.378	23,9	0,3
Quibdó	329.510	355.479	7,9	0,8
Riohacha	131.205	133.459	1,7	0,3
Rionegro	4.965.248	5.226.138	5,3	11,7

Ilustración 12. Transporte aéreo nacional de pasajeros 2014-2015. Fuente: Internet.

El aeropuerto Benito Salas de Neiva registró un número de pasajeros en 2015 de 305.571, por lo cual, presentó una variación de 6,6% respecto a 2014, cuando movilizó a 286.764 viajeros. Su participación a nivel nacional fue de 0,7% (cuadro 2.5.3.1). Del total de pasajeros en 2015, hubo un incremento de 6,9% en los viajeros que entraron a la ciudad (al pasar de 141.573 en 2014 a 151.411 en 2015), en tanto, los que salieron aumentaron en 6,2%, en relación con 2014 (pasando de 145.191 en 2014 a 154.160 en 2015). El 50,4% correspondió a personas que salieron hacia otras ciudades del país, y el 49,6% a los que entraron a la ciudad (DANE, 2015).

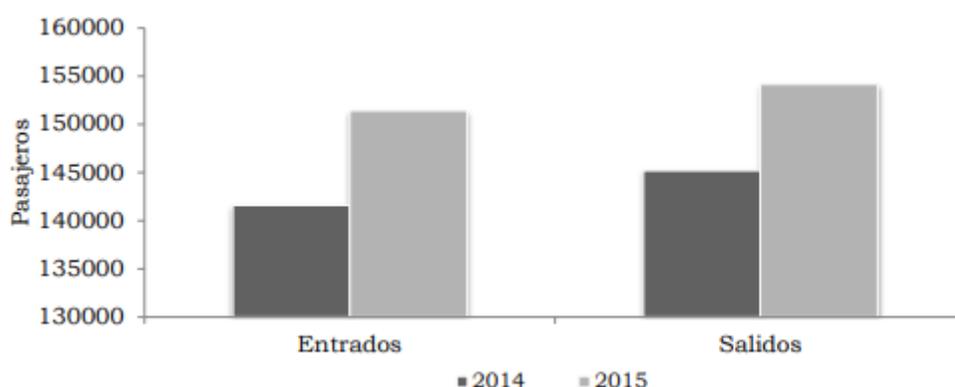


Grafico 27. Movimiento aéreo de pasajeros 2014-2015. Fuente: Internet.

El volumen de carga transportado por vía aérea a nivel nacional para 2015 registró una variación de 10,5% y se ubicó en 326.911 toneladas (t), esto es, 31.112 t más respecto al año anterior. En términos de participación, los aeropuertos de Bogotá D.C. (42,8%), Rionegro (10,2%), Cali (9,0%) y Barranquilla (8,3%) agruparon el 70,3% del movimiento aéreo de carga nacional (DANE, 2015).

Los principales crecimientos se registraron en Armenia (44,9%), Valledupar (38,3%), Tumaco (37,2%), Yopal (36,9%) y Bucaramanga (32,8%). Por su parte, las ciudades que

registraron las mayores caídas en volumen transportado de carga fueron Ipiales (- 100,0%), Quibdó (-53,4%), Apartadó (-44,0%), Popayán (-35,3%) y Medellín (-29,9%). En 2015, la ciudad de Neiva registró un volumen de carga de 389 t, lo que correspondió a una variación de - 17,3% en relación con 2014. En este sentido, su participación en el transporte aéreo de carga a nivel nacional fue de 0,1% (DANE, 2015).

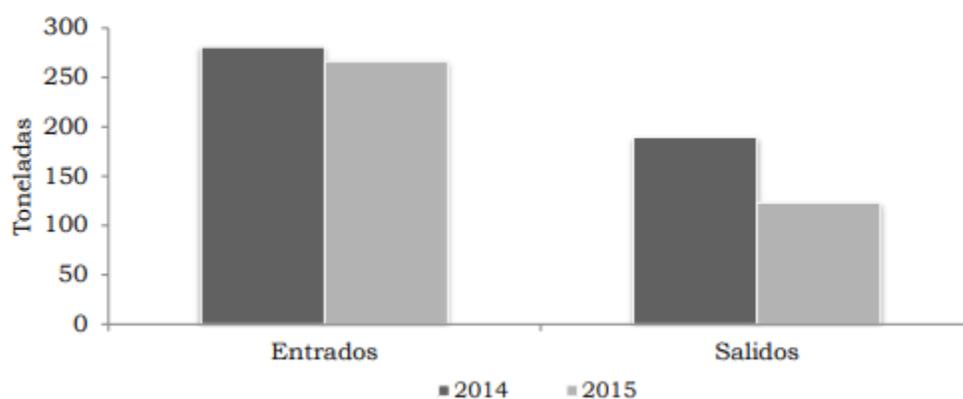


Grafico 28. Movimiento de carga aérea 2014-2015. Fuente: Internet.

Turismo escala meso del departamento del Huila

La ubicación geográfica del departamento lo convierte en uno de los territorios más privilegiados del país para el desarrollo de turismo de naturaleza (Escobar, 2011).

La decisión del Gobierno Nacional de apostarle al turismo de naturaleza como producto bandera de Colombia deja bien parado al Huila en este campo. Así lo afirmó Fabio Arboleda Carrera, presidente de la recientemente creada Corporación de Operadores Turísticos del Huila y Sur Colombia. De acuerdo con Arboleda, este nuevo giro en la política sobre turismo permitirá la consolidación del departamento como uno de los principales destinos del país.

Al encontrarse situado en medio de las cordilleras Central y Oriental, el Huila ofrece no solamente belleza paisajística, sino también la posibilidad de realizar muchas actividades ligadas al turismo de aventura (Escobar, 2011).

El Huila es uno de los departamentos con mayores posibilidades de desarrollo turístico junto a otros de la región Surcolombiana. Tiene la montaña más amigable, porque el lado que le toca de la Cordillera Oriental ofrece muchos atractivos. Tenemos todas las alturas, y variedad de flora y fauna. Poseemos cinco parques naturales y 14 parques regionales, dijo Fabio Arboleda (Escobar, 2011).

La estratégica ubicación geográfica del departamento permite el desarrollo de actividades como caminatas ecológicas, cabalgatas, rafting, kayaking, canopy, avistamiento de aves, espeleología y parapente, entre otras (Escobar, 2011).

De acuerdo a los conocimientos adquiridos por el autor del PG, el mismo dice que el departamento del Huila, al igual que los otros territorios que hacen parte de la división política de Colombia, tiene una historia que contar. Estos poseen tradiciones y culturas que se convierten en la identidad que muestran ante los demás; y la misma es arraigada en sus habitantes para que

la lleven consigo y haga parte importante de sus vidas. Entre mitos y leyendas que cuentan los ancestros y generan en las personas sentimientos y emociones, el Huila se convierte en uno de los departamentos que tiene una gran historia, teniendo de por medio ciertos elementos importantes para resaltar (Solano, 2013).

Todo su territorio cuenta con aproximadamente un millón de habitantes y turísticamente esta región se destaca por lugares tales como el Parque Arqueológico de San Agustín o el Desierto de la Tatacoa (Solano, 2013).

El autor del PG afirma que es un territorio adecuado para turistas amantes de los deportes extremos, escenarios naturales y descubrimientos arqueológicos que en este caso dicen mucho de la cultura y tradición huilense (Solano, 2013).

La Gobernación del Huila, a través de su portal en internet dice que “el departamento tiene 37 municipios y una población descendiente de aborígenes españoles y gentes llegadas de otras regiones del país” Gracias a esto la cultura de la región está arraigada a sus habitantes y de la misma manera cada uno de ellos la muestra con orgullo (Solano, 2013).

El Huila posee importantes destinos turísticos como lo son: las aguas termales de Rivera, donde convergen múltiples yacimientos termales y posee un complejo acuático llamado: Aguas Termales de Rivera administrado por una cooperativa regional; Coomfamiliar Huila.

Por otro lado, están las Piedras pintadas de Aipe y para muchos; el famoso Estrecho del Magdalena. Este último se sitúa a tan solo 10km de San Agustín y es donde se encuentra el tramo más estrecho del imponente Río Magdalena que atraviesa en su totalidad el territorio colombiano. También se encuentran en el Huila y son mayormente conocidos, el Desierto de la Tatacoa, la ciudad de Neiva –capital departamental- y el Parque Arqueológico de San Agustín (Solano, 2013).



Ilustración 13. Desierto de la tatacoa. Fuente: Internet.



Ilustración 14. Balneario. Fuente: Internet

El aeropuerto puede verse beneficiado del turismo, pero su incompatibilidad con el país no lo hace estar influenciado por esto, se tiene que buscar la manera de que extranjeros y residentes del país lo utilicen para que puedan disfrutar de las maravillas que tiene el departamento y además lograr que el mismo aeropuerto pueda ser usado como atractivo turístico, con fachadas llamativas y tecnología de punta, como lo son aeropuertos internacionales que generan gran atención.

Cultura escala meso departamento del Huila

- **Cultura San Agustina**

Es de suma importancia mencionar que San Agustín es conocido en Colombia y el extranjero gracias a los vestigios artísticos precolombinos que en estas tierras existen. Es una zona que actualmente corresponde a los municipios de San Agustín, San José de Isnos y Saladoblanco (Solano, 2013).

La Academia Colombiana de Historia, los principales yacimientos arqueológicos se ubican en su mayor parte en el piso térmico templado, entre 1500 y 2000 metros de altura sobre el nivel del mar (Solano, 2013).

Las obras artísticas que se encuentran en toda esta zona del Huila, representan indiscutiblemente el testimonio de su mensaje religioso. Muchos fueron los científicos que estuvieron en estas tierras hace muchos años. Dentro del mismo libro Historia General del Huila, Vol. 1, mencionan personajes como Fray Juan de Santa Gertrudis y Carlos Cuervo Márquez quien fue el primer colombiano que se ocupó de un intento de interpretación y estudio de la cultura arqueológica de San Agustín. El último mencionado, estuvo en estas tierras alrededor del año 1892 y sus estudios fueron publicados en su obra de 1893: Prehistoria y viajes americanos. Gracias a esto y a otras personas que conocieron a profundidad las ruinas de San Agustín, fue como en Europa se dieron a conocer infinidad de noticias acerca de la existencia y las características principales de estas ruinas. Konrad Theodor Preuss, fue un etnólogo alemán que llevo a cabo una de las primeras investigaciones culturales en este yacimiento arqueológico. Afirmó que las estatuas representan seres ultraterrenos de un mundo irracional y mítico que para entenderlo es necesario estudiar el fondo del mundo espiritual que ellas representan. Preuss tomó

fotografías de todas estas estatuas ubicadas en San Agustín y llevó consigo algunas originales hasta Berlín (Solano, 2013).



Ilustración 15. Parque arqueológico de San Agustín, Huila. *Fuente:* Internet

- **Comidas típicas**

Entre las comidas típicas están el asado de cerdo y la famosa lechona, acompañado con bastimento variado como el maduro cosido, batata o patata dulce, yuca asada, la arepa oreja de perro, los insulsos en envuelto de estaca (Claudia, 2009).

Tamales de Biao

Es un tamal, se parecido al del Tolima, con mezcla de guiso que incluye las presas de res, cerdo y gallina, lo mismo que las yerbas aromáticas, una mínima cantidad de arroz y un hogo denso de cebolla y tomate (Claudia, 2009).

Insulsos

Masa de arroz molido revuelto con suero y endulzadas a gusto con azúcar o panela, asado en el horno o se cocinan en agua (Claudia, 2009).

Envueltos de maduro o de estaca

Se hacen con plátano hartón bastante maduro se tritura para luego agregarle harina de plátano verde, molido después de secarlo en tajadas al sol, fermenta en una a dos horas, dependiendo del calor del día; se soasan hojas de plátano (Claudia, 2009).

Arepa "orejeverro" o de "angú"

Son arepas de maíz trillado remojado por 3 días, bien delgadas. Sirven para acompañar las comidas (Claudia, 2009).

Bizcochuelo O pan de esponja

Delicioso pan huilense. A base de huevo, harina de ahira y harina de trigo (Claudia, 2009).

Rosquetes

Nacidos del juego infantil, estos panecillos de masa común, sin yemas de huevo, quedan tiernos en su interior y toman su delicado sabor (Claudia, 2009).

Mistela

Bebida tradicional, en botellas de aguardiente, con hierbas de mejorana, hierbabuena, almíbar de aguardiente. Viene es sabores de mora, naranja o limón (Claudia, 2009).

Guarruz

A base de arroz, agregándole unas dos o tres hojas de naranjo agrio y trozos de panela al gusto, en vasijas de barro. Se puede servir en plato hondo como acompañamiento de la carne asada, o disolverlo en agua fresca y utilizarlo como bebida (Claudia, 2009).

Chicha

Bebida fermentada de maíz pergamino, panela raspada, y puede hasta llegar a embriagar (Claudia, 2009).

Dinámica poblacional escala meso del departamento del Huila

La población del Huila creció 6.62% entre 2005 y 2010, pasando de 1.011.418 a 1.083.200 habitantes, equivalentes al 2.4% de la población total de Colombia. En el año 2020 la población del Departamento habrá alcanzado un total de 1.225.260 habitantes. La tasa media anual de crecimiento del Departamento en el período de 2005 – 2010 fue del 1.37% (Sanchez, 2018). Si aplicamos la tasa media anual de crecimiento de 1.37%, al periodo comprendido entre 2005 y 2012, podríamos decir que la población del Huila para el año 2012 fue de 1.108.412 habitantes. La diferencia entre la población identificada en el año 2005 frente a la proyectada para el 2012, sería de 96.994 habitantes; según censo general 2005, aproximadamente el 20,0% de los hogares de HUILA están conformados por 4 personas. Para la conformación de éste programa el FONVIHUILA ha tomado el incremento de población durante el periodo 2005 – 2012, con 4 personas en cada núcleo familiar y concluye que el Huila después del censo general DANE 2005, ha incrementado el número de familias en 24.248. Estas familias se deben tener en cuenta como hogares en déficit cuantitativo (Sanchez, 2018).

HOGARES	CENSADOS EN 2005	2005 - 2012	TOTAL	%
En Déficit	67.055	43.668	110.723	37,77
Sin Déficit	182.413		182.413	62,23
Total	249.468	43.668	293.136	100

Fuente: Análisis FONVIHUILA.

Ilustración 16. Población del departamento del Huila, datos 2012. *Fuente:* DANE

Déficit	Según Censo DANE 2005	Recepción Población Víctima del Conflicto Armado (2005 – 2013)	Crecimiento de la Población (2005 – 2012)	Total Déficit
Cuantitativo	14.531	19.420	24.248	58.199
Cualitativo	52.524			52.524
Total	67.055	19.420	24.248	110.723

Ilustración 17. Déficit de vivienda en el departamento del Huila., datos 2012. *Fuente:* DANE

De acuerdo Al análisis presentado anteriormente, se puede establecer que, a la fecha en Departamento del Huila, existen 110.723 hogares en déficit de vivienda corresponden al 37,77%, de los cuales 58.199 (19,85%) pertenecen a Hogares en déficit cuantitativo y 52.524 (17,92%) a Hogares en déficit cualitativo (Sanchez, 2018).

El Departamento prevé ejecutar el programa de vivienda que contribuya a reducir el déficit acumulado de vivienda, cualitativa y cuantitativamente, articulando los esfuerzos dentro del marco de la política planteada por el Gobierno Nacional. Para ello, articularemos esfuerzos con los gobiernos municipales y las familias beneficiarias; así mismo apoyaremos a las organizaciones populares de vivienda que cuenten con lote propio en zonas exentas de riesgo y de acuerdo a los censos realizados por el Departamento (Sanchez, 2018).

Desempleo juvenil

En Colombia aproximadamente existen 10.826.966 jóvenes, que representan el 23,7% de la población total del país y en el Huila 272.840 jóvenes (14 -26 años). Los jóvenes entre 14 y 26 años según proyecciones alcanzan los 272.840, 133.488 MUJERES, 139.352 HOMBRES.

Fuente: Población proyectad según DANE (Sanchez, 2018).

En 2012, entre enero y marzo se registraba un 20,9% de desempleo juvenil, el cual logró reducirse con diferentes acciones y dinámicas económicas a finales de ese mismo año, a un 17,2%. El índice entre enero del 2013 y marzo del mismo año, se ubica en 20,3%, lo que indica un aumento de tres puntos porcentuales con respecto al último dato de 2012, periodo octubre-diciembre, cuando se ubicó en un 17,2% (Sanchez, 2018).

La tasa desempleo juvenil presenta una disminución entre los periodos enero-marzo de

2012 y enero-marzo de 2013, de un 0,54% (Sanchez, 2018).

Al desagregar la tasa de desempleo juvenil por sexo, se evidencia aún más la gran diferencia entre los datos entregados por los medios de comunicación y la situación real de los jóvenes que están en búsqueda de un trabajo (Sanchez, 2018).

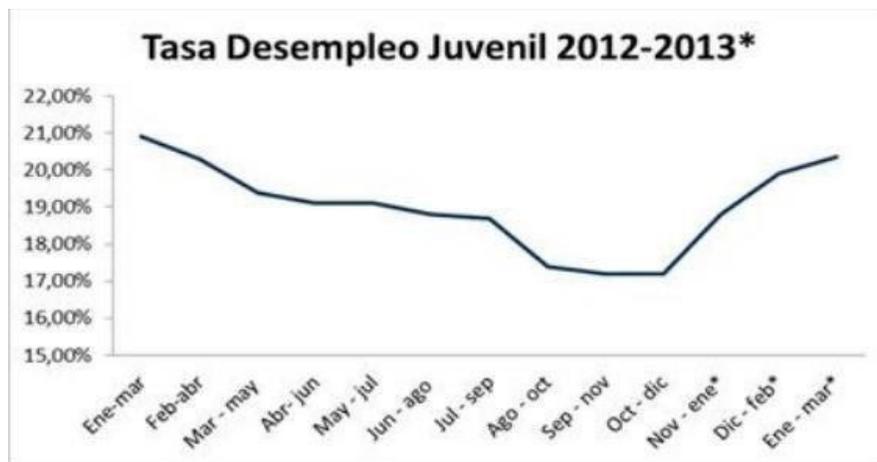


Ilustración 18. Desempleo juvenil del departamento del Huila. *Fuente:* DANE

Análisis urbano y diagnóstico escala micro del municipio de Neiva

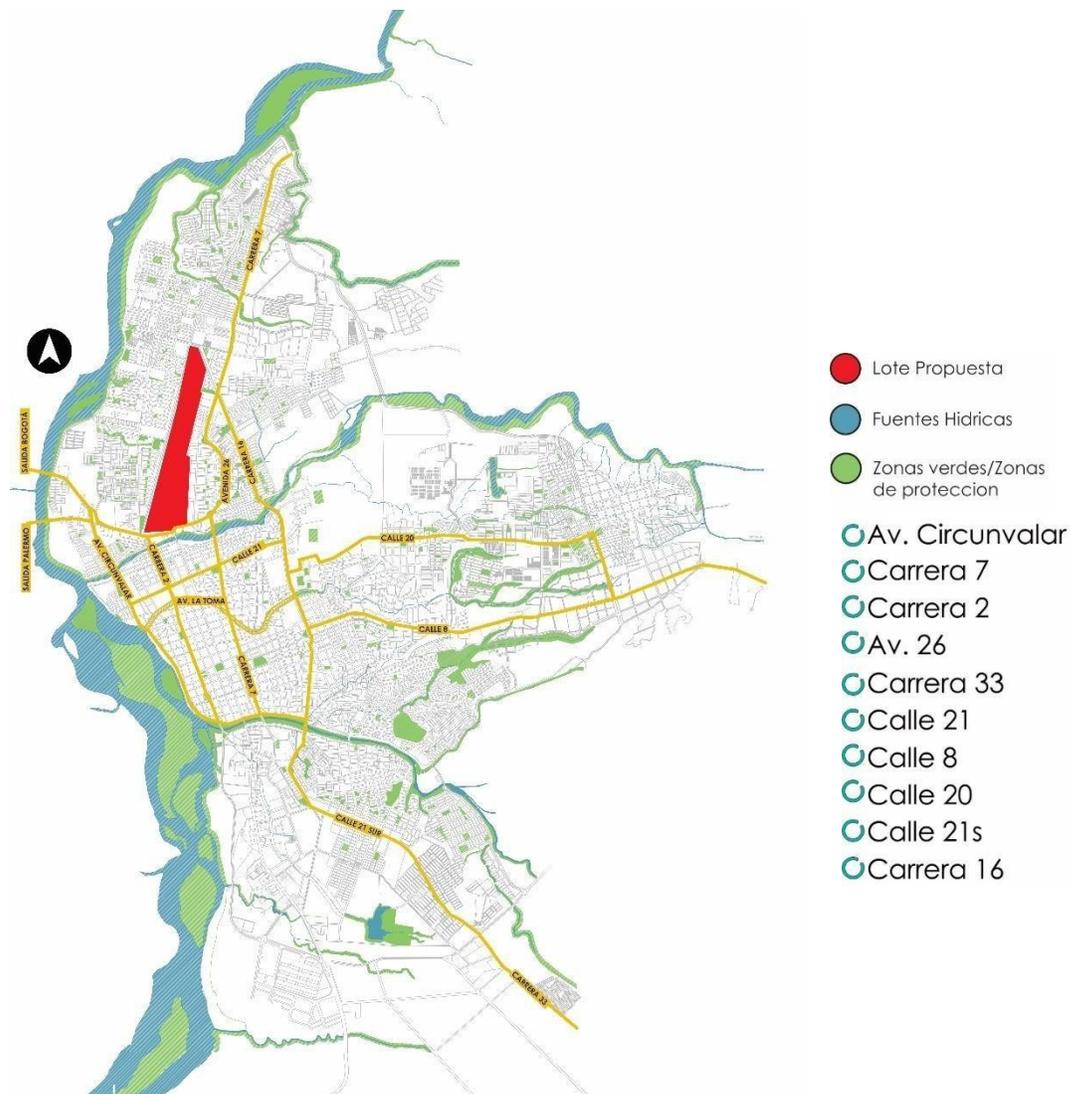
Neiva es un municipio colombiano, capital del departamento de Huila. Yace entre la cordillera Central y Oriental, en una planicie sobre la margen oriental del río Magdalena, en el valle del mismo nombre, cruzada por el río Las Ceibas y el río del Oro. Su extensión territorial de 1533 km², su altura de 442 metros sobre el nivel del mar y su temperatura promedio de 27.7 °C. Su área metropolitana no constituida posee una economía muy dinámica basada en el ecoturismo, gastronomía, industria y comercio (Wikipedia, Wikipedia, 2020).

Es una de las conurbaciones colombianas aún no oficiales, pero existentes de facto en el norte del departamento de Huila. Sus municipios satélites son Rivera, Palermo, Tello, Baraya, Aipe, Villavieja y Campoalegre. Tiene 488.927 habitantes (Wikipedia, Wikipedia, 2020).

Como capital del departamento, Neiva alberga las sedes de la Gobernación de Huila, la Asamblea Departamental, el Tribunal Administrativo de Huila, la Fiscalía General, la Contraloría Departamental, la Procuraduría Regional, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Corporación Autónoma Regional del Alto Magdalena y otras instituciones y organismos del Estado, así como a nivel educativo superior. De igual modo, cuenta con la presencia de entidades como la Caja de Compensación Familiar de Huila, la Cámara de Comercio; además, es la sede de empresas oficiales, como las departamentales Electrohuila y las municipales Empresas Públicas de Neiva. Es sede episcopal de la Diócesis de Neiva (Wikipedia, Wikipedia, 2020).

Sistema vial escala micro municipio de Neiva

Las principales vías de la ciudad están en buen estado, articulan muy bien la ciudad sobre todo de Norte a Sur y Oriente. La conexión de la carrera 7 hasta la carrera 33 atraviesan toda la ciudad de Norte a Sur. El sistema público de la ciudad está bien estructurado, pero no cuenta con puestos de paradas de bus.



Mapa 22. Sistema vial de Neiva. Fuente: Elaboración propia.

Zonas de expansión escala micro municipio de Neiva

En la ciudad de Neiva las zonas de desarrollo están concentradas mayormente en el Sur y en la zona oriental, donde se están construyendo urbanizaciones y dotacionales de carácter comercial y educativo.



Mapa 23. Zonas de expansión. Fuente: Elaboración propia.

Dotaciones culturales escala micro municipio de Neiva

Estos 3 centros culturales son los únicos localizados en el análisis realizado a nivel macro de la ciudad de Neiva.

Centros culturales que no abastecen y tampoco cumplen con las funciones que la ciudad debido a sus instalaciones en mal estado, la poca relevancia que se les ha brindado y a las dimensiones tan escasas que actualmente aplican. A continuación, información detallada de cada uno de estos centros culturales.



Mapa 24. Dotaciones culturales. Fuente: Elaboración propia.

- **Centro de Convenciones**

Es el único complejo de eventos más importante del Huila y Sur Occidente del País, ubicado estratégicamente en la ciudad de Neiva, con acceso directo a las principales calles y avenidas, a 10 minutos del aeropuerto Benito Salas y a 15 minutos del centro donde encontramos el núcleo hotelero y comercial de la ciudad (Centro de Convenciones, 2005).

El recinto del centro de convenciones cuenta con un área de salones para eventos de 1.757 mt², y un área de lobbys de 640 mt². Dispone de tecnología, comunicaciones y ayudas audiovisuales de última generación. Está dotado con Sala VIP, Sala de Prensa, Áreas de Descanso, parqueaderos, Registro y Circulación; integradas a 792 metros cuadrados de Plazoleta, Áreas Verdes y Espacio Público (Centro de Convenciones, 2005).

- **Jardín botánico**

Está localizado en la comuna 6 del sur de Neiva, Presenta tres tipos de ecosistemas: Relicto de bosque seco tropical, ecosistema léntico, ecosistema lótico. En este ecosistema se han realizado investigaciones por parte de la universidad Surcolombiana y sus semilleros de investigación Fénix Invusco y Mamakiwe en fauna invertebrada, mariposas, libélulas, cucarrones, arañas y también en plantas.

- **Complejo deportivo**

Localizado en la calle 19 con carreras 18 y 19. Cuenta con el coliseo Alvaro Sanchez Silva, El estadio municipal Guillermo Plazas Alcid actual estadio del Atlético Huila, La pista de patinaje Campo Marte, Las canchas campo marte donde entrenan las inferiores del Atlético Huila y cuenta con la Villa Olímpica que contiene Piscina olímpica, pingpong, tennis, karate, etc.

Parques escala micro del municipio de Neiva



Mapa 25. Parques. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5. Problemáticas y causas. Fuente: Elaboración propia.

Problemáticas	Causas
Parques con déficit de espacio público efectivo.	No hay un plan en el POT para el desarrollo de un parque metropolitano.
Se plantea la construcción de complejos deportivos y remodelación de estos mismo ya existentes	Desarrollos de parques con visiones a niveles deportivas.
Inexistencia de un parque metropolitano en la ciudad.	Falta de seguridad en algunos parques.
Parques en malas condiciones	Parque de la música único con remodelación reciente
Falta de transeúntes y asistentes a los parques.	Falta de intervención económica a nivel de parques.
Parques con diseños básicos y sin plan de desarrollo.	

Descripción de los parques locales

- Parque Leesburg

Ubicado en la Carrera 7 con Calle 21.

Conocido también como el parque del amor y la amistad. Actualmente remodelado y en

buenas condiciones.

- Parque de la Música

Ubicado en la Carrera 8 con Calle 7.

Actualmente remodelado con un buen llamativo arquitectónico.

- Mirador del Sur

Ubicado transversal 28 sur, comuna 6.

Inaugurado en el 2016 cuenta con canchas, biblioteca y zonas peatonales.

- Parque Santander

Ubicado en la Carrera 4 con Calle 7.

Parque con mala imagen por los habitantes de la calle.

- Plaza Cívica

Ubicado en la Carrera 2 con Calle 8.

En mal estado, congestionada por vendedores informales.

- Parque Andino

Ubicado en la Carrera 16 con Calle 8.

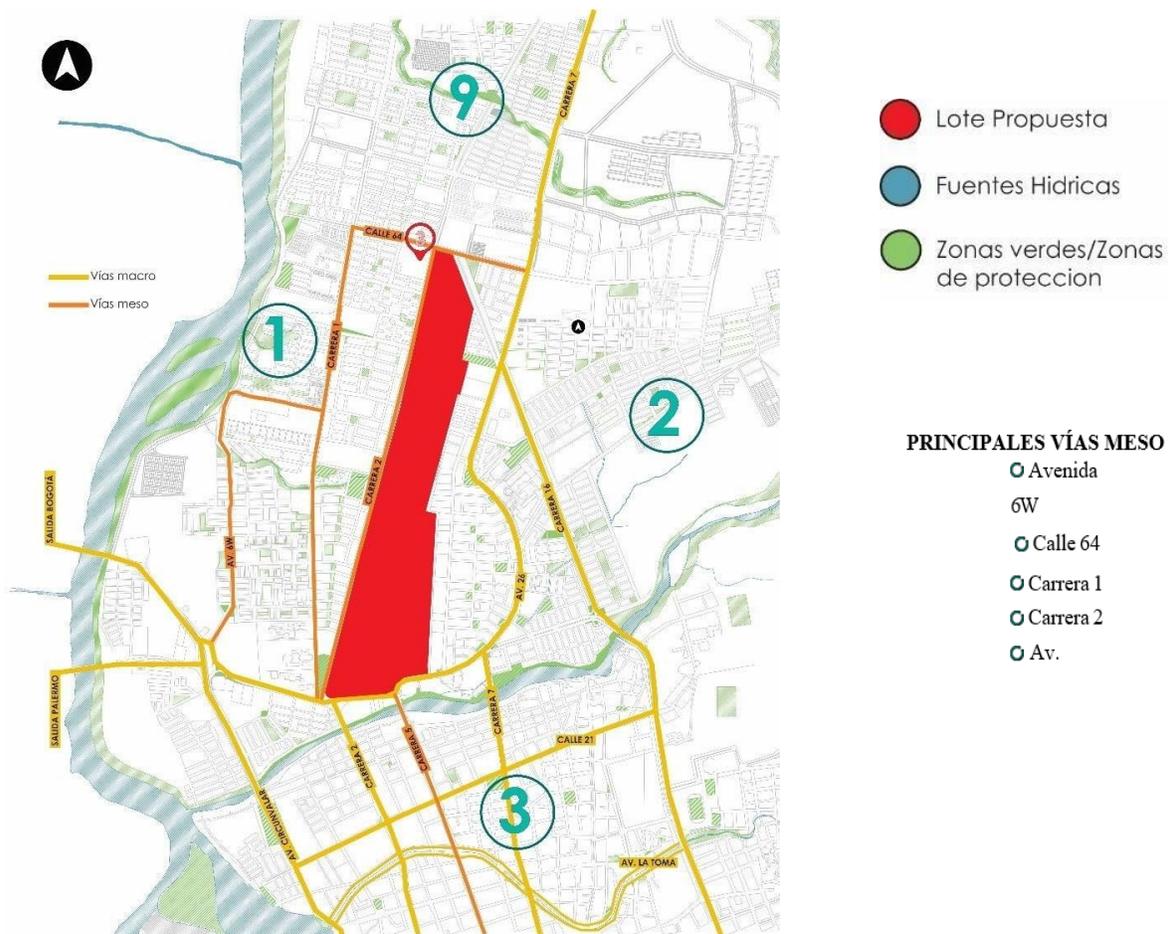
Parque en malas condiciones y poco transitado por inseguridad y falta de iluminación.

Sistema vial análisis micro de comuna

Las nuevas vías analizadas en la escala meso cuenta con en su mayoría cuenta con doble calzada a excepción la carrera 1.

La carrera 1 tiene un solo sentido con dirección de norte a sur. La carrera 2 tiene un solo sentido con dirección de sur a norte. La carrera 1 es la vía que está en peor estado de todas las vías analizadas.

Vías con perfiles viales acordes a lo que exige la demografía del sector dando abastecimiento a la capacidad vehicular a cualquier hora del día.



Mapa 26. Sistema vial comuna. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 19. Carrera 5ta. Fuente: Elaboración propia

La carrera 5 tiene la particularidad que las distingue de las demás vías aledañas al lote analizado y es que remata directamente con el lote, convirtiéndola en una vía con gran potencialidad para brindar el acceso al área de intervención.

Parques de comunas escala micro

- **Cancha del club del norte**

Ubicado entre la Carrera 1 con carrera 2. Es una cancha comunalmente conocida ya que es un proyecto recientemente remodelado por la alcaldía de la ciudad, adecuando el terreno en sintético.

- **Parque Gualanday**

Ubicado en la Carrera 16 en la comuna 2. Parque cuenta con una cancha en arena, sendero, una quebrada y un parque recreativo y cuenta con una zona con máquinas biosaludables. No es muy transitado debido a la mala iluminación.

- **Parque la Rebeca**

Ubicado entre la av. circunvalar y la carrera 11 en la comuna 3. Parque que cuenta con una piscina, canchas y zonas infantiles, actualmente se encuentra en pésimo estado y no es muy transitado debido a la inseguridad que se presenta en el parque.

- **Parque las Ceibas**

Ubicado entre la av. circunvalar y la carrera 11 en la comuna 3. Parque que cuenta con una piscina, canchas y zonas infantiles, actualmente se encuentra en pésimo estado y no es muy transitado debido a la inseguridad que se presenta en el parque.

- **Parque Cambulos**

Ubicado entra la calle 33 y la carrera 8f en la comuna 2. El parque cuenta con una

cancha de micro futbol, baloncesto senderos, una quebrada. No es muy transitado en las noches debido a la mala iluminación generando inseguridad.

Problemáticas

- Dentro del análisis se puede evidenciar que la comuna 9 no cuenta con un parque que lo distinga.
- Tres de los cinco parques característicos cuentan con mala iluminación.
- Tres de los cinco parques analizados se ven afectados por la inseguridad, sobretodo el parque de la rebeca.
- Falta de zonas de parqueos en las zonas aledañas a los parques.

Causas

- La poca intervención económica por parte del gobierno de la ciudad.
- Falta de Apoyo por parte de la policial en los parques.
- Remodelaciones comunes deportivos en los parques, sin tener en cuenta el espacio público.

Dotaciones escala micro comunas de Neiva



Mapa 27. Equipamientos dotacionales. Fuente: Elaboración propia.

1. C. C. San Pedro Plaza

Ubicado entre la avenida 26 y la carrera 16 en la comuna 2. Es el centro comercial más importante de la ciudad.

2. C.C. San Juan Plaza

Ubicado en la carrera 16 en la comuna 2. Es un centro comercial pequeño que tiene un conjunto residencial con el mismo nombre.

3. C. C. Unico

Ubicado en la calle 64 con la carrera 2 en la comuna 1. Centro comercial especializado en la venta de mercancía pasada de modelo.

4. Terminalito

Ubicado en la avenida circunvalar en la comuna 3. Es un espacio clandestino de gran distinción en la ciudad por ser una parada regular de los buses departamentales.

En esta escala se tomará como zona de intervención para diagnosticar los barrios aledaños al lote donde se planteará la propuesta que son el barrio Granjas, Candido, Santa Inés, Las Mercedes, entre otros. Se toman estas zonas para analizar puntualmente alrededor del lote.

Sistema vial

Vías con proyección y con usos primordial para el transporte público.

Carrera 6, calle 33, calle 34, calle 48, calle 43, calle 44, carrera 1 con un solo sentido y conecto los barrios Candido y Santa Inés.

Parques barriales

1. Parque la Cucaracha

Ubicado en la carrera 2 del barrio Candido, se encuentra en mal estado y cuenta con mala iluminación.

2. Parque Santa I

Ubicado entre la carrera 3 Oeste y carrera 4 oeste del barrio Santa Inés, cuenta con canchas y parque bio saludable.

3. Parque Granjas

Ubicado entre calle 34 y calle 33 del barrio granjas. Tiene aledaños la iglesia de granjas y centro médico Carmen Emilia.

4. Parque Don Noé

Ubicado barrio cándido. Tiene al frente el colegio promoción social se encuentra en buen estado,

pero con poca iluminación.

5. Parque Guacamayas

Parque ubicado en la avenida 26 en el barrio las Granjas. Parque en buen estado y dentro de este se encuentra el caí de la comuna 2.

6. Parque los Viscochos

Parque ubicado en la avenida 26 y Carrera 7 en el barrio las Granjas. Parque en buen estado y tiene aledaño La tienda La Espacial un negocio muy conocido de biscochos.

7. Parque Gustavo Torres

Parque ubicado en la carrera 1 y Calle 48 en el barrio las Candido. Parque en buen estado y tiene buena iluminación.

Todos los parques tienen la particularidad que son pequeños, tienen conectividad con las vías principales de los barrios. Los parques mejor conservados son Guacamayas, biscochos, Gustavo Torres y el de Granjas.

Equipamientos dotacionales

1. Universidad Surcolombiana

Ubicado en la carrera 1 con la avenida 26. Es una universidad pública y la más grande de la ciudad.

2. Colegio San miguel Arcángel

Ubicado en la carrera 1 con calle 40. Es un colegio privado y es la sede en Neiva de las instituciones educativas de la policía nacional.

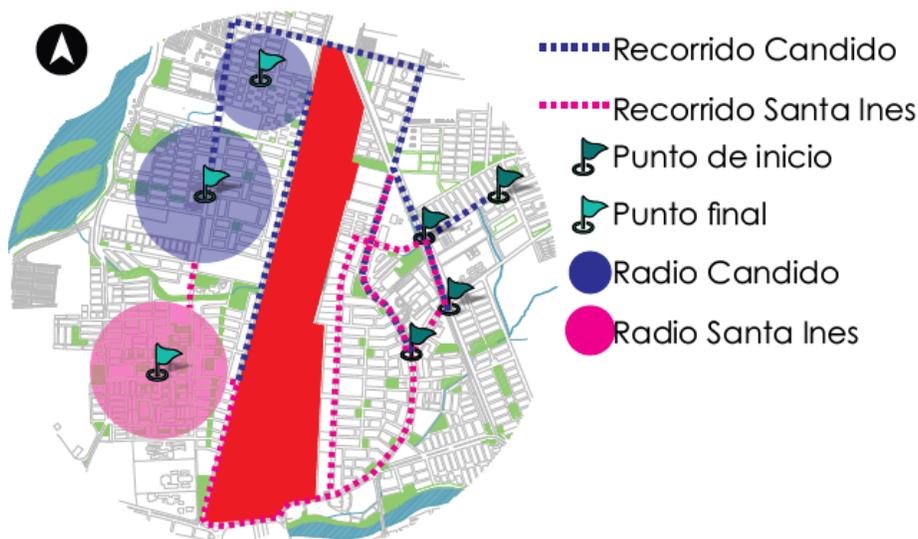
3. Colegio Claretiano

Ubicado entre la carrera 1 y 2 con calle 43. Colegio con educación básica de primaria y secundaria con carácter privado y público.

4. Colegio Promoción Social

Ubicado entre la calle 48 y la calle 49. Colegio con educación básica de primaria y secundaria con carácter público.

Problemática de movilidad



Mapa 28. Problemática de movilidad. Fuente: Elaboración propia.

Rutas muy largas para ingresar desde el oriente a los barrios Candido y Santa Ines y viceversa. Para ingresar al barrio Candido desde el oriente hay que ingresar desde la calle 64 recorriendo alrededor del lote. Para ingresar al barrio Santa Ines desde el barrio granjas y demás se tiene que acceder desde la avenida 26 y atravesarlo por la carrera 2.

Matriz del proyecto

Tabla 6. Matriz del proyecto *Fuente:* Elaboración propia.

Factor	Problemáticas	Estrategias De Investigación		Oportunidades
	Amenazas	Debilidades	Fortalezas	
Social	<p>-Un alto índice en de pobreza en todo el casco urbano y rural impidiendo un progreso económico, usando como salida la delincuencia.</p> <p>-Niños y jóvenes sin protección de derechos como la educación, salud, recreación, etc.</p> <p>-Poca participación en la sociedad, trabajos, de las mujeres. Palermo por su retrasado desarrollo aun predomina el machismo en los hogares del municipio.</p> <p>-Altos índices de desplazamiento</p>	<p>-Los bajos ingresos económicos de las familias es uno de las principales ocasionadoras de los problemas en el sector.</p> <p>-La falta de planificación de parte de la jurisdicción del municipio para para tener un plan de ordenamiento territorial en el aspecto de la expansión.</p> <p>-Exclusión de niños y jóvenes en la participación social del municipio.</p> <p>-Perdidas de valor al interior de un gran porcentaje de</p>	<p>-Los atractivos turísticos que se ubican dentro del casco municipal de Palermo son muy recurridas por habitantes de municipios cercanos como Neiva, Tello, etc.</p> <p>-Con el tratado de paz disminuyo un gran porcentaje de desplazamientos y asesinatos provenientes de grupos armados.</p>	<p>-Planteamientos de centros culturales para jóvenes y niños para disminuir la delincuencia y apoyar la participación de estos en actividades generadas por el gobierno del municipio.</p>

	<p>forzado debido a la delincuencia, narcotráfico y los conflictos armados, familias que ya tenían un posicionamiento en el sector rural y por causa de estas amenazas inmigran hacia el casco urbano empezando un nuevo estilo de vida desde la pobreza.</p>	<p>familias en el municipio.</p> <ul style="list-style-type: none"> -La pobreza y los asentamientos generan deficiencia en la organización y captación de grupos vulnerables. -Pocas oportunidades laborales debido al poco comercio de gran escala. -Conflictos armados. 		
Económico	<ul style="list-style-type: none"> -Los bajos ingresos en familias instaladas en el casco urbano debido al desempleo. -El municipio no cuenta con muchos equipamientos y dotaciones comerciales dejando como resultado pocas oportunidades laborales. -El desarrollo turístico al ser en su mayoría natural no genera ingresos económicos al municipio. 	<ul style="list-style-type: none"> -Carece de política pública para la promover el empleo en el municipio. -Tiene una mala conexión comercial con la región del Huila y con el resto del país. -El índice de recursos humanos es muy bajo. -El desarrollo investigativo y tecnológico 	<ul style="list-style-type: none"> - La mayor parte de los ingresos provienen de recursos naturales como la ganadería o el cultivo. -Locales comerciales independientes son lo que abastecen la economía en el municipio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Privatizar algunos atractivos turísticos puede generar una buena suma de ingresos además de almacenar recursos para no dejar deteriorar los atractivos naturales. - Empresas grandes a nivel regional como lo es Coonfamiliar tiene un parque ubicado en el área de Palermo haciéndolo crecer turísticamente y económicamente.

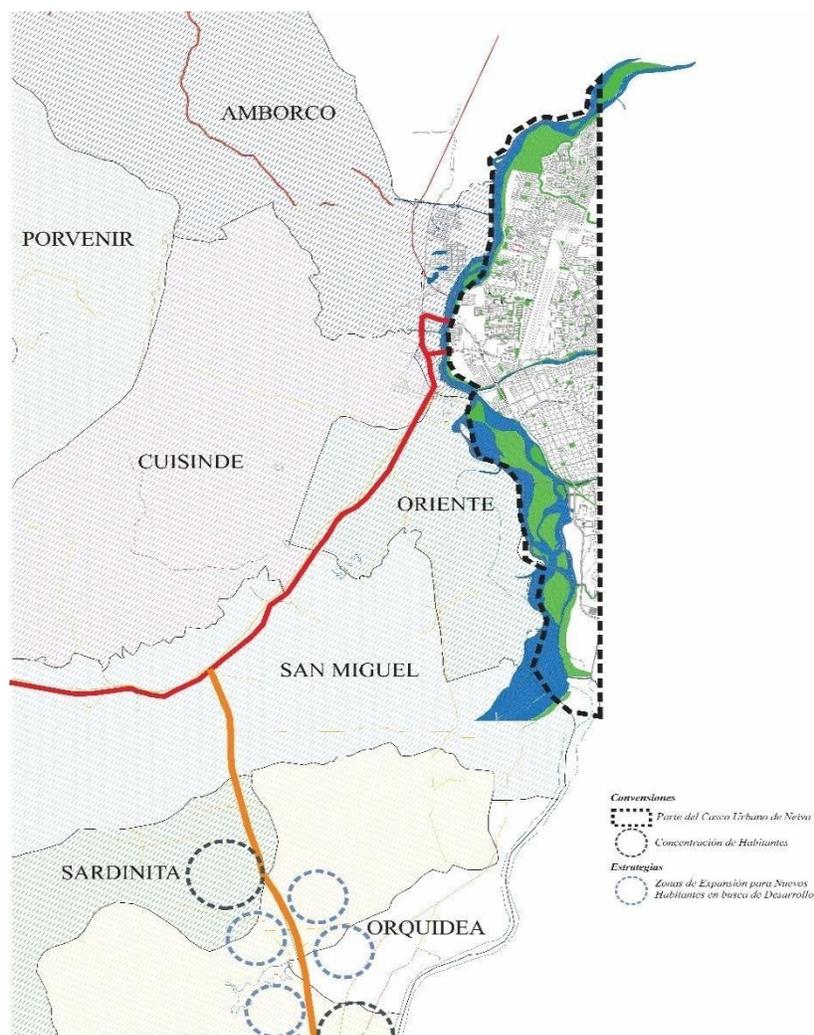
		<p>es muy careciente en lo que corresponde en el casco urbano del municipio.</p> <p>-Niveles de formación y educación empresarial por debajo del 7% haciéndolo carente de emprendimiento independiente.</p> <p>-Escasa inversión del gobierno por faltas de planes de financiación</p>		
Ambiental	<p>-Alto nivel de riesgo en zonas montañosas para los habitantes de corregimientos del municipio de Palermo.</p> <p>-Gran deterioro ambiental en zonas boscosas, zonas hídricas y zonas de protección.</p> <p>-Gran índice de desequilibrio ambiental por no tener un acuerdo para protección de ecosistemas, parques</p>	<p>Contaminación en un gran porcentaje de las zonas hídricas que corresponden a toda el área del municipio de Palermo.</p> <p>-Un gran porcentaje de deforestación para construcciones o cultivos de arroz sin replantar una nueva plantación de arborizaciones</p> <p>- Uso de</p>	<p>- Los cultivos de arroz en la zona del juncal y demás corregimientos que se encuentran en el casco municipal de Palermo generan unos de las principales fuentes de ingresos.</p>	<p>- Planificación de vivienda de interés social para personas que habitan en asentamientos con un alto nivel de riesgo, expandiendo el casco urbano.</p> <p>-Promover cultura con centros educativos donde se evidencie la importancia del cuidado del medio ambiente.</p>

	regionales y locales.	<p>prácticas agrícolas</p> <ul style="list-style-type: none"> - clandestinas que generan contaminación y deterioro. -Demasiada puesta de asentamiento generando irregularidades. -Mal manejo de los residuos y las basuras. -Por desconocimiento o se violan demasiadas normas ambientales. -Proyectos con fines productivos pero no abastecen una sostenibilidad ambiental. 		
Urbano	<p>-Actualmente en el municipio existen espacios públicos que pueden ocasionar riesgos para los niños y adolescentes del municipio. Tales como: sameron, la divina envidia, el oasis, la estrellita, La Brasilia, disco aires, el malecón, sambuca bar</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Falta de un plan municipal de desarrollo de espacio público. -Carencia de proyectos y planificación inadecuada. -Poca gestión de la administración para dotación de equipamientos -Limitación 	<p>-En el municipio se cuenta con despachos o entidades encargadas de decepcionar denuncias tales como: comisaria de familia, dirección de justicia, policía nacional, fiscalía y juzgados, que a pesar de los pocos y deteriorados</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Lo posibilidad de desarrollar un plan de servicios y espacios públicos buen estructurado y estratégico. -Posibilidad de llevar a cabo buenos planes en este espacio para el desarrollo del municipio.

	entre otros. -Carencia de algunos equipamientos municipales para la competitividad	presupuesto público.	elementos (de oficina) se reciben adecuadamente las diferentes denuncias.	
--	---	----------------------	---	--

Análisis de polígono de estudio factor social

Dentro del polígono de estudio no se encuentra ningún grupo étnico, se puede notar la presencia de habitantes radicados en las Veredas como se puede notar en el Juncal. Conjuntos residenciales sobre la Vía principal aumentando el índice de población en toda la zona generando el desarrollo de las zonas de expansión planteadas en el EOT.



Mapa 29. Polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Problemática

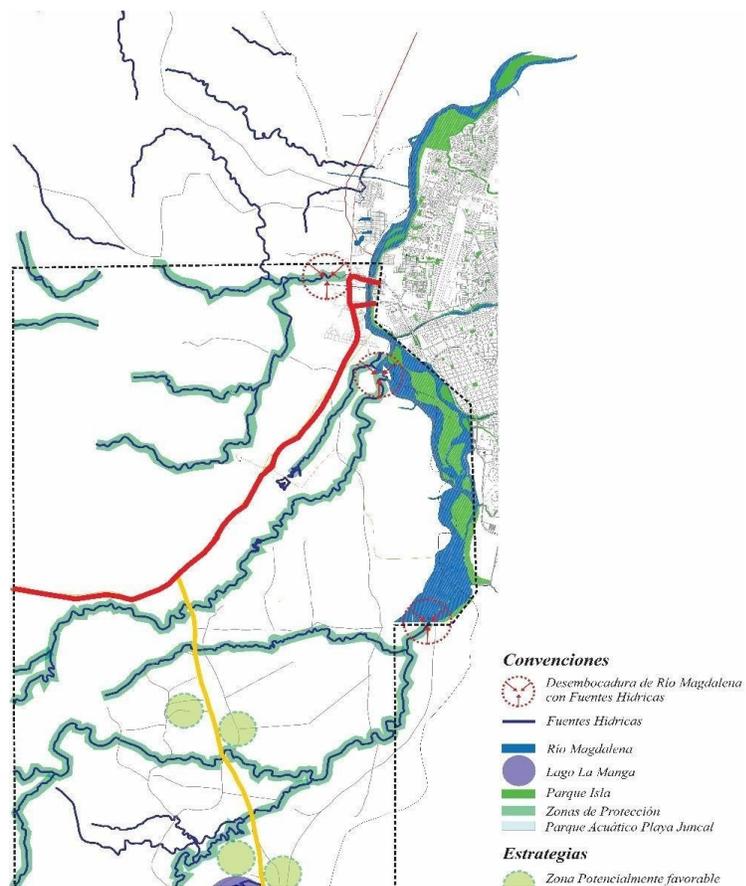
La falta de comunicación que tienen estas veredas con algún equipamiento que genere un impacto con intención de desarrollo, además de conjuntos residenciales que lejos de pretender generar crecimiento a los habitantes, ayuda a mantener los corregimientos como eso debido a su aislamiento.

Estrategias

La construcción de nuevas zonas residenciales que sobresalgan por la vía principal sin ser conjuntos para que la población crezca tanto demográficamente tanto en posibilidades de desarrollo.

Análisis de polígono de estudio factor ambiental

La zona estudiada cuenta con varias zonas hídricas y con hito relevante que hace parte de casco urbano de Neiva y de la zona rural de Palermo que es el Parque Isla que actualmente se encuentra fuera de servicio, pero eso no le quita relevancia.



Mapa 30. Factor ambiental. Fuente: Elaboración propia.

En la zona veredal de El Juncal está ubicado la Laguna La Manga que es el mayor

atractivo que este corregimiento tiene después del parque acuático “Playa Juncal”.

Problemáticas

Las fuentes hídricas de la zona de estudio tienen como característica en común el mal cuidado y la dejadez por parte de los entes gubernamentales a la hora de prestarle un servicio de mantenimiento y limpieza a estos cuerpos de agua que son usados a su vez para abastecer los cultivos agrícolas y agropecuarios que se maneja en todo el sector analizado.

El parque isla en el momento de su inauguración y en su etapa de funcionamiento fue una gran fuente de ingresos y un gran atractivo para los habitantes locales, por malas gestiones se fue deteriorando hasta el punto que ya no ejerce funcionamiento, perdiendo un gran atractivo todo el sector.

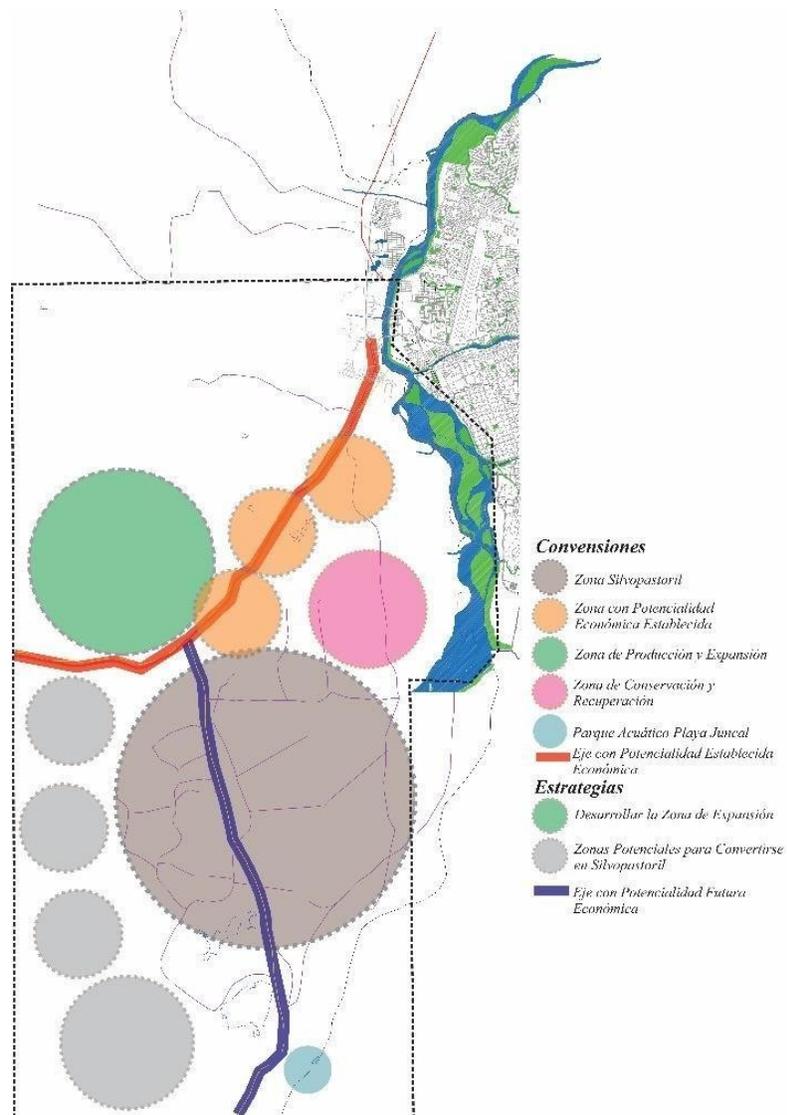
La Manga es un lago ubicado en el corregimiento El Juncal por falta de mantenimiento no está en óptimas condiciones, llegando al punto de que su fauna se encuentra muerta, se puede observar cómo peces y todo tipo de ser vivo pierde la vida, haciendo que este gran lago obtenga un mal aspecto.

Estrategias

La construcción de parques amigables con el medio ambiente en puntos estratégicos ayudaría a que la zona surja y se tomen en cuenta los demás atractivos naturales para que sean intervenidos haciendo que la zona mejore ambientalmente.

Análisis de polígono de estudio factor económico

Las mayores fuentes de ingresos que genera esta zona provienen de 3 entes que se han mantenido durante más de una década y son los siguientes.



Mapa 31. Factor económico. Fuente: Elaboración propia.

- La agricultura
- Los atractivos que presta la empresa Confamiliar (Los Lagos, Playa Juncal).
- Prestación de Servicios.

Problemáticas

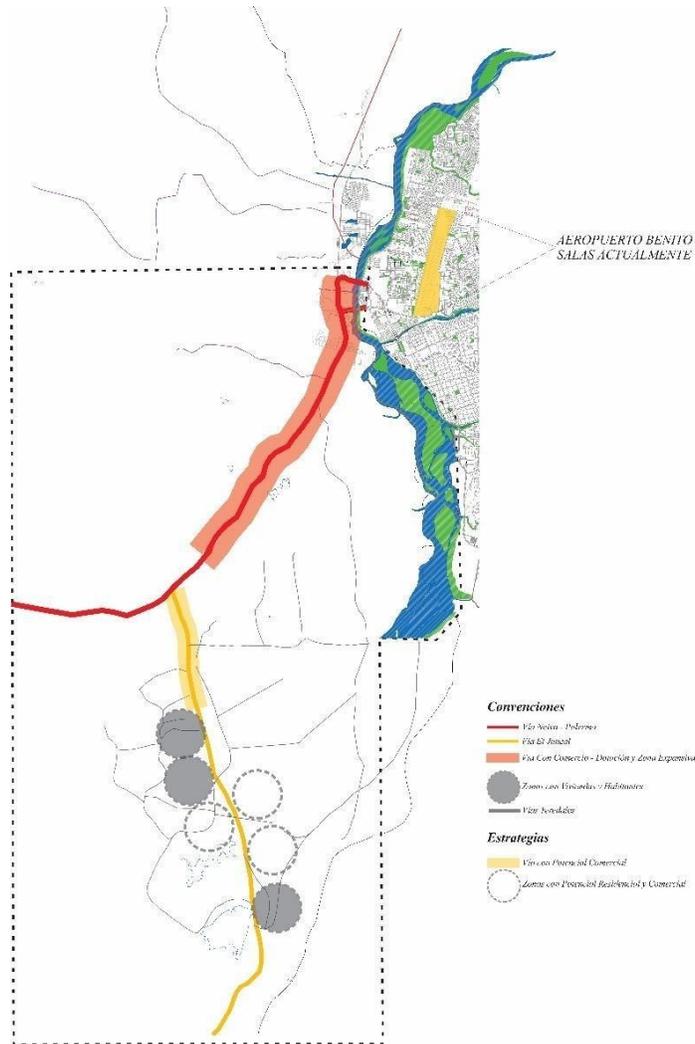
Al ser una zona rural no cuenta con muchos problemas que genera la economía que actualmente está predominando, ya que esta no genera y quita a los corregimientos que están siendo utilizados por estos entes. Viendo estos desde otra perspectiva podría ser un problema ya que no tienen una influencia directa con los habitantes de los corregimientos, haciéndolos ingresos independientes excepcionando a los ingresos agrícolas.

Estrategias

1. Ejercer las zonas que están planteadas como desarrollables con equipamientos que generen impacto.
2. Expandir el radio de Silvopastoril.
3. Usar la vía del juncal como eje comercial por la gran potencialidad de expansión que esta provee.

Análisis de polígono de estudio factor urbano

La vía de Neiva – Palermo esta abastecida hasta cierta zona por comercio de prestación de servicios y equipamientos tales como una zona industrial y el centro recreativo Los Lagos haciéndola una gran promotora y desarrolladora de comercio en el sector analizado.



Mapa 32. Factor urbano. Fuente: Elaboración propia.

La vía El Juncal está promoviendo la vivienda privada comenzado con un progreso independiente que puede promover el comercio sobre esta.

Problemáticas

El mal estado de las vías sobre todo la de El Juncal que se puede notar en ciertas partes de esta sin tener una intervención de mantenimiento.

La falta de crecimiento sobre las zonas ya establecidas.

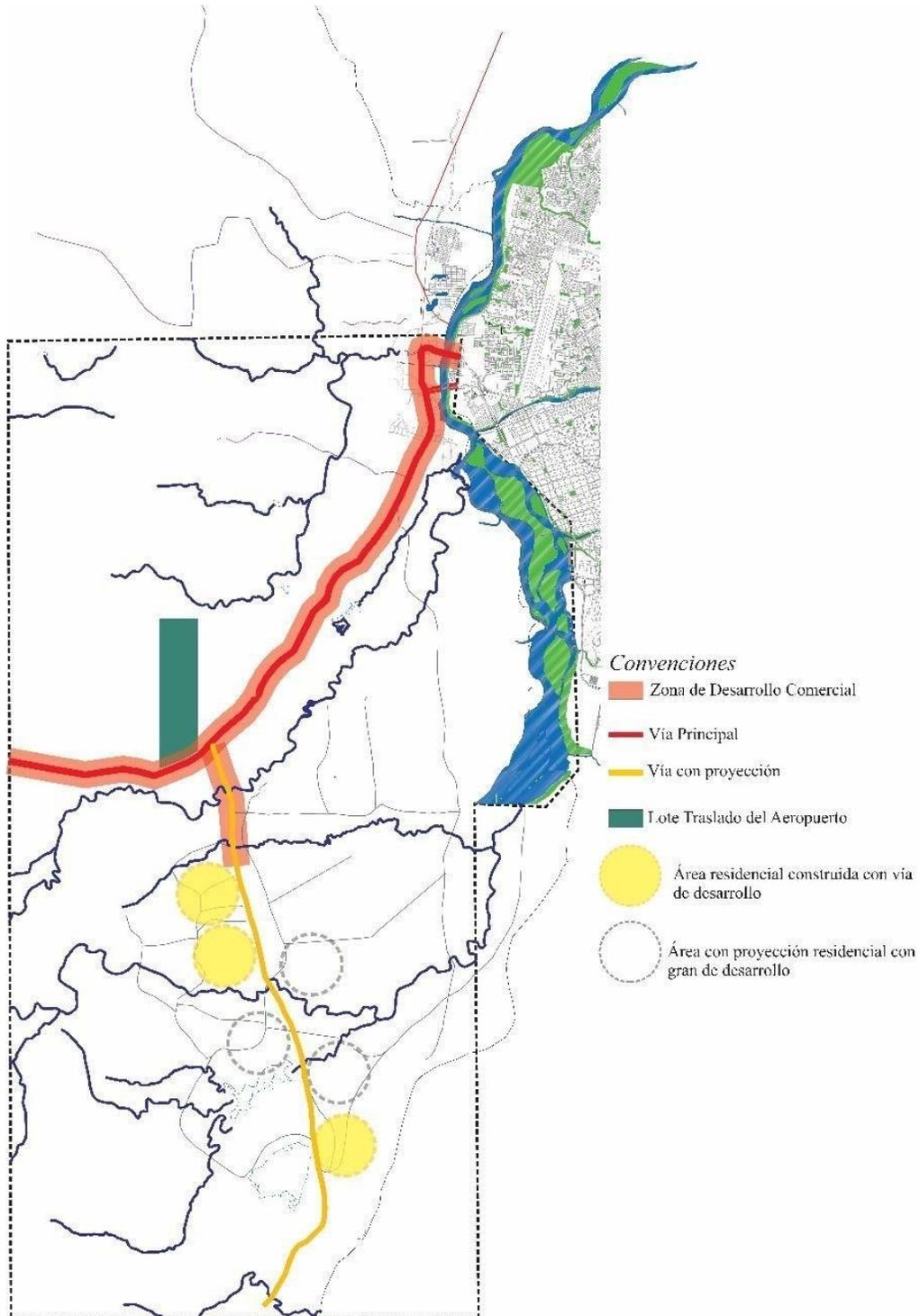
Estrategias

La proyección de hacer generar cuerpos verdes en las zonas más necesitadas sobre el margen de la zona analizada, además de la construcción de zonas residenciales no privadas con el fin de aumentar la integración de los alrededores con los habitantes que están establecidos en los corregimientos actualmente haciendo que estos generan ingresos por medios independientes.

Síntesis de la propuesta urbana

La elaboración del proyecto urbano está planteada con el fin de generar el desarrollo y la expansión mediante la construcción de un gran dotacional como lo es el aeropuerto. Los puntos favorables que se pueden obtener después de un arduo estudio y análisis son el crecimiento rural del municipio de Palermo viendo puntos favorables como la expansión de los corregimientos y veredas proyectando hacia el urbanismo y el modernismo arquitectónico, además de promover el cuidado ambiental de todos los cuerpos de agua que se presentan el sector.

Propuesta urbana traslado Aeropuerto



Mapa 33. Traslado aeropuerto. Fuente: Elaboración propia.

Capítulo III

Marco metodológico

Se llevará a cabo la metodología adecuada para el desarrollo y proceso de esta análisis, investigación y diagnóstico realizado con la pertinencia correspondiente para la elaboración del proyecto del traslado del aeropuerto Benito Salas con el fin de concluir si es o no viable.

Tipo de estudio

La investigación se llevó a cabo con una metodología exploratoria ya que su fin fue buscar información correspondiente al proyecto para observar todos los datos cualitativos que se necesitarían para llegar a la conclusión de cuales van a ser las herramientas pertinentes para la elaboración y desarrollo del proyecto.

Se exploró varios tipos de niveles con datos numéricos y puntuales que ayudan a la investigación a enriquecerse de información útil que se tendrá en cuenta a la hora de realizar y proyectar el traslado.

Tipo de investigación

Investigación proyectiva

Este tipo de investigación, consiste en la elaboración de una propuesta, un plan, un programa o un modelo, como solución a un problema o necesidad de tipo práctico, ya sea de un grupo social, o de una institución, o de una región geográfica, en un área particular del conocimiento, a partir de un diagnóstico preciso de las necesidades del momento, los procesos explicativos o generadores involucrados y de las tendencias futuras, es decir, con base en los resultados de un proceso investigativo (Guerra, 2009).

Una vez finalizado el estudio correspondiente se llega al punto de inicio de cómo debe realizarse el proyecto. A continuación, se pondrá en evidencia los puntos justificados para la realización de la propuesta planteada:

- El problema más relevante encontrado a través de la investigación es la parte económica, que será resuelta a través de planes que generen ingresos tales como vuelos a diferentes ciudades del país aparte de Bogotá, implementación de una escuela de pilotos y la buena administración del dinero para que se lleve a cabo lo más rápido el proyecto.
- Una vez se tenga el presupuesto necesario para realización del proyecto se pondrá a cabo su ejecución.
- Primero se buscará el bienestar de los dueños y trabajadores del polígono que se pondrá a disposición del proyecto, seguido de una adecuación pertinente del terreno haciendo que se cumpla las medidas específicas.
- Se elaborará un diseño que cumpla las normas específicas para evitar inconvenientes y que se lleve a cabo el proyecto de la mejor manera, una vez el diseño esté terminado se procederá a construirse.
- El lote donde se encuentra ubicado el aeropuerto Benito Salas se pondrá a disposición de la jurisdicción municipal, plateando una zona digna de espacio público que cumpla con normas de primer nivel en diseño y re creatividad. Brindando así un espacio que contribuya al crecimiento de los habitantes de la ciudad de Neiva.

Método de la investigación

Método Deductivo

La investigación tiene como método la deducción, ya que se elabora un estudio y un trabajo investigativo con datos y cifras que varían conforme va pasando el tiempo para llegar una conclusión de que es lo más beneficioso y pertinente para el proyecto. Estos datos y cifras son tales como la población, el número de afectados, de personas que apoyan el proyecto, personas que no lo apoyan y el presupuesto requerido. Con el fin de llegar a un punto neutro donde todos sean beneficiados con la elaboración del proyecto.

Universo, población y muestra

- **Universo:** Al ser un aeropuerto de nivel nacional Todo el territorio colombiano (45.500.000 Habitantes) tendrá relación con este, al ser la acción de viajar y transportarnos una de las principales acciones del día a día de todos los humanos todos los habitantes del país tendrá una afectación positiva.
- **Población:** Los habitantes de los municipios del Huila (1.197.049 Habitantes) serán los principales beneficiados con el proyecto. El municipio de Neiva porque tendrá un aeropuerto digno a nivel nacional, eliminará los problemas que el aeropuerto generaba por estar ubicado dentro del casco urbano y poder viajar a cualquier otro aeropuerto ubicado en el país. El municipio de Palermo vera su beneficio en el desarrollo que este le trae siendo construido en su territorio.
- **Muestra:** Serán los usuarios que utilicen el aeropuerto para sus viajes y su bienestar, estos serían los habitantes locales de la ciudad de Neiva (347.501 Habitantes) y los del Municipio de Palermo (32.104 Habitantes).

Propuesta parque metropolitano

Problemática

Neiva a nivel de espacio público eficiente está muy por debajo del estándar mundial (15M²) actualmente Neiva cuenta con la mínima cifra de 2,97M². El lote por su gran área 73ha forma un enorme obstáculo en el norte de la ciudad haciéndola insuficiente a nivel de movilidad.

La deficiencia y la desconectividad de centros culturales, zonas de recreación, inseguridad y atractivos turísticos hace a Neiva no sea una ciudad muy atractiva culturalmente para sus habitantes y personas que vengan de otras ciudades. La ciudad no para de crecer y desarrollarse, teniendo en cuenta esto, los centros sociales, culturales y recreativos no abastecen y comparando Neiva con ciudades de población similar como Ibagué o Villavicencio está demasiado atrasada a nivel de conectividad mediante espacio público y de dotacionales que complementen las actuales.

Soluciones

Las 73ha que tiene el lote actualmente tienen el potencial suficiente para convertirse en espacio público eficiente haciendo que la cantidad de 2,97M² aumente a 6,2M². Al ser un lote que crea una barrera urbana en la ciudad se propone la incorporación y diseño de vías que conecten directamente atravesando el lote.

Implementar dotacionales que den solución a lo que demanda la ciudad a nivel cultural, haciendo que sea un equipamiento urbano de gran atractivo y de uso constante, con potencial de convertirse en un hito de la ciudad. Conectar las zonas culturales, recreativas y sociales que le dan identidad a la ciudad, mediante pasillos verdes, zonas peatonales y ciclo rutas (conectando con rutas existentes tomando al parque como la referencia principal de punto de partida de un recorrido urbano que aporte a la cultura, la recreación y el progreso.

Referentes arquitectónicos

- Central Park

Ubicado en Nueva York, Estados Unidos. es un parque urbano público que su figura es alargada simulando un rectángulo y con dimensiones que se estiman de 4000 x 800 m.

En las 340 hectáreas que ocupa Central Park encontraréis praderas, lagos artificiales, cascadas y zonas que parecen un auténtico bosque (Desconocido, Un Billete de Ida, 2014).



Ilustración 20. Central park. Fuente: Internet.

- Parque Simón Bolívar

Ubicado en Bogotá, Colombia. En la actualidad se le considera el “pulmón de la ciudad”, por su estratégica ubicación en el corazón de Bogotá, por su amplia vegetación y gran dimensión de sus zonas verdes. Igualmente, por la cantidad y variedad de escenarios que lo conforman (Colaboradores de Wikipedia, 2020).



Ilustración 21. Parque Simón Bolívar. Fuente: Internet.

Criterios viales del diseño

Se dividirá el parque en 3 zonas para mantener un orden y un ritmo.



Mapa 34. Criterios viales. Fuente: Elaboración propia.

Conexiones

- Calle 49-Calle 48

Se hace la conexión desde la calle 49 por la gran transurrencia de vehículos que se mantiene constantemente durante el día, haciendo que esta vía tenga potencial para ser una de las vías que atraviesen el lote dividiéndolo rematando en la calle 48, del barrio de cándido, así se soluciona uno de los problemas de conexión que existe en el sector.

- Calle 34-Calle 33

Mediante el estudio realizado la siguiente conexión para dividir en 3 el parque es la calle

33 del barrio granjas debido a que por esta calle quedan 3 hitos importantes del barrio:

- Centro de salud Carmen Emilia
- La cancha de futbol Las granjas
- Iglesia San Judas Tadeo

Estos hitos hacen que la vía toma mayor protagonismo y potencial haciendo que sea la otra vía que atraviesa el lote. Remata y continua su recorrido en la calle 34 del barrio de santa Inés. Vía que cuenta con sistema de semaforización. Se concluye que se escogieron las 4 vías más importantes del sector para la división del lote y la conexión de los barrios.

Crterios de diseño recreacionales



Mapa 35. Criterios de diseño recreacionales. Fuente: Elaboración propia.

Correspondiendo al entorno inmediato se toma en cuenta los usos de suelo que los lotes aledaños desempeñan, llegando así a zonificar el lote en 3 secciones: Adulta, mixta y joven.

1. Zona Adulta

Esta zona estará dotada de centros culturales y de áreas que le sacará el mayor provecho la población de mayor edad, ya que a sus aledaños está el centro comercial único y zonal comerciales haciendo que su mayor concentración de personas sea la adulta.

2. Zona Mixta

A los costados de esta zona se encuentran en su mayoría vivienda, haciéndola una zona de confort y muy tranquila a nivel de ruido, por esta razón esta zona estará dotada de áreas que tengan cavidad para todo público, una zona familiar.

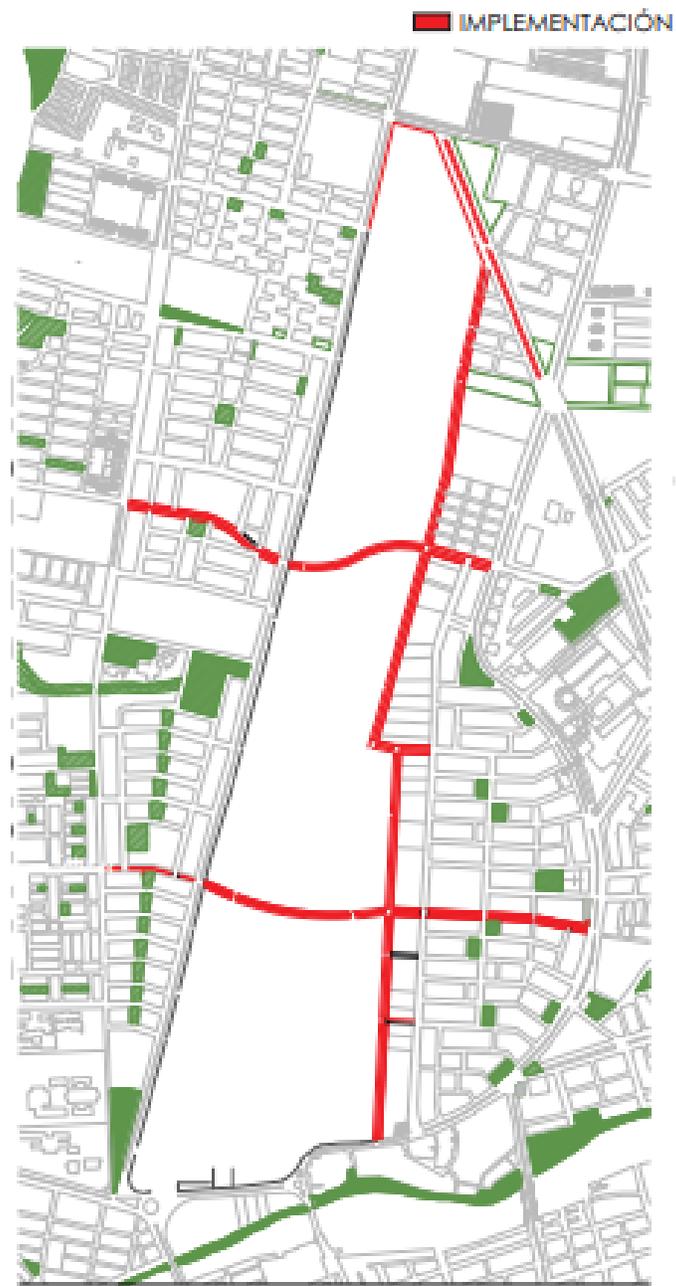
3. Zona Juvenil

Acá se encuentran una zona con una población más joven, la universidad sur colombiana, club del norte, la cancha sintética, los colegios liceo el unen, etc. Además de ser la ruta a la salida a Bogotá lo cual se caracteriza por ser un sector ruidoso, por esta razón en esta zona se implementarán un parque de diversiones y una zona de eventos debido a que su población demanda estas actividades.

Proceso compositivo

1. División del lote

Implementación de vías que darán conectividad y articulación con las zonas que se encontraban obstruidas por la frontera que generaba el aeropuerto.



Mapa 36. División del lote. Fuente: Elaboración propia.

2. Zonificación de dotacionales

Distribución de dotacionales correspondiendo a los criterios de diseños ya planteados, lotes con área suficiente para la construcción digna.



Mapa 37. Zonificación de dotacionales. Fuente: Elaboración propia.

3. Vía arterial

Implementación de vía arterial la cual dará movilidad a los vehículos que deseen atravesar el parque además de tener conectividad con vías aledañas existentes.



Mapa 38. Vía arterial. Fuente: Elaboración propia.

4. Articulación de senderos

Articulación de senderos que dará la movilidad a los transeúntes que deseen movilizarse al interior del parque. Senderos que tendrán conectividad con cada una de las actividades que el parque propone.



Mapa 39. Articulación de senderos. Fuente: Elaboración propia.

5. Articulación de ciclo rutas

Articulación a una de las principales fuertes de la propuesta del parque que será las ciclo rutas creando un recorrido de manera orgánica y con accesos hacia el casco urbano.



Mapa 40. Articulación de ciclo rutas. Fuente: Elaboración propia.

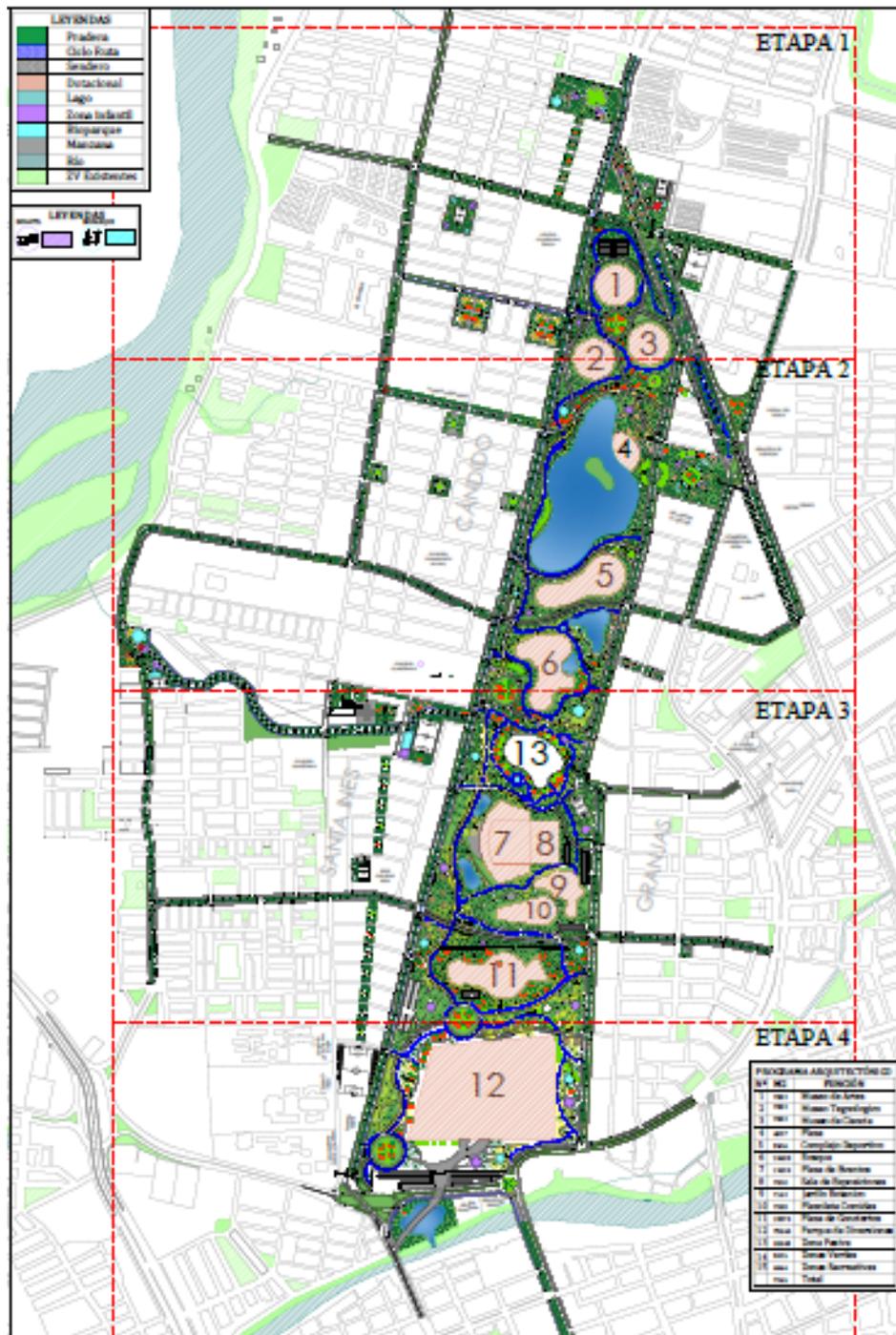
6. Zonas recreacionales

Zonas de uso estático para la recreación de los usuarios que accedan al parque replegadas y ubicadas estratégicamente por el parque para que este cumpla su función.



Mapa 41. Zonas recreacionales. Fuente: Elaboración propia.

Propuesta final



Mapa 42. Propuesta final Fuente: Elaboración propia.

- Conexión que genera las nuevas rutas
- Av. 26 vía articuladora del parque
- Conectividad carrera 2 con el parque
- Acceso con carrera 16 con su nuevo trazo
- Acceso directo al parque carrera 5

Los dotacionales planteados dentro del parque están fundamentados en las necesidades planteadas en el Proyecto de Acuerdo de Desarrollo de 2016-2019 de la ciudad de Neiva en el apartado de “Estrategia de infancia y adolescencia”, “Programas Cultura”, “Programas Deporte y Recreación”.

Con la implementación del parque se propone la mitigación del bajo del bajo índice de espacio público efectivo y aumentarlo; además de potencializar la zona del norte de la ciudad hacia el comercio ya que se ve que la esta zona está muy paralizada a nivel comercial sin contar con los centros comerciales que se encuentran en ella.

Se proponen espacios urbanos alrededor del parque en los barrios aledaños para la conectividad con las zonas de alrededor, además se re utilizo espacios públicos existentes como la carrera 5 para darle conectividad a la ciudad (centro de convenciones) con el parque y hacer de este una guía turística, cultural y recreacional para los habitantes y turistas que deseen conocerla. Para información detallada mirar la planimetría del proyecto.

Conclusiones y recomendaciones

A nivel nacional los aeropuertos de otras ciudades están muy por encima del Benito Salas, haciendo que esta sea una excusa para la replantación de uno más desarrollado y mejor ubicado.

La gran inconformidad que se ven en los habitantes que viven aledaños del aeropuerto Benito Salas haciéndolos reaccionar de manera positiva al enterarse la propuesta planteada. El poco uso que se realiza del aeropuerto en comparación a otros, en el departamento del Huila sus habitantes usan muy poco sus servicios debido a costos y a miedos generados.

Lo poca información que se puede obtener de los espacios rurales del país debido a que no se tienen muy en cuenta. Ampliar la información de datos puntales de todo el sector colombiano y actualizarlo para llevar con mejor manejo la investigación y hacerla más precisa.

Referencias Bibliográficas

(s.f.).

A.A.S.S. s.a. (2019). *PROGRAMA DE USO EFICIENTE Y AHORRO DEL AGUA-PUEAA MUNICIPIO DE NÁTAGA 2015-2019*. Nataga.

Alfaro, R., & Francisco Guizar, I. V. (04 de 2011). *Scielo*. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-57952011000100011

CAM. (2011). *CAM*. Obtenido de <http://www.cam.gov.co/sitio/entidad/planes/plan-de-gesti%C3%B3n-ambiental-regional.html?download=421%3Atexto>

Caraballo, M., & Plata, M. (2017). *ANÁLISIS DE PERCEPCIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES, ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y SOCIALES DEL CALENTAMIENTO GLOBAL, VULNERABILIDAD Y ADAPTACIÓN EN SECTORES PRODUCTIVOS DEL HUILA*. Bogota D.C.

Carmona, M. T. (2017). *eleventhwindSORroyal*. Obtenido de <http://eleventhwindSORroyal.blogspot.com/p/biology.html>

Carreño, L. (10 de Noviembre de 2011). *Colombia-00*. Obtenido de <http://colombia-00.blogspot.com/2011/11/gobierno-y-politica.html>

Centro de Convenciones. (2005). *Centro de Convenciones*. Obtenido de <https://centrodeconvencionesneiva.com/informacion-corporativa/#1441659554205-ab457fc8-c70e>

Claudia. (20 de Febrero de 2009). *Neiva Extrema*. Obtenido de http://neivaextrema.blogspot.com/2009_02_01_archive.html

Colaboradores de Wikipedia. (2020). *Wikipedia*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Clima_de_Colombia

- Colaboradores de Wikipedia. (22 de 07 de 2020). *Wikipedia*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Huila&oldid=127922276>
- Colaboradores de Wikipedia. (27 de Junio de 2020). *Wikipedia*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Parque_Metropolitano_Sim%C3%B3n_Bol%C3%A1r&oldid=127298291
- Colaboradores de Wikipedia. (2020). *Wikipedia*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Clima_de_Colombia
- DANE. (2015). *Informe de Coyuntura Económica Regional*. Cali.
- DANE. (2015). *Informe de Coyuntura Económica Regional Neiva*. Neiva.
- DANE. (2018). *Principales indicadores del mercado laboral Enero 2018*. Bogotá D.C.
- Desconocido. (30 de Marzo de 2014). *Un Billeto de Ida*. Obtenido de <http://unbilleteida14.blogspot.com/>
- Desconocido. (2015). *Alfa*. Obtenido de <http://ch.tool-alfa.com/LinkClick.aspx?fileticket=2Cw3T7IY%2fLI%3d&tabid=72&mid=421>
- Escobar, A. M. (07 de Marzo de 2011). *Angie Milena Peña Escobar*. Obtenido de <http://angiemilenapeaescobar.blogspot.com/2011/03/huila-lider-en-turismo-de-naturaleza.html>
- Expansión Datos macro. (2018). *Expansión Datos macro*. Obtenido de <https://datosmacro.expansion.com/demografia/poblacion/colombia>
- Gobernación del Huila. (04 de Septiembre de 2017). *Huila*. Obtenido de <https://www.huila.gov.co/vias-e-infraestructura/publicaciones/6169/infraestructura-vial/>
- Gomez, D., & Posada, C. (2015). *PARQUE METROPOLITANO OLAYA HERRERA*. Medellín: Core.
- Guerra, D. (16 de Octubre de 2009). *Urban Society*. Obtenido de <http://urbansociety->

hh.blogspot.com/2009/

Hernández, G. G. (19 de 06 de 2014). *Portafolio*. Obtenido de

<https://www.portafolio.co/economia/finanzas/servicios-publicos-factor-competitividad-desarrollo-46408>

howlingpixel. (2015). *howlingpixel*. Obtenido de [https://howlingpixel.com/i-](https://howlingpixel.com/i-es/Red_Nacional_de_Carreteras)

[es/Red_Nacional_de_Carreteras](https://howlingpixel.com/i-es/Red_Nacional_de_Carreteras)

Humano, I. s. (2016). *PNUD*. Obtenido de

<https://www.co.undp.org/content/colombia/es/home/countryinfo.html>

Jimenez, B., & Galizia, J. (2012). *Diagnostico del Agua en las Americas*. Mexico, Distrito Federal: Ianas.

Kewe1990. (15 de 03 de 2012). *Club de Ensayos*. Obtenido de

<https://www.clubensayos.com/Acontecimientos-Sociales/Recursos-Economicos/154435.html>

Londoño Ramírez, F. A., & Rojas Pardo, C. A. (08 de 08 de 2017). *Universidad Externado de Colombia*. Obtenido de <https://bdigital.uexternado.edu.co/handle/001/702>

Ministerio de Agricultura. (Noviembre de 2006). *DocPlayer*. Obtenido de

<http://docplayer.es/34795115-Desarrollo-de-la-fruticultura-en-el-huila.html>

Ministerio de Transporte. (2011). *Diagnostico del transporte*. Bogota: Grupo de Planificación Sectorial.

Ministerio de Transporte De Colombia. (2005). *Caracterización del Transporte en Colombia Diagnostico y Proyectos de Transporte e Infraestructura*. Bogota D.C.

Ministerio de Vivienda. (2015). *Informe Nacional De Monitoreo Uso Y Ejecución De Los Recursos Del Sistema General De Participaciones Para Agua Potable Y Saneamiento Básico (Sgp-Apsb)*. Bogota D.C.

- Palermo, A. (21 de 07 de 2020). *Palermo Huila*. Obtenido de <http://www.palermo-huila.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>
- Periodico El Tiempo. (25 de Septiembre de 2018). *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/cifras-clave-del-censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018-273224>
- Periodico La Nación. (31 de Agosto de 2017). *La Nación*. Obtenido de <https://www.lanacion.com.co/las-areas-protegidas-del-huila/>
- Restrepo, J. D. (04 de 05 de 2016). *Periodico El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16582708>
- Reyes, D. C. (2015). *Árbol de comino (Aniba perutilis Hemsley) una planta maderable en peligro de extinción en el sur del departamento del Huila*. Obtenido de <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/3678/1081512642.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sanchez, V. (19 de 03 de 2018). *Scribd*. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/374214425/caracterizacion-huila-pdf>
- Santacruz, M., & Arboleda, F. (2009). *El regimen Juridico Aplicable a la Creación de Filiales y Subsidiarias de las Empresas de Servicios Publicos Domiciliarios en Colombia - Analisis Jurisprudencial de la Corte Constitucional*. Bogota D.C.: Universidad Javeriana.
- SINAP. (2009). *Parques Nacionales Naturales de Colombia*. Obtenido de <http://www.parquesnacionales.gov.co/portal/es/sistema-nacional-de-areas-protegidas-sinap/>
- Solano, T. (2013). *Huila: Naturaleza, Misterio y Cultura*. Palermo.
- Wikipedia, c. d. (15 de 07 de 2020). *Wikipedia*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Neiva&oldid=127751366>

Wikipedia, c. d. (04 de 07 de 2020). *Wikipedia*. Obtenido de

[https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Palermo_\(Huila\)&oldid=127458200](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Palermo_(Huila)&oldid=127458200)