

RENOVACIÓN URBANA COMO PROCESO ESTRUCTURAL Y SOSTENIBLE EN EL MICROCENTRO DE NEIVA

Una Tesis Presentada Para Obtener El Título De
Arquitecto

Alejandra Valderrama Meléndez

Presentado a: Arq. Adriana Álvarez

Universidad Antonio Nariño

Facultad de Arquitectura

Sede Neiva

Noviembre – 2020

Línea de Investigación

Ambiente Urbano

Modalidad de Trabajo

Proyecto Urbano – Diseño Urbano Sectorial

Dedicatoria

El presente trabajo está dedicado a mis padres, Wilfredo Valderrama Rodríguez y Yeismy Constanza Melendez por haber sido mi apoyo a lo largo de toda mi carrera universitaria y a lo largo de mi vida. A todas las personas especiales que me acompañaron en esta etapa, aportando a mi formación tanto profesional y como ser humano.

Resumen

En Neiva el crecimiento desordenado ha producido el debilitamiento de las distintas infraestructuras, originando la pérdida de la multifuncionalidad del Micro Centro de la ciudad, debido a la presencia de deterioros ambientales, urbanos y sociales en el sector, adquiriendo desgaste de los sistemas existentes y aumentando nuevas actividades ocasionadas por dicha degradación urbana, llevando a la ciudad a una sobrecarga y saturación de determinantes como la Estructura Ecológica Principal, Espacio Público y Movilidad. Prueba por la cual se genera la necesidad de realizar proyectos de renovación y recuperación dentro de la Ciudad de Neiva, en desarrollo del Decreto número 000647 del 2012 de Neiva en donde se aplica El Plan Parcial de Renovación urbana del Centro Tradicional de Neiva apoyando lo anterior, el espacio Público y la movilidad se transforma en las estrategias de renovación y recuperación del Micro Centro de Neiva, debido a que esta orientación están directamente relacionados con el deterioro presentado en el sector, las cuales se incrementan para solucionar las problemáticas presentadas. Tácticas que se aplican mediante elementos propuestos como la recuperación de actividades, las alamedas, los ejes peatonales, ejes ambientales, sistemas de transporte sostenible y la aplicación de teorías como la súper manzanas, estableciendo áreas potenciales de Espacio público que integran las distintas funciones generadas por la multifuncionalidad a las actividades culturales, habitacionales y turísticas del sector, produciendo la integración de la Estructura Ambiental con el tejido urbano del Micro Centro.

Abstract

In Neiva the disorderly growth has produced the weakening of the different infrastructures, causing the loss of the multifunctionality of the Micro Center of the city, due to the presence of environmental, urban and social deterioration in the sector, acquiring wear of the existing systems and increasing new activities caused by said urban degradation, leading the city to an overload and saturation of determinants such as the Main Ecological Structure, Public Space and Mobility. Proof by which the need to carry out renovation and recovery projects within the City of Neiva is generated, in development of Decree number 000647 of 2012 of Neiva where the Partial Plan of urban Renovation of the Traditional Center of Neiva is applied supporting the above, Public space and mobility are transformed into the renovation and recovery strategies of the Neiva Micro Center, since this orientation is directly related to the deterioration in the sector, which are increased to solve the problems presented. Tactics that are applied through proposed elements such as the recovery of activities, avenues, pedestrian axes, environmental axes, sustainable transport systems and the application of theories such as super blocks, establishing potential areas of public space that integrate the different functions generated by the multifunctionality to the cultural, housing and tourist activities of the sector, producing the integration of the Environmental Structure with the urban fabric of the Micro Center.

Tabla de Contenido

Resumen.....	iv
Abstract	v
Introducción	1
Capítulo I.....	2
Problemática de Investigación	2
Planteamiento del Problema.....	4
Pregunta de Investigación	6
Objetivo de Investigación	6
Sistematización de Problema	6
Objetivos Específicos.....	7
Justificación de Investigación	8
Limitantes de la Investigación	10
Alcance de la Investigación.....	11
Capítulo II	12
Marco Teórico.....	12
Base Teóricas	12
Antecedentes de la investigación	15
Marco Conceptual	24
Marco Referencial.....	27

En Bogotá, Colombia en 2008 el Plan zonal.....	27
En Barranquilla, Colombia en 2015 la Renovación urbana del centro histórico.	29
En Manhattan, New York en 1930 el High line.....	31
Contexto.....	31
Marco Histórico	33
Marco legal.....	37
Ley 388 de 1997.....	37
sistemas estructurantes y acciones sobre el territorio.....	39
Capitulo iv usos del suelo	41
Marco Geográfico	43
Marco Operativo	45
Análisis Macro – Relaciones Estáticas (Departamento del Huila)	45
Localización.....	45
Área de Contexto (Departamento del Huila).....	46
Pitalito Municipio de Influencia – Huila.....	47
Área urbana	49
Área Rural	50
Campoalegre Municipio de Influencia – Campoalegre, Huila.....	52
.....	52
Relación del entorno urbano Rural.....	53

Cobertura y uso actual del suelo.	54
Rivera Municipio de Influencia – Rivera, Huila	59
División Política Administrativa.....	65
Área de Contexto.....	65
Escenario Económico.....	65
Área de Estudio (Rural. Municipio de Neiva)	69
Área de Estudio (Urbano. Neiva).....	71
Información Complementaria – Imagen Satelital	73
Relaciones Estáticas Infraestructura Vial y de Transporte	75
Área de Contexto (Existentes).....	75
Área de Influencia (Rural).....	81
Área de estudio (Urbana)	84
Sistema Ambiental.	97
Área de Contexto (Huila).....	97
Área de Influencia (Rural).....	99
Área de Estudio (Urbano).	108
Servicios Públicos.	114
Área de Contexto (Huila).....	114
Área de Influencia (Rural).....	118
Área de Estudio (Urbana).....	120

Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial	122
Área de Contexto (Huila.)	122
Área de Influencia (Rural).....	125
Área de Estudio (Urbana. Neiva)	128
Dinámica Demográfica (Procesos de organización biológica/crecimiento natural de la población)	132
Área de Contexto (Huila)	132
Área de Estudio (Urbana).....	136
Patrimonio (territorio/bienes de interés patrimonial)	139
Área de Contexto (Huila)	139
Área de Estudio (Urbana. Neiva)	143
Relaciones Dinámicas	147
Tránsito y Movilidad.....	153
Área de Estudio (Urbano. Neiva).....	153
Sistema Ambiental	155
Área de Estudio (Urbano. Neiva).....	155
Turismo - Atractivos y servicios turísticos	157
Área de Estudio (Urbano. Neiva).....	157
Prestaciones de Servicios Dotacionales – Redes de Servicio.....	159
Acueducto.	159
Energía	159

Aseo.....	160
Atracciones más populares de Neiva.	160
Fiestas y Celebraciones.....	163
Área de Estudio (Urbana. Neiva).....	163
Manifestaciones Culturales.....	164
Dinámica Poblacional	169
Área de Estudio (Urbano. Neiva).....	169
Escala Micro – Polígono de Intervención	173
Matriz Dofa	173
Diagnóstico de Proyecto.....	176
Ciudad de Neiva (comuna 4).....	176
Polígono de Intervención - Llenos y Vacíos.....	183
Polígono de Intervención - Dimensión de Manzanas	185
Polígono de Intervención- Divisiones de Predios	187
Polígono de Intervención- Equipamientos Dotacionales	189
Polígono de Intervención – Usos del suelo	191
Polígono de Intervención – Invasión de Espacio Publico.....	193
Polígono de Intervención – Dimensión de los Andes	194
Polígono de Intervención – Conflictos.....	195
Polígono de Intervención – Zonas Criticas	197

Polígono de Intervención- Sentidos Viales	201
Polígono de Intervención- Estructura vial.....	203
Polígono de Intervención- Perfiles Viales actuales.....	205
Formulación de Proyecto	206
Polígono de Formulación – Propuesta de Super Manzanas	206
Polígono de Formulación – Sistema Peatonal y Parqueaderos	207
Polígono de Formulación – Conexiones Vehiculares	208
Polígono de Formulación – Perfiles Viales Propuestos	209
Polígono de Formulación – Flujos Peatonales y Vehiculares.....	210
Polígono de Formulación – Alturas de Manzanas	211
Polígono de Formulación – Usos de Servicios	212
Polígono de Formulación – Conexiones Ambientales.....	213
Polígono de Formulación – Super Manzanas.....	214
Polígono de Formulación – Tipología de Manzana L.....	215
Polígono de Formulación – Tipología de Manzana C	217
Polígono de Formulación – Tipología de Manzana U cerrada	219
Polígono de Formulación – Renders.....	221
Síntesis propuesta urbana.....	222
Capitulo III.....	223
Marco Metodológico.....	223

Tipo de estudio: Exploratorio, descriptivo, Analítico.....	223
Tipo de investigación: Investigaciones proyectivas.....	223
Método de la investigación.	223
Conclusiones	224
Bibliografía	225

Lista de figuras

Figura 1 Mapa 1 División Política de Colombia (Elaboración Propia)	45
Figura 2 Mapa 2 Municipio de Influencia (Elaboración Propia)	46
Figura 3 Mapa 3 Áreas Rural de Pitalito (Elaboración propia).....	47
Figura 4 Mapa 4 Área Rural de Campoalegre (Elaboración Propia)	52
Figura 5 Mapa 5 Áreas Rurales de Rivera (Elaboración Propia).....	59
Figura 6 Mapa 6 División Política Administrativa (Elaboración Propia)	65
Figura 7 Mapa 7 División Política Administrativa del Municipio de Neiva	69
Figura 8 Mapa 8 División Política Administrativa de Neiva (Elaboración Propia).....	71
Figura 9 Limitación Nacional de Colombia (Elaboración Propia)	73
Figura 10 Limitación Departamental del Huila (Elaboración Propia)	73
Figura 11 Limitación Rural de Neiva (Elaboración Propia)	74
Figura 12 Limitación Urbana de Neiva (Elaboración Propia)	74
Figura 13 Mapa 1 Infraestructura Vial a Nivel Departamental (Elaboración Propia)	75
Figura 14 vías Terciarias Departamental (Fuente: INVIA).....	79
Figura 15 Proyecto Neiva, Pitalito, Santana (Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura ..	80
Figura 16 Proyecto Vial Departamental Neiva, Espinal, Girardot (Fuente: INVIA).....	80
Figura 17 Figura 17 Figura 18 Sistema Vial y Transporte Rural (Elaboración Propia)	81

Figura 19 Mapa 19 Infraestructura Vial y de Transporte Neiva Urbano (Elaboración Propia)	84
Figura 20 Perfil Vial V-3 Urbano (POT)	85
Figura 21 Figura 2 Perfil Vial V-1 Urbano (POT).....	85
Figura 22 Figura 3 Perfil Vial V-2 Urbano (POT).....	85
Figura 23 UPZ Las Ceibas (Fuente: Alcaldía de Neiva).....	86
Figura 24 UPZ Magdalena (Fuente: Alcaldía de Neiva).....	88
Figura 25 UPZ Rio del Oro (Fuente: Alcaldía de Neiva).....	89
Figura 26 UPZ La Toma (Fuente: Alcaldía de Neiva).....	90
Figura 27 Mapa 11 Sistema Ambiental Huila (Elaboración Propia).....	97
Figura 28 Mapa 12 Sistema Ambiental Neiva Rural (Elaboración Propia).....	99
Figura 29 Grafica 1 Porcentaje Áreas Naturales (Elaboración Propia).....	99
Figura 30 Grafica 2 Potencialidades Predominantes Perteneiente al Pasto (Elaboración Propia).....	101
Figura 31 Figura 32 Área Protegidas (Elaboración Propia).....	102
Figura 33 Figura 34 Ecosistemas Protegidos (Elaboración Propia).....	103
Figura 35 Cambio de Temperatura y Precipitación (Fuente: Portafolio Plan Huila 2050)	106
Figura 36 Mapa 4 Sistema Ambiental Neiva Rural (Elaboración Propia).....	108
Figura 37 Mapa 5 Deslizamiento (Elaboración Propia).....	109
Figura 38 Mapa 6 Inundaciones (Elaboración Propia).....	110
Figura 39 Mapa 17 Riesgo Sísmico (Elaboración Propia).....	110
Figura 40 Mapa 17 Pendiente (Elaboración Propia)	111
Figura 41 Mapa 18 Infraestructura Servicios Públicos (Elaboración Propia).....	114
Figura 42 Mapa 19 Existencia de PART Existencia (Elaboración Propia).....	116

Figura 43 Mapa 20 Servicio (Fuente: Estudio de Crecimiento Urbano).....	120
Figura 44 Mapa 21 Uso y Actividad del Suelo (Elaboración Propia).....	122
Figura 45 Mapa 22 Uso del Suelo Municipio de Neiva (Elaboración Propia).....	125
Figura 46 Grafica 2 Potencialidades Determinada al uso del Pasto (Elaboración Propia)	125
Figura 47 Actividad del Uso del Suelo Territorial de Neiva Urbana (Elaboración propia)..	128
Figura 48 Figura 49 Dinámica Demográfica Departamental Huila (Elaboración Propia).....	132
Figura 50 Mapa 25 Dinámica Demográfica Rural Neiva (Elaboración Propia)	135
Figura 51 Figura 52 Relaciones Dinámica Demográfica de Neiva Urbana (Elaboración Propia).....	136
Figura 53 Grafica 3 Población Por Sexo (Fuente: DANE)	137
Figura 54 Grafica 4 Estructura de la población por sexo y grupo de edad (Fuente: DANE)	137
Figura 55 Grafica 5 Pertenecía Etnia (Fuente: DANE).....	138
Figura 56 Grafica 6 Establecimiento según actividad económica (Fuente: DANE).....	138
Figura 57 Mapa 27 Patrimonio Departamental Huila (Elaboración Propia).....	139
Figura 58 Mapa 28 Patrimonio Neiva Urbana (Elaboración Propia).....	143
Figura 59 Mapa 29 Condiciones Económicas Neiva Urbana (Elaboración Propia)	147
Figura 60 Grafica 7 Unidades Económicas Neiva Urbana (Fuente: DANE).....	148
Figura 61 Comercio Zonal Neiva Urbana.....	149
- Figura 62 Grafica 8 Empresas Encuestada Neiva Urbana (Fuente: DANE)	151
Figura 63 Grafica 9 Empresas Encuestada Neiva Rural (Fuente: DANE).....	152
Figura 64 Grafica 10 Empresas Encuestadas Neiva Urbana (Fuente: DANE)	152
Figura 65 Figura 66 Transito y Movilidad Neiva Urbana (Elaboración Propia)	153
Figura 67 Figura 68 Sistema Ambiental Neiva Urbana (Elaboración Propia).....	155

Figura 69 Mapa 32 Turismo – Atractivo Neiva Urbano (Elaboración Propia).....	157
Figura 70 Catedral de Neiva Urbana.....	160
Figura 71 Iglesia Colonial Neiva Urbana.....	160
Figura 72 Edificio Nacional Neiva Urbana.....	161
Figura 73 Santander Park.....	161
Figura 74 Malecón del Rio Magdalena Neiva Urbana.....	162
Figura 75 Monumento Cuarto Centenario Neiva Urbana	162
Figura 76 Fiesta Nacional San Juan y San Pedro Neiva Urbana	164
Figura 77 Fiesta Nacional del Bambuco Neiva Urbana.....	165
Figura 78 Desfile Nacional Turístico Neiva Urbana.....	167
Figura 79 Figura 80 Sistema Demográfico Poblacional Neiva Urbana.....	169
Figura 81 Mapa 34 Comuna 4 de Neiva (Fuente: POT)	176
Figura 82 Mapa 35 Unidades de Gestión Urbanística de la Comuna 4 (Fuente: POT)	177
Figura 83 Mapa 36 Delimitación del Polígono (Elaboración Propia).....	178
Figura 84 Mapa 37 Usos del Suelo (Elaboración Propia).....	179
Figura 85 Grafica 11 Usos de Suelo (Elaboración Propia)	179
Figura 86 Mapa 38 del Uso Actual - Polígono de Intervención (Elaboración Propia)	181
Figura 87 Mapa 39 Llenos y Vacíos (Elaboración Propia).....	183
Figura 88 División de Predios (Elaboración Propia)	184
Figura 89 Mapa 40 Dimensiones de Manzanas (Elaboración Propia).....	185
Figura 90 Dimensión de Manzanas (Elaboración Propia)	185
Figura 91 Tipología de Manzana (Elaboración Propia).....	185
Figura 92 Mapa 41 División de Predios (Elaboración Propia)	187

Figura 93 Dimensiones de Predios – Frente fondo 1:2 (Elaboración Propia).....	187
Figura 94 Soporte de Diseño de Super Manzanas (Elaboración Propia).....	187
Figura 95 Mapa 42 Equipamiento Dotacionales (Elaboración Propia).....	189
Figura 96 Mapa 43 Usos del Suelo (Elaboración propia).....	191
Figura 97 Mapa 44 Invasión de Espacio Público (Elaboración Propia)	193
Figura 98 Mapa 34 Dimensión de los Andes (Elaboración Propia).....	194
Figura 99 Mapa 35 (Elaboración Propia).....	195
Figura 100 Mapa 36 Zonas Criticas (Elaboración Propia).....	197
Figura 101 Mapa 43 Sistema Vial y Movilidad (Elaboración Propia).....	201
Figura 102 Mapa 44 Estructura Vial (Elaboración Propia).....	203
Figura 103 Perfiles Viales Actuales (Elaboración Propia).....	205
Figura 104 Mapa 46 Propuesta de Super Manzanas (Elaboración Propia).....	206
Figura 105 Mapa 47 Sistema Peatonal y Parqueadero (Elaboración Propia).....	207
Figura 106 Mapa 48 Sistema Estructurante (Elaboración Propia).....	208
Figura 107 Perfiles Viales Propuestos (Elaboración Propia).....	209
Figura 108 Mapa 59bFlujos Peatonales y Vehiculares (Elaboración Propia).....	210
Figura 109 Mapa 50 Alturas de Manzanas (elaboración Propia).....	211
Figura 110 Mapa 52 Servicios de Uso de Suelo (Elaboración Propia).....	212
Figura 111 Mapa 53 Conexiones Ambientales (elaboración Propia)	213
Figura 112 Mapa 54 Super Manzanas (Elaboración Propia)	214
Figura 113 Mapa 55 Tipología L (Elaboración Propia).....	215
Figura 114 Mapa 56 Tipología C (Elaboración Propia).....	217
Figura 115 Mapa 57 Tipología U cerrada (Elaboración Propia).....	219

Grafica 1 Porcentaje de Pastos Diferenciadas (Elaboración Propia)	100
Figura 46 Grafica 2 Potencialidades Determinada al uso del Pasto (Elaboración Propia)	125
Figura 54 Grafica 3 Población Por Sexo (Fuente: DANE)	137
Figura 55 Grafica 4 Estructura de la población por sexo y grupo de edad (Fuente: DANE)	137
Figura 56 Grafica 5 Perteneceía Etnia (Fuente: DANE).....	138
Figura 57 Grafica 6 Establecimiento según actividad económica (Fuente: DANE).....	138
Figura 61 Grafica 7 Unidades Económicas Neiva Urbana (Fuente: DANE).....	148
Grafica 8 Llenos y Vacíos por Manzanas (Elaboración Propia).....	181
Grafica 9 Llenos y Vacíos (Elaboración Propia).....	183
Grafica 10 Tipología De Manzanas (Elaboración Propia).....	186

Lista de tablas

Tabla 1. Cronología de antecedentes.....	22
Tabla 2 Estado de las Vías - Huila	76
Tabla 3 Planes o Proyectos Municipal de Neiva.....	83
Tabla 4 Proyecto o Programas Urbano Neiva.....	95
Tabla 5 Suelo de Protección Municipio de Neiva (Elaboración Propia)	104
Tabla 6 Distancia de vías	133
Tabla 7 Bienes Patrimoniales Departamental Huila	140
Tabla 8 Matriz de Análisis	173
Tabla 9 Dimensiones de Manzanas (Elaboración Propia)	186
Tabla 10 Dimensiones de Predios (Elaboración Propia).....	188
Tabla 11 Área de Construcción – Espacio Público (Elaboración Propia)	215
Tabla 12 Predios - Alturas (Elaboración Propia)	216
Tabla 13 Área Construida - Espacio Público (Elaboración Propia).....	217
Tabla 14 Dimensión de Predios - Alturas (Elaboración Propia).....	218
Tabla 15 Área Construida - Espacio Público (Elaboración Propia).....	219
Tabla 16 Dimensión de Predio - Niveles (Elaboración Propia).....	220

Introducción

En esta investigación se examina el crecimiento desordenado y mal uso del suelo que afectan la calidad de vida de los habitantes del Micro Centro Neiva, estudiando los impactos económicos, sociales y culturales que conlleva actualmente a la problemática principal de la investigación.

Teniendo en cuenta los antecedentes de la zona del Micro Centro de Neiva se establece el perímetro de estudio, arrojando como resultado que el Micro Centro hace falta una renovación al crecimiento económico, social y cultural.

Con el fin de brindar a los habitantes del municipio mejores oportunidades de desarrollo económicas (mejorando el aspecto social, económico y cultural de la región, se establece mi propuesta de formulación).

Capítulo I

Problemática de Investigación

Neiva es un municipio categoría uno, capital del departamento del Huila, en la región Andina, localizada en el centro -norte del departamento y en la ribera del río Magdalena. Una ciudad que viene trabajando en ser reconocida a nivel nacional e internacional como Neiva ciudad Villamil. Sus principales fuentes de ingreso es la prestación de servicios turísticos especializados en salud, eventos, cultura religiosa y actividades comerciales.

El crecimiento de Neiva ha producido el debilitamiento de las distintas infraestructuras, originando la pérdida de la multifuncionalidad del microcentro de la ciudad, debido a la presencia del mal uso del suelo, urbanos y sociales en el sector, presentado desgastes de los sistemas de allí existentes y potencializando nuevas actividades ocasionadas por dicha degradación urbana, llevando a la afectación del espacio público, deterioro ambiental y pérdida de identidad ciudadana.

“En Neiva no se han establecido áreas homogéneas para determinar el tipo de actividades a realizar, esto se hace con el día a día. Tenemos una complicación en los polígonos normativos en donde está supremamente fraccionado y cada predio tiene un uso de suelo diferente, tenemos un problema en la aplicación del Código Nacional Único porque está diseñado para estadísticas y no para planificación del territorio”, dijo el director del POT en Neiva.

Es de vital un desarrollo de estructura urbana que haga crecer a la ciudad ordenadamente donde se identificó que hace falta crear identidad hacia la población con el espacio público, relacionado con aspectos culturales y de conciencia ciudadana. Además, se resalta que falta la implementación del plan maestro, para articular espacios públicos con los demás sistemas de estructura.

Planteamiento del Problema

A partir del análisis y fuentes primarias el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, de Neiva. El documento permitió examinar temas neurálgicos de la ciudad y microcentro, además de establecer las necesidades prioritarias en la organización del territorio de la ciudad.

En su área urbana, Neiva presenta actualmente un patrón de ocupación desordenado, caracterizando a una ciudad dispersa, desarticulada en su infraestructura y equipamiento de soporte, precario y desequilibrado entre sus asentamientos y economía.

Entre los aspectos se incluyen la necesidad del correcto uso de suelo, mejoramiento de servicios públicos, vías, movilidad y medio ambiente, aspectos que han sido progresivos en su desmejoramiento con el paso de los años, mostrando a la capital huilense como una urbe sin orden, ni rumbo en su organización.

En el centro se produce un adueñamiento del espacio público por el vendedor informal, imposibilitando el libre tránsito de vehículos y peatones, estos últimos por la falta de continuidad en las dimensiones de los andenes, causado por la variación en la paramentación de las edificaciones y la falta de conexión de los diferentes elementos del espacio público, ocasionando un déficit cualitativo y cuantitativo del mismo, el cual aumenta por la invasión de parques, plazas, sardineles y andenes. Es decir, es un sector que cuenta con un valor promedio de espacio público efectivo de 2.73 m² por habitante, siendo muy bajo respecto al índice mínimo de espacio público en Colombia (15m²) según el artículo 14 del decreto 1504 de 1998.¹

Según el “Plan Parcial De Renovación Urbana Del Centro Tradicional De Neiva”, se caracteriza por ser un sector abandonado, con deterioro en las edificaciones, privatización del espacio público, falta de zonas verdes, con excesivo tráfico vehicular, con presencia de ventas ambulantes, contaminación visual y auditiva, patologías sociales –aumento de inseguridad, delitos, venta de estupefacientes, prostitución- lo que genera la ruptura en la relación con el borde del río Magdalena – eje potencializador del turismo y la economía de la ciudad-, no solo por la falta de conexión peatonal sino que además se encuentra rodeado de usos -comerciales- que no generan espacios de intercambio social ni permiten una articulación entre ambos espacios.

Por lo anterior, se ve la revitalización como una oportunidad que mitiga las condiciones de deterioro del centro de la ciudad, debido a que es una intervención integral del territorio, convirtiéndolo en un punto de referencia urbana, económico, cultural y social, generando una memoria colectiva del lugar

Pregunta de Investigación

¿Por qué es necesaria la renovación urbana y la transformación sostenible en el microcentro de Neiva Huila?

Objetivo de Investigación

Desarrollar una propuesta de renovación y de espacio público con variantes de rehabilitación y reubicación al crecimiento desordenado que se presenta en el microcentro de la ciudad teniendo en cuenta el Plan de Ordenamiento Territorial de Neiva.

Sistematización de Problema

¿Cómo generar un desarrollo urbano sostenible en el microcentro de Neiva desarrollando identidad ciudadana?

¿Cómo mitigar la influencia vial y la densidad de población ejercida en el microcentro de Neiva?

¿Cómo rehabilitar las zonas que han sido utilizadas en actividades no asignadas por el POT?

¿Por qué no existe zonas homogéneas para las actividades de los comerciantes formales e informales en el microcentro de Neiva.

Objetivos Específicos

- Renovar el tejido urbano a partir del usuario principal (comercio popular), adosando manzanas con usos complementarios como ocio, cultura y recreación.
- Incrementar significativamente la oferta de espacio público en el microcentro de la ciudad, mediante plazas, parques, alamedas y calles peatonales contribuyendo al fortalecimiento del sentido de pertenencia.
- Mejorar la calidad ambiental, creando nuevos lugares de esparcimiento y organizando la movilidad vehicular, colectiva y peatonal, devolviéndole la ciudad al ciudadano.
- Potenciar la zona de estudio a partir de una redistribución espacial estratégica del uso del suelo, entorno al comercio y la cultura consolidando nodos sectoriales para liberar las sobrecargas de usos.
- Recuperar el espacio público y la movilidad del ciudadano, subutilizado por las ventas informales y actividades no actas con el uso de suelo, reubicarlos en diferentes zonas estratégicas, con el fin de mejorar sus condiciones y el mejoramiento espacial y visuales del micro centro.

Justificación de Investigación

El microcentro de Neiva es una zona de gran importancia a nivel nacional, tantos en términos sociales como en términos económicos y culturales. En términos urbanos los microcentros de las ciudades continúan siendo la principal centralidad urbana por la presencia de oficinas gubernamentales, instituciones educativas, comercio formal e informal, entre otros. Por lo cual se crea conflictos de uso de suelo por la presencia de actividades comerciales no permitidas en la zona establecida, alguna con alto impacto, que conduce al desplazamiento de los comerciantes a otra área comercial.

Produciendo cambios de actividades y dinámicas tradicionales de las áreas céntricas de la ciudad expulsándolas a nuevos centros urbanos, produciendo debilitamiento de las mismas a causa del abandono de espacio público existente, la tercerización que produce grandes problemáticas de accesibilidad y movilidad a los distintos sectores de la ciudad en especial el microcentro, convirtiéndose en áreas potenciales en donde se pueden ejecutar programas de recuperación, renovación o rehabilitación urbana.

Para promover el desarrollo económico y social en la ciudad en decadencia, se propone rehabilitar el microcentro y una renovación urbana con el fin de mitigar el crecimiento desordenado y el mal uso del suelo en su entorno urbano.

Realizar un mejoramiento vial, y de infraestructura, conservando su patrimonio, hacer de un microcentro activo, sostenible, de encuentro, con generoso espacio público y movilidad, en el que se privilegia la cultura y lo social, y se combine con las actividades comerciales orientado a la construcción de un sector más productivo y competitivo. De esta forma se podrá reducir el número de barras físicas en el espacio público para garantizar la libre circulación de los ciudadanos. Es decir, un espacio público libre de obstáculo.

De acuerdo con lo anterior se establece que al identificar puntos críticos del microcentro se pueden desarrollar proyectos, que no solo ayuden a mejorar las condiciones urbanas y arquitectónicas de ciertos sectores, sino que a su vez genere impacto y ayuden en la mejora de toda la ciudad donde se puede ver la gran importancia que implica el desarrollo de un proyecto de renovación y rehabilitación urbana, como una estructura sostenible del microcentro de Neiva para la recuperación social, arquitectónica, urbanística y ambiental, teniendo en cuenta las ventajas que ofrecen las áreas centrales.

Limitantes de la Investigación

El presente estudio pretende analizar la dinámica urbana de la comuna cuatro de la ciudad de Neiva principalmente enfocada en el microcentro para diagnosticar la problemática urbana existente y proponer una solución espacial que fomente el crecimiento económico y socio cultural a corto, mediano y a largo plazo.

Este proyecto tiene como factor limitante las diferentes normal espaciales del POT (Plan de Ordenamiento Territorial) en el microcentro por ser la principal centralidad de la ciudad y sus rasgo históricos y culturales

Alcance de la Investigación

El alcance del trabajo parte de la importancia del microcentro de una ciudad cuya relevancia es de suma importancia por su carácter, social, cultural e histórico, con el fin de analizar el impacto urbano que ha generado con el paso del tiempo.

Se pretende realizar un estudio del ordenamiento territorial y de espacio público, con el fin de recuperar la multifuncionalidad del microcentro de Neiva mediante un proyecto de renovación urbana. Esta acción incluye el reconocimiento de los valores económicos, sociales, culturales y ambientales asociado a las dinámicas del territorio y que presentan relación con el concepto de ordenamiento territorial.

Capítulo II

Marco Teórico

Bases Teóricas

Regeneración urbana integral

Cuando se habla de regeneración de áreas urbanas centrales se alude a la variedad de intervenciones que se pueden emprender para mejorar e intensificar el uso de una zona urbana ya existente, consolidada desde su estructura de servicios, pero deteriorando física y socialmente, en oposición a las acciones destinadas al desarrollo de la periferia mediante el incentivo inmobiliario y la generación de nuevas actividades económicas. Lamentablemente, la literatura técnica es poco precisa cuando hace referencia a las intervenciones en áreas urbanas existentes, ya que se emplean indistintamente y con términos como mejoramiento urbano, rehabilitación urbana, regeneración urbana, revitalización urbana, recuperación urbana y renovación urbana. sin embargo, se dan con cierta recurrencia características distintivas en el uso de esos términos que permiten mayor precisión sobre su significado. (Rodríguez, 2015)

En la investigación realizada cual se utilizó el concepto “regeneración de áreas urbanas centrales”. Por cuanto, es el que mejor trasmite la idea del equilibrio que es necesario lograr entre las 17 intervenciones de preservación de estructuras existente y el reemplazo o transformación de otras.

Todo ello, con el fin de lograr los objetivos de desarrollo socioeconómico y aprovechamiento pleno del potencial de desarrollo de las áreas centrales. En consecuencia, en lo sucesivo se entenderá por regeneración de áreas urbanas centrales el proceso a través del cual se promueve el mejor uso en términos sociales y económicos de una zona urbana central que padece deterioro social, económico y físico e infrautilización de sus activos: edificios, suelos, infraestructura o espacios.

El urbanismo como ordenador social Le Corbusier

El plan para Bogotá se compone de dos instrumentos: el plan director o plan piloto – como se denominó localmente – y el Plan Regulador. El primero – realizado por Le Corbusier- delimitaba el perímetro urbano, la zonificación y el sistema vial y su clasificación, a manera de guía para regular el crecimiento de la ciudad y base para elaborar el Plan Regulador. El Plan Regulador, a cargo de Sert y Wiener, a través de la Town Plannig Assciates – y asesorado por Le Cobusier, consiste en un estudio de detalles basado en el anterior, que definirá los sistemas de utilización de las zonas en las que se dividió la ciudad, el régimen de alturas y normas para la edificación, las densidades de población, los perfiles, secciones transversales, intersecciones, estacionamientos, iluminaciones y arborizaciones de las vías, la planificación de los servicios públicos, la forma como deben ejecutarse los abastecimientos y en general todos los aspectos que deben tenerse en cuenta para el buen desarrollo de la ciudad. Es decir, Le Corbusier definió el modelo de la ciudad y las cuestiones relacionadas con la estructura urbana, el centro cívico, tipología de vivienda, al igual que la zonificación.

Antecedentes de la investigación

Para comprender la situación del mal uso del suelo y deterioro del microcentro es necesario estudiar y entender que no es un fenómeno único en el mundo, desde su fundación las ciudades no dejan de mutar, jamás permanecen inalterables en el paso del tiempo. En muchos casos combina lo viejo y lo nuevo lo tradicional y lo contemporáneo: la ciudad crea su identidad y se forma con el paso del tiempo y las circunstancias de las cuales es testigo, pero sin muchas las amenazas que las acosan.

Regeneración urbana: la recuperación de las áreas urbanas centrales una metodología para la intervención territorial. Marcelo Iván Rodríguez Concha, Año 2015. construir una metodología de intervención, que al aplicarla opere como modelo indicativo, que posibilite y potencie la regeneración urbana y social de las áreas urbanas centrales. Como se ha sostenido anteriormente, un fenómeno al que se han debido enfrentar las ciudades industriales es la creciente pérdida de valor de sus áreas centrales, las que se han visto disminuidas ante la presión inmobiliaria por incorporar nuevo suelo urbano y al desplazamiento de los núcleos habitacionales y de servicios hacia las periferias de la ciudad.

De acuerdo con Iván Rodríguez es necesario tener en claro cómo se puede llevar a cabo una metodología de intervención urbana central que aporte como mejoramiento urbano y social a la comunidad existente y futura, donde se genere la protección de estas áreas que han tenido pérdida de valor de sus áreas centrales e identidad de ciudad.

Revitalización del espacio comercial popular de San Victorino: como mecanismo para modernizar su infraestructura urbana. Sebastián Rodríguez Ruge. Año 2015. El dilema que presenta San Victorino se enfatiza en una problemática principal, pero se generan tres sub – problemas a partir de este. El problema principal es el deterioro urbano, pero no de las 13 manzanas que comprende San Victorino, sino el de su entorno urbano que consecuentemente inciden en él.

Al estar la estructura saturada, se genera uno de los sub problemas: es el presentar propiamente en las 13 manzanas del sector una estructura incongruentemente en el tiempo, que nunca ha sido intervenir para ir soportando las dinámicas urbanas que demanda la población. Con el paso del tiempo, San Victorino se ha rezado respecto a la ciudad de Bogotá, como centro urbano que enfrenta un problema de oferta y demanda. Es decir, San Victorino es uno de los sectores más dinámico de la ciudad desde sus inicios como puerto seco hace cuatro siglos aproximadamente, recibiendo un gran flujo de gente como ciudadanos, turistas, vendedores y usuarios que utilizan el espacio de distintas maneras. Además, la evolución que la ciudad ha tenido significativamente en los últimos cien años y San Victorino no se inquietó por planificar, revitalizar, renovar o actualizar su estructura urbana ni su morfología, debido a las implicaciones que tiene el comercio popular donde se maneja una cantidad y movimiento de personas bastante significativos.

Propone un modelo urbano definiendo un sistema espacial, articulando el sector de estudio (13 manzanas) con su contexto, teniendo en cuenta las clases de proximidad: metropolitana, local y de manzana, comprendiendo las determinantes haciéndolo más

competitivo. También, optimizando el comercio popular como punto de partida, y además adosando usos complementarios como instituciones, equipamientos, cultura y recreación, integrando a San Victorino con la ciudad y sus dinámicas urbanas ligado a un desarrollo cultural y de equidad social.

Se concluye que el proyecto de renovación urbana descrito anteriormente da pie al proyecto propuesto, específicamente en San Victorino como punto de partida para la revitalización urbana del sector. Es una propuesta integral el cual se promueve una construcción colectiva del hábitat generando calidad de vida, impulso económico y sentido de pertenencia por el lugar. Es lógico pensar los campos que se deben analizar para la rehabilitación de zonas comerciales que son áreas con bastante dinámica y con mayor deterioro urbano, ya sea por comercio formal e informal, áreas saturadas o por actividades no correspondiente que lleva al deterioro y pérdida de identidad de este lugar, pero al generar un buen estudio de suelo y cumplimiento de normas se identifique los diferentes tipos de propuestas urbanas par un buen desarrollo social, económico y cultural.

Propuesta de diseño urbano para la recuperación de la estructura urbana y ambiental del sector de Bazurto en Cartagena. Andrea Marcela Nava Saenz. Año 2009. la ciudad de Cartagena se caracteriza por presentar una distribución social y económica definida entre zonas específicas, en las cuales se hace evidentes grandes diferencias en sus niveles de desarrollo y condiciones de vida.

Así mismo se tiene problema de uso del suelo, puesto no se presenta una buena distribución de usos, lo que genera congestión en ciertas áreas del sector. En este sentido y en lo que tiene que ver con el espacio público, los vendedores informales se han tomado el eje y los alrededores del mercado de Bazurto, dificultando el paso de las personas que transitan por el sector, con lo que se limita el espacio público dedicado al peatón. De igual forma existe un importante problema ambiental, ya que como se mencionó anteriormente en el sector se cuenta con la presencia de importantes elementos naturales como dos fuentes hídricas de mucho valor para la ciudad las cuales se encuentran en un alto grado de contaminación y abandono, ya que al no tener un uso específico definido y controlado, los habitantes las han usado como depósitos para arrojar los desechos sólidos y líquidos del sector. Por otro lado, estos elementos ambientales no se encuentran integrados dentro del sistema urbano del sector por lo que no se resalta su importancia, ni se incentiva a su conservación y cuidado.

De acuerdo con lo anterior se establece que al identificar puntos críticos de la ciudad se pueden desarrollar proyectos, que no urbanas solo ayuden a mejorar las condiciones y arquitectónicas de cierto sector, sino que a su vez generan impactos y ayuden en las mejoras de toda la ciudad. Los casos enunciados anteriormente muestran como un sector puede integrar y articular de manera eficiente la totalidad de la ciudad con el fin de generar un crecimiento y desarrollo equitativo de las misma. Tomando en cuenta esto, se puede ver la gran importancia que implica el desarrollo de un proyecto de renovación urbana como un eje articulador del sector del centro histórico y el sector deprimido de la ciudad de Cartagena.

Es evidente que uno de los mayores problemas que tiene una estructura urbana es el mal uso del suelo, lo cual se presenta, el deterioro de cada zona: comercial, ambiental, cultural e histórico que se vuelven algo complejo ya que se viene desarrollando una población con un desarrollo diferente o ideales de generaciones que si no se parte de este punto de inicio será complejo la recuperación de esa zona urbana.

Análisis de la Renovación Urbana como estrategia de recuperación del centro Histórico de Bogotá: estudio de caso barrio Santa Barbara Colonia (nueva santa fe), en el periodo 1976 – 2000, investigado por Valeria Hurtado Muñoz, en el año 2011 localizado en la ciudad de Bogotá.

Los principales objetivos que se planteaban para esta intervención; eran los siguiente: 1. Reformar la carretera 7a como el más importante eje metropolitano y la principal vía de acceso del centro administrativo nacional, según el estudio “peatonalización de la carrera 7a y centro cultural, calle 26” 2. Ampliación y mejoramiento de la calle 7^a, siendo esta la principal vía de acceso al palacio presidencial y la más importante vía de conexión. 3. Continuación de la avenida de los comuneros desde la avenida caracas hasta conectar con la circunvalar para conformar la calle 4, a partir de la generación de una vía con características de bulevar, que se convertirá en un nuevo eje oriente – occidente y sea una conexión entre el sector y los anillos viales del área metropolitana.

Como mitología, la forma en la que se intervino este sector fue a través de una

operación urbanística conocida como operación buldozer, altamente criticada en Europa por los estratos más cultos, por la fuerte devastación del patrimonio que esto conlleva. Dicha operación significó una transformación radical del sector en términos físicos, con un alto grado de afectación en términos sociales y problemas de integración con el resto de la ciudad. Y como conclusión Nueva Santa Fe generó condiciones espaciales de alta calidad que han logrado entre los residentes de cada conjunto satisfacción respecto a las expectativas que tenían cuando adquirieron los inmuebles.

Para determinar una renovación urbana que se plantea detalladamente, desde los puntos más simples a los más relevantes genera cambios de diferentes ámbitos y aportando a la calidad de crecimiento que se merece la ciudad y la población.

Renovación y Revitalización Urbana como estrategia del mejoramiento integral, Autor Carolina Silvia Jaramillo, Bogotá D.C. 2012, este proyecto busca Renovar y Revitalizar los vacíos urbanos para lograr el mejoramiento integral de la estructura urbana, mediante una propuesta basada en la teoría de sistemas. Y como objetivos específicos busca: definir y caracterizar los tipos de renovación urbana para especificar las posibles soluciones a la expansión territorial, mediante conceptos y referentes existentes. Determinar las causas del deterioro urbano para entender el por qué se genera vacíos urbanos, mediante un análisis físico, espacial y social de un sector específico; descentralizar el poder comercial y administrativo de los espacios urbanos, para detener la extensión territorial de la vida y funciones urbanas hacia lo rural, mediante la disminución de población captada hacia la periférica de la ciudad por

procesos industriales y actividades constructivas; incrementar la demanda del suelo en los centros urbanos para reducir el incremento de valor en zonas periféricas en conjunto a la explotación de estos, mediante la creación de un proceso de desarrollo y mantenimiento que reemplace las estructuras antiguas por estructura que logren abastecer la demanda de nuevas necesidades.

Como problemática plantea el deterioro de centros urbanos y crecimiento y desarrollo no planificado de la ciudad y el abandono de los centros urbanos genera un deterioro urbano, ambiental y social; incrementando la demanda de nuevos espacios y por ende el crecimiento y desarrollo no planificado de la ciudad. Los centros urbanos de hoy en día se identifican con el núcleo histórico de una ciudad. Es aquí donde surgen las principales actividades administrativas, económicas, financieras y comerciales de una ciudad. Como se enfatiza el eje estructural principal de una ciudad, es la centralidad urbana donde se puede presentar grandes oportunidades de desarrollo o una debilidad de crecimiento, por eso, se debe que tener en cuenta la estructura urbana y que tipo de propuesta urbana puede aplicar a la zona para el mejoramiento de ella, mostrar las actividades que generan el deterioro estructural y un desarrollo no planificado que han afectado en los últimos tiempos.

Cronología de los Antecedentes

Tabla 1. Cronología de antecedentes

AÑO	AUTOR	RESEÑAS DE LAS INVESTIGACIONES ANTERIORES	SIRVE DE REFERENTE
2009	Andrea Navas	El proyecto muestra la problemática del mal uso del suelo del sector, puesto no se presenta una buena distribución de usos, lo que genera congestión en ciertas áreas del sector y dificulta en el que crece.	Si
2009	Gustavo Rodríguez y por José Ramos	El crecimiento acelerado por las ciudades desencadena complejos problemas en cuanto al mantenimiento y recuperación de las áreas con mayor intensidad económica. Este crecimiento generalmente desordenado en la	Si

		centralidad genera aglomeraciones urbanas.	
2011	Valeria Hurtado	La renovación urbana como estrategia de recuperación del centro histórico de Bogotá.	Si
2012	Carolina Silvia	Este proyecto busca Renovar y Revitalizar los vacíos urbanos para lograr el mejoramiento integral de la estructura urbana, mediante una propuesta basada en las teorías de sistemas.	Si
2013	Luis Eduardo Vives Gonzales	Se pretende preservar, recuperar, mejorar, desarrollar y potenciar las características urbanas y arquitectónicas, estableciendo medidas sobre el patrimonio histórico, destinadas a la catalogación y recuperación y rehabilitación del bien interés cultural.	Si
2015	Marcelo Rodríguez	La construcción de una metodología de intervención, que posibilite y potencie la regeneración urbana y social de las áreas urbanas centrales regeneración urbana y social de las áreas urbanas centrales.	Si
2015	Adrián Manrique	La gentrificación es un fenómeno urbano con tendencia registrada en diversas urbes del mundo e integral del proceso global de construcción urbana, que consiste en el desplazamiento paulatino de grupos de alto ingresos a un espacio central antes deteriorado.	No
2015	Sebastián Rodríguez	El problema principal es el deterioro urbano, no solamente de las manzanas presentadas que comprende el sector de San Victorino, sino el de su entorno urbano que consecuentemente inciden en una estructura saturada.	Si

Marco Conceptual

La Renovación Urbana es un proceso de transformación de la ciudad que se caracteriza por generar de manera simultánea procesos de eliminación, mutación de lo existente y crecimiento en la ciudad. Para realizar estos procesos la Renovación hace referencia a la intervención de una parte de la ciudad mediante la planeación o concepción de un proyecto urbano. (Martienz , 2012, pág. 4)

Se entiende que la Renovación Urbana hace referencia a un proceso de intervención sobre la ciudad construida que por lo general se asocia a programas de recuperación de áreas deterioradas sobre los centros de la ciudad (esta es una de sus causas y ubicaciones más recurrentes, no por ello las únicas).

El concepto de redensificación como lo menciona el arquitecto Erwin Aguilar 2009 en el documento la redensificación como respuesta urbana en la planeación de uso extensivo y horizontal del suelo, es “un mecanismo complementario para el ordenamiento del territorio, que

Parece una solución complementaria a la expansión planificada de la ciudad, permitiendo que los vacíos urbanos tengan un mejor uso y se evite la especulación”. (Chavez, 2009, pág. 11).

La densificación hace que algo adquiera una mayor densidad, es decir, hacer que algo sea denso. La densidad es la relación entre la masa y el volumen, vista en arquitectura es la cantidad y calidad de espacios existentes según su uso disponibles por persona.

El deterioro se puede considerar una enfermedad que ataca las áreas residenciales, comerciales o industriales de la ciudad y que gradualmente las transforman en tugurios, según (Vera , 1958, pág. 8) su libro renovación urbana. Otorga otra definición es “abandono físico de sectores o de barrios de la ciudad por envejecimiento de la población, deterioro de edificación”.

Infravivienda, deficiente infraestructura urbana, ausencia de servicios y marginalidad que puede llegar a desembocar en la destrucción física de los edificios, del espacio urbano y la degradación social.

Intervención urbana: Instala producciones en espacios que no preveían su aparición y, por lo tanto, son motivo de una reformulación del sentido de los lugares que ocupan. Su escritura pone en crisis las funciones ya asignadas para los mismos, produce cambios, críticas, ambigüedades. Intervenir en la ciudad supone hacer marca en lo transitorio, entre lo efímero y lo monumental. Es participar de los juegos temporales del tránsito público, del pasaje urbano. (Chiarreta, Fedele, Sferco, Basaber, et al., 2007)

Conservación – Restauración:

acciones directas sobre los bienes, orientadas a asegurar su preservación a través de la estabilización de materia. Se realizan a partir de la formulación del proyecto de restauración. Incluyendo acciones urgentes en bienes cuya integridad física y/o química se encuentra en peligro y/o riesgo inminente. (Alvarez, 1993)

Comercio urbano: podemos definir el urbanismo comercial como herramienta que permite realizar actuaciones en los espacios urbanos que son los más activos económicamente de la ciudad, con el fin de optimizar los recursos existentes. Esta mejora de recursos se traduciría en la regeneración social y económica de los espacios. La mejora de la ciudad en ámbitos comercial se fundamenta en dos herramientas: la mejora del diseño urbano y las mejoras de las condiciones de accesibilidad (Lopez, Martinez, 2009) d.

Revitalización urbana: la revitalización urbana como concepto motor para regresarle a vitalidad aun sector físico – urbano que influye necesariamente en sus habitantes y dinámicas urbanas.

Revitalizar un ambiente urbano significa entender los espacios de relación y a la calidad de espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la aprensión de libertad, el sentimiento de comunidad, el carácter y la identidad, la escala de proximidad y actividades del barrio. (Iraegue, 2015)

Marco Referencial

Para conocer el contexto sobre el cual se pretende desarrollar el proyecto, se elaboró un marco referencial con temas específicos a tratar y del porque se toma como referente, tiene elementos teóricos planteados por diferentes autores.

En Bogotá, Colombia en 2008 el Plan zonal.

Contexto.

El Plan Zonal Centro recoge los aspectos desde un punto de vista urbano, histórico y ambiental como elemento que identifican el centro de Bogotá así mismo, las condiciones económicas y sociales determina y son determinadas por el plan de ordenamiento territorial, en cuanto a actividades, movilidad, normas edificatorias y espacio público. El plan zonal centro es una herramienta fundamental de planificación y mejora en el desarrollo del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Esta es una propuesta a largo plazo, donde se pueden abarcar estrategias de corto o mediano plazo en donde se le dará respuesta y solución a las problemáticas y características del centro histórico de Bogotá, destacando de esta forma sus potencialidades a nivel nacional.

Bogotá ocupa 260 habitantes durante los siglos XVII y XIX, entre 1900 y 1940 Bogotá pasa de 260 a 2.400 habitantes, iniciando su expansión. El PZC pretende recuperar 1.730 habitantes, es decir, el tamaño de Bogotá en 1930. Paralelo a estas cifras, demuestra lo ya evidente, la pérdida de población residencial en el centro de Bogotá. “en el año 1995 la población del centro

representaba el 7 % del total de la ciudad; en 1997 tal cifra había disminuido hasta el 3.8%, y actualmente es cercana al 3.4 %. El estudio de la Agencia internacional de cooperación japonesa

(JICA), calculo que 1.7 millones de personas son el número de población flotante que diariamente se dirige al centro de la ciudad. Este desplazamiento genera un abandono y por ende una decadencia en la calidad de vida del sector. Aunque es obvio que siguen existiendo viviendas en el centro histórico, en muchos casos, sus propietarios cambian su uso de residencias a comercial, llevando no solo a la transformación física del sector, sino también, a generar un devaluó del suelo urbano. esta desvaluación genera una falta de inversión en el sector, ya que nadie está dispuesto a invertir en una zona decadente. Tomo estos datos como punto de encuentro entre el referente y el trabajo de investigación, ya que estos empiezan a generar una dimensión y una visión hacía que podría ser un proyecto de redensificación. EL PZC no solo propone la mejora de un sector de gran importancia económica, sino también, afirma lo ya supuesto.

Se tomo como referente ya que este es un plan de ordenamiento a menor escala dentro de un plan de ciudad ya establecido. Dentro del contexto, se mencionan algunos de los aspectos del por qué el centro de la ciudad de Bogotá se convirtió no solo en una necesidad sino también, en uno de los planes zonales más importante del siglo. El PZC no propone solo un instrumento de planeación como mejora del sector, este propone varios tipos de renovación en donde cada uno se complementa y genera una visión más integral del proyecto.

Análisis crítico.

El PZC es un estudio de varios años que ha analizado cada uno de sus componentes muy a fondo, dándole a este proyecto una visión integral, pero manteniendo una visión puntual de todos los elementos estructurales del centro Histórico de Bogotá. Es interesante entender que este plan

de ordenamiento no solo toma el barrio de la candelaria, sino que abarca cuatro localidades con un área de 1.730 habitantes en total. Este planteamiento logra que el Plan Zonal no solo abarque una gran área en estado de deterioro, sino también, se articule con grandes hitos en la ciudad. Creo que es oportuno decir que este es un estudio serio, que ha analizado todos los elementos que componen al centro de Bogotá, teniendo una visión clara de lo que se quiere generar, en conjunto a la imagen de lo actual. Teniendo en cuenta el PZC abarca un área bastante grande, creo que algunos de sus aspectos negativos a la visión de macro de ciudad, en donde excluyen algunos de los componentes de escala menores.

En Barranquilla, Colombia en 2015 la Renovación urbana del centro histórico.

Contexto.

el centro histórico de la ciudad de barraquilla ha sufrido el crecimiento acelerado y desordenado por el que pasan casi todas las ciudades del mundo. Este crecimiento ha generado un cambio en las funciones urbanas existentes, como lo son el comercio, la vivienda, el área financiera de la ciudad. Este abandono, genera un deterioro urbano, que en consecuencia genera una apropiación informal del espacio, es decir, permite que el centro histórico se vea invadido por el empleo informal y a su vez por la indigencia; creando problemas de contaminación,

inseguridad, y delincuencia. Esto conduce a una degradación ambiental en donde existe una contaminación atmosférica, sonora, visual y manejo de residuos sólidos de la ciudad. En el caso de la invasión del espacio público por el comercio formal e informal, es de aproximadamente 10.00 personas en 4.500 puestos que ocupan cerca del 80 % de los andenes y el 10 % de las calzadas. Hay varias calles que están ocupando al 100 %.

El deterioro en la ciudad de Barranquilla surge desde los años 60, en donde 30 años después sufre la crisis industrial. Esto permite entender el ciclo de vida de su centro histórico, el cual tuvo un auge hasta los años 60 y de ahí en adelante comenzó su decadencia. El ministro de cultura en conjunto a la Sociedad Colombiana de Arquitectos, lanzó la convocatoria a un curso público para la renovación del centro Histórico de Barranquilla. Este proceso de renovación pertenece a un plan de creación y rehabilitación de cinco nuevos espacios públicos para la integración de

zonas existentes. Este proyecto más que un proyecto consiste en la recuperación del espacio público, para volver a incentivar la economía de esta ciudad.

Se toma como referente ya que parece importante este proceso de recuperar el espacio público, y ya que no solo genera una nueva apropiación por parte de sus habitantes, sino también incentiva el comercio y la inversión del sector.

Análisis Crítico.

No solo se recuperó el espacio público, sino también se estableció un orden en él. El centro histórico de Barranquilla antiguamente estaba en las ruinas, con graves problemas de

contaminación e inseguridad. Este tipo de proyectos puntuales no solo mejoran la imagen de la ciudad, sino también incentivan a sus habitantes a transitar en ella. Según los documentos encontrados, aunque el centro histórico hoy en día ha mejorado, sigue teniendo problemas con los vendedores informales y la falta de autoridad.

En Manhattan, New York en 1930 el High line.

Contexto.

El High Line de New York fue construido EN 1930, como parte de un proyecto de infraestructura ferroviaria: la estructura del High Line es una estructura aérea que no se utiliza desde 1980, generando que estas se deterioren y se llene de maleza. Después de tres décadas, el High Line es abandonado, generando que las figuras públicas de la ciudad amenacen con demoler la estructura. Amigos del High Line, un grupo de sin ánimo de lucro, decide entonces luchar hacia la conservación y rehabilitación de esta antigua estructura. En el 2002, el proyecto de recuperar los 2.4 km de rieles ferroviarios es puesto en marcha, empezando en el 2006 la construcción de un nuevo parque debía convertirse en un nuevo espacio público de recreación, en donde este contase con buen acceso, un trabajo de paisajismo y zonas de exhibiciones artísticas.

Este referente es interesante ya que reciclaje una estructura ya existente, actuación puntual similar al acto de reutilizar, en este caso, un edificio para generar nuevas viviendas. Aunque este es un proyecto de menor escala, la renovación de puntal de un elemento como lo es el carril de la

antigua vía farria, es un buen referente ya que representa todo lo que puede llegar hacerse con la reutilización de una estructura existente, o más conocido como el reciclaje urbano. Por medio de una actuación puntual se puede llegar a mejorar todo un sector. Es interesante ver la reacción de la comunidad frente al cambio de uso que adquiere el High Line.

Análisis Crítico.

A comparación de los otros referentes, el High Line es un proyecto podría decirse que, de acupuntura urbana, en donde se toma un solo elemento, y se mejora. No se ve esto como un aspecto negativo, ya que se ha visto muchos ejemplos de cómo por medio de actuaciones puntuales se logran reestructurar una ciudad, pero si se cree que al recuperar y transformar esta estructura ferroviaria se tuvo en cuenta más que todo el objeto como tal, y no tanto como un elemento estructural en la ciudad, es decir, creo que no existe alguna conexión o continuidad a nivel de ciudad. Así no tenga esta continuidad, se logra convertirse en un nuevo hito urbano reconocido en toda la ciudad, en donde no solo logro recuperar su valor histórico, sino transformar la imagen de un sector.

Marco Histórico

El centro se ha constituido, por antonomasia, en el espacio de principal referencia en la ciudad: hoy la crisis de los espacios centrales marcados por relaciones urbanas en contraste: centrifugadas y centrípetas, de concentración y desconcentración, de centralización y de descentralización, refleja la pérdida de urbanidad de la misma ciudad. El centro tradicional entra en crisis por excesivo uso, falta de valoración e inversión, procesos de saturación y deterioro que lo vician de su significado, por reubicación de servicios avanzados, o por falta de uso, provocando por la aparición de nuevos centros especializados (de negocios, comerciales, direccionales, etc.) y de grandes conjuntos habitacionales periféricos que tiene garantizado su acceso y conexión con el resto de la ciudad, gracias a la infraestructura de transporte. Consta que la urbanidad y centralidad, son conceptos complementarios, independientes y muy vinculados a la figura de la ciudad.

La crisis de la centralidad urbana actual surge a partir del proceso de industrialización de las ciudades, cuyo nacimiento e historia es anterior, dado que antes del perdido industrial la superposición histórica en la centralidad urbana no era tan traumatizante y mantenía cierta coherencia en el reacomodo de la misma. En las ciudades antiguas, desde que se crea la división entre campo y ciudad, a lo largo de toda América en el periodo prehispánico o las ciudades grecorromanas, con el posterior desarrollo de ciudades medievales o renacentista en Europa o en el caso de las nuevas ciudades en América, a partir de la conquista española, la contradicción básica fue el campo – ciudad, donde la ciudad ha sido dominada del campo concentrado, en un

principio, un poder mágico y religioso para hacerse con el paso del tiempo más complejo, concentrando poder político militar, administrativo hasta concentrar todo el poder productivo, político comercial y administrativo. (Padro, 2007, pág. 290)

La centralidad urbana, en este largo proceso, fue lugar más codiciado, privilegiado y, sobre todo, más habitable de la ciudad, porque si bien la ciudad dominaba el campo, y la centralidad urbana dominaba la ciudad, no solo sirva para ejercer poder, sino que, a su vez, se constituya en el mejor lugar de residencia de la ciudad. Cuando se ingresa a la industrialización de la ciudad, el panorama cambia sustancialmente. No se trata de imprimir una superposición histórica sobre la centralidad urbana o readecuación, sino que se trata de una alteración completa de la estructura, para crear otra complemente distinta, poniendo en crisis la centralidad urbana que, en algunos casos, sobrevivirá o en otros quedaría liquidada, aunque no definitivamente. Durante la segunda mitad del siglo XX y en Iberoamérica con mayor intensidad a partir de la década del setenta, surgió un empeño con la recuperación de esas áreas centrales de las ciudades preindustriales, en cuyo cometido fue necesario introducir redefiniciones interesantes de abordar en esta ocasión. La centralidad urbana se mantiene.

década del setenta, surgió un imperio con la recuperación de esas áreas centrales de las ciudades preindustriales, en cuyo cometido fue necesario introducir redefiniciones interesantes de abordar en esta ocasión. (Padro, 2007, pág. 290)

La centralidad urbana se mantiene en las áreas centrales históricas que son el centro de poder de la ciudad, en sus diversas categorías, manteniendo su poder político, administrativo, de gestión, financiero, de intercambio y es articulador de los puntos fuertes del aparato del Estado, clasificación que es diversa y compleja, según los enfoques ideológicos de múltiples autores, Sin embargo, ya no es el área más privilegiada para residir, salvo excepciones, donde se han realizado intervenciones de rehabilitación, cuyos resultados son totalmente deseables dado el esfuerzo que ello ha costado, pero que merecen igual que otras áreas donde el proceso es incipiente o no ha comenzado, seguir reflexionando, cuestionando, criticando y autocriticando para que cada vez este proceso alcance mayores logros. En la rehabilitación de la centralidad urbana antigua en general se ha perdido la vivienda, la producción artesanal, la pequeña empresa, la vida cultural, el paseo ciudadano, sería el punto que interesa abordar para recuperar la centralidad urbana con nuevos valores de integración a la sociedad. En este punto sería relativamente fácil identificar una serie de planos de la estructura urbana, de las funciones urbanas, de los usos del suelo, para superponerlos y con ella lograr:

- La planificación de una estructura urbana coherente donde se puedan equilibrar las contradicciones entre las zonas industriales, los suburbios de obreros en condiciones precarias de vida, áreas zonas residenciales estratificadas entre la actividad económica y la organización social urbana - con sus sistemas de flujo y de comunicación entre los centros y toda la diversidad de funciones urbanas, usos del suelo, actividades, etc.

- Un proceso similar de planificación se pueda ejercitar para el núcleo central de la ciudad, sin embargo, con seguridad que este ejercicio no pasará de un resultado teórico interesante, pero sin mayor incidencia en los cambios reales urbano sociales que se pretenden. (Padro, 2007, pág. 292)

Marco legal

A continuación, se relacionan las principales normas vigentes que permite el alcance de autoridad al desarrollo de planeación.

Ley 388 de 1997

1. Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9ª de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental.

2. El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

Artículo 9º. Plan de ordenamiento territorial

El plan de ordenamiento territorial que los municipios y distritos deberán adoptar en aplicación de la presente ley, al cual se refiere el artículo 41 de la Ley 152 de 1994, es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Artículo 6°. Objeto.

El ordenamiento del territorio municipal y distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, mediante:

1. La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo, en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales.
2. El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión y actuación que permitan ejecutar actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal o distrital.
3. La definición de los programas y proyectos que concretan estos propósitos.

El ordenamiento del territorio municipal y distrital se hará tomando en consideración las relaciones intermunicipales, metropolitanas y regionales; deberá atender las condiciones de diversidad étnica y cultural, reconociendo el pluralismo y el respeto a la diferencia; e incorporará instrumentos que permitan regular las dinámicas de transformación territorial de manera que se optimice la utilización de los recursos naturales y humanos para el logro de condiciones de vida dignas para la población actual y las generaciones futuras.

“Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Neiva El Concejo Municipal de Neiva, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales en especial las conferidas por la Ley 388 de 1997”

1. Que los Municipios deben formular y adoptar el Plan de Ordenamiento del Territorio de acuerdo con la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo y La Ley 388 de 1997.

2. Que se deben establecer los mecanismos que permitan al Municipio promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y protección de los recursos naturales, del patrimonio cultural, velar por la creación y defensa del espacio público, la protección del medio ambiente, la prevención de desastres, hacer efectivo el derecho a la vivienda y los servicios públicos domiciliarios, promover y controlar la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

sistemas estructurantes y acciones sobre el territorio

Artículo 34. Definición.

Se definen como la combinación de mecanismos de intervención que permite la conservación ambiental, contemplando los sistemas, hídrico y orográfico; la estructura vial y de servicios; la provisión de espacio público y de equipamientos; mediante la cual se pretende optimizar el impacto global sobre el ordenamiento físico de la jurisdicción.

Artículo 36. Centralidades Urbanas.

Descentralizar la actividad del centro tradicional a través de la generación de Nuevas Áreas de Centralidad, de equipamientos cuya reglamentación específica hace parte del componente Urbano.

Artículo 40. Áreas de Reserva y Patrimonio Histórico Cultural y Arquitectónico.

Áreas de reserva y medidas para la protección del medio ambiente y de los recursos naturales y defensa del paisaje, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 99 de 1993 y el Código de Recursos Naturales, así como el fomento a la conservación y preservación de las áreas e inmuebles catalogados como patrimonio cultural de la Nación y de los departamentos, incluyendo el histórico, artístico y arquitectónico, de conformidad con la legislación correspondiente

Artículo 74. Elementos De Conservación

a. Elementos de conservación Arquitectónica: Son inmuebles individuales o conjuntos urbanos, manzanas o costados de éstas, que constituyen aciertos importantes en el campo del urbanismo o de la creación arquitectónica y en la consolidación de la morfología e identidad de la ciudad y el enriquecimiento de su estructura; estos elementos debido a sus valores arquitectónicos, tipológicos, morfológicos o estructurales, constituyen muestras valiosas que han permanecido en el proceso de transformación de la ciudad y por ello merecen ser protegidos y mantenidos.

Capítulo iv usos del suelo

Artículo 114. Tratamientos

La determinación de tratamientos define el manejo urbanístico con base al cual se delimitan las normas específicas de cada zona del casco urbano de acuerdo con sus características y con el papel que cada una de ellas está llamada a desempeñar en la reconfiguración espacial del municipio. Los tratamientos que se establecen, de acuerdo con la Ley 388 de 1997 son:

- a. Tratamiento de Desarrollo.
- b. Tratamiento de Consolidación.
- c. Tratamiento de Renovación Urbana.
- d. Tratamiento de Conservación.
- e. Tratamiento de Mejoramiento Integral.
- f. Tratamiento de incorporación.

Artículo 117. Tratamiento de Renovación Urbana.

- La modalidad de aplicación es la de reactivación. Zonas en las que se requiere efectuar la sustitución de estructuras urbanas y arquitectónicas con la estructuración de un nuevo sistema de espacio público mediante la combinación de proyectos públicos específicos y acciones privadas
- El Plan Parcial para su desarrollo definirá las normas a seguir. Estas normas deberán contener como mínimo lo siguiente:

- El tamaño de unidad de actuación mínima, índices máximos de ocupación y de construcción.
- Las normas volumétricas, aislamientos, antejardines y demás normas necesarias para la construcción y su tratamiento en materiales, arborización, andenes, parqueaderos y manejo especial de espacio público entre otros.

Artículo 119. Tratamiento de Mejoramiento Integral

El tipo de manejo es zonal; se determinan zonas completas que requieren mejoramiento integral de sus infraestructuras viales, de espacio público y de equipamiento a escala de zona. Se deberá formular el Plan Parcial correspondiente y delimitar las Unidades de Actuación básicas, antes de poder realizar cualquier intervención dentro del área.

Marco Geográfico

Neiva es un municipio categoría uno, capital del departamento de Huila, en la región Andina, localizado en el centro-norte del departamento y en la ribera del río Magdalena.

La ciudad viene trabajando en ser reconocida a nivel nacional e internacional como Neiva Ciudad Villamil, este nombre obedece a la vida y obra de uno de los artistas musicales más importantes del Huila, el compositor de las Américas, Jorge Villamil Cordovez. Neiva tiene como objeto convertirse en una ciudad prestadora de servicios turísticos especializados en salud, eventos, cultura religiosa y actividades de contacto con la naturaleza en el río Magdalena, con horizonte al año 2020.

Neiva no es solo el área urbana (la ciudad) sino un extenso territorio que va desde la Cordillera Central hasta la Cordillera Oriental. Dentro de sus límites hay otros centros poblados de primer nivel (urbanos): Fortalecillas, Caguan, San Luis, Guacirco, Vegalarga y san Antonio de Anaconia; y de segundo nivel (rurales): Piedra Marcada, El Cedral, El Colegio, San Francisco, El Triunfo, Peñas Blancas, La Mata, El Venado, Cedralito, Palacios, Pradera, Aipecito, Chapinero y Organos.

Neiva en su división política y administrativa se ha estructurado a partir de 10 comunas con 117 barrios y 377 sectores en la zona urbana y 8 corregimientos con 61 veredas y 21 sectores en la zona rural, con un área estimada de 4.594 y 150.706 hectáreas respectivamente. Cada corregimiento está asociada a un centro poblado rural que se constituye en el epicentro de las actividades económicas, culturales, sociales y políticas de la población circundante. La ciudad se

viene trabajando en ser reconocida a nivel nacional e internacional como Neiva Ciudad Villamil.
(Caracterizacion tejido empresarial Neiva, 2014, pág. 15)

Marco Operativo

Análisis Macro – Relaciones Estáticas (Departamento del Huila)

Localización.

El territorio continental de la República de Colombia se encuentra localizado en la esquina noroccidente de América del Sur, sobre la línea ecuatorial, en plena zona tórrida. La mayor parte de su extensión se encuentran en el hemisferio norte. Tiene una extensión terrestre de 1'141.748 Km2 ocupando el cuarto lugar entre los países de Suramérica, el séptimo en América y el número 25 del mundo. (Oficina de informe diplomado, 2019, pág. 2)



Figura 1 Mapa 1 División Política de Colombia (Elaboración Propia)

Área de Contexto (Departamento del Huila)

Localización.

El Departamento de Huila está situado en la parte sur de la región andina; localizado entre los 01°33'08'' y 03°47'32'' de latitud norte y los 74°28'34'' y 76°36'47'' de longitud oeste. Cuenta con una superficie de 19.890 km² lo que representa el 1.75 % del territorio nacional. Limita por el Norte con los departamentos del Tolima y Cundinamarca, por el Este con Meta y Caquetá, por el Sur con Caquetá y Cauca, y por el Oeste con Cauca y Tolima. (Mapas del departamento del Huila, 2018, pág. 1)

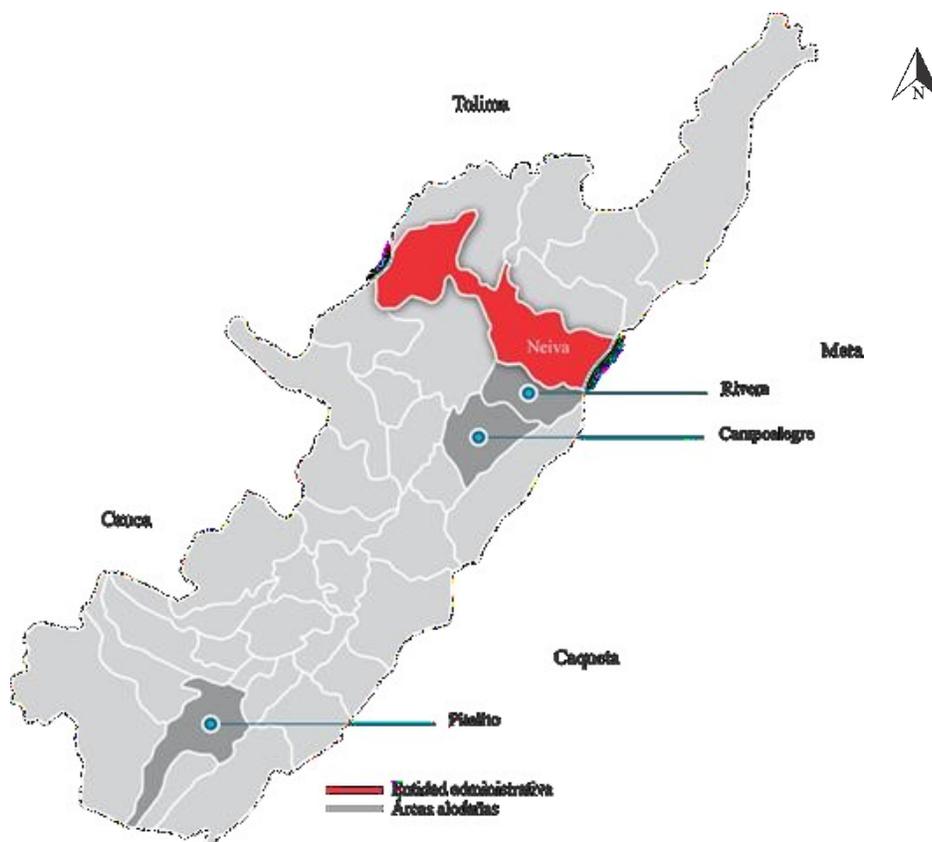


Figura 2 Mapa 2 Municipio de Influencia (Elaboración Propia)

Pitalito Municipio de Influencia – Huila



Figura 3 Mapa 3 Áreas Rural de Pitalito (Elaboración propia)

El municipio de Pitalito está ubicado al sur del Departamento del Huila, y hace parte de la gran región del Macizo Colombiano en Colombia, fuente hidrológica del país en donde nace el río Magdalena. El municipio tiene una extensión de 666 km², y está conformado por 136 veredas distribuidas en los corregimientos.

Vías y transporte interregional.

El municipio se encuentra dentro del corredor del comercio quito – Bogotá – carcas, que dentro de las vías nacionales lo coloca como uno de los nodos en el tramo de carretera 45 de orden nacional. Dicha carrera une entre otros los municipios de Mocoa, Pitalito, Altamira, Garzón, gigante y Neiva: para luego continuar hacia Bogotá.

Organización del territorio a nivel general.

El territorio de Pitalito posee tres tipos de suelo: suelo urbano, definido por (el acuerdo vigente que es el 015 de 19.83, fue derogado, ver perímetro urbano): suelo suburbano definido por el acuerdo 087 de 1.995, que establece las áreas colindantes al área urbana y las vías intermunicipales: finalmente se encuentra el suelo rural, que incorpora además los centros poblados como Bruselas, la laguna y Gaucacayo. Esta clasificación de tipo de suelo será actualizada en el plan de ordenamiento territorial de acuerdo con los conceptos contenido en la ley 388.

Contempla también la definición de un plan vial para la ciudad, debido a las necesidades actuales del área urbana, ya resulta obsoleto. El sistema vial urbano este compuesto por vías con sus respectivos diseños de perfil, clasificadas así: vial regional V- 0, vía urbana principal especial

V-1E, vía urbana de sector V- 2, vía secundaria de sector V-3 y vía peatonal V- 4 están contempladas algunas disposiciones sobre las afectaciones a los predios por parte de las vías del plan vial.

El plan en referencia define y clasifica las actividades en el suelo urbano en cuatro grupos con sus respectivos usos con el fin de reglamentar patrones de ocupación y localización así: vivienda, comercio, industria e institucional y servicios a la comunidad los que a su vez contemplan una clasificación por impacto.

Área Rural

Las normas para las zonas rurales contemplan la definición de una estructura vial compuesta por vías que están clasificadas según su función en el territorio: vía regional principal, vía regional secundaria, vía rural principal y vía veredal.

Las actividades en estas áreas están clasificadas en agropecuarias, comercio, industria e institucional y servicios a la comunidad. A su vez los usos respectivos se clasifican dentro de las actividades en grupos según su impacto.

Se establecen seis zonas rurales, con el fin de reglamentarlas acorde con sus características específicas así: de conservación y reserva, protectora productora, rural recreativa, centros de población rural y rural de desarrollo vial. Cada una de ellas está definida y con la asignación de usos respectivos.

Campoalegre Municipio de Influencia – Campoalegre, Huila

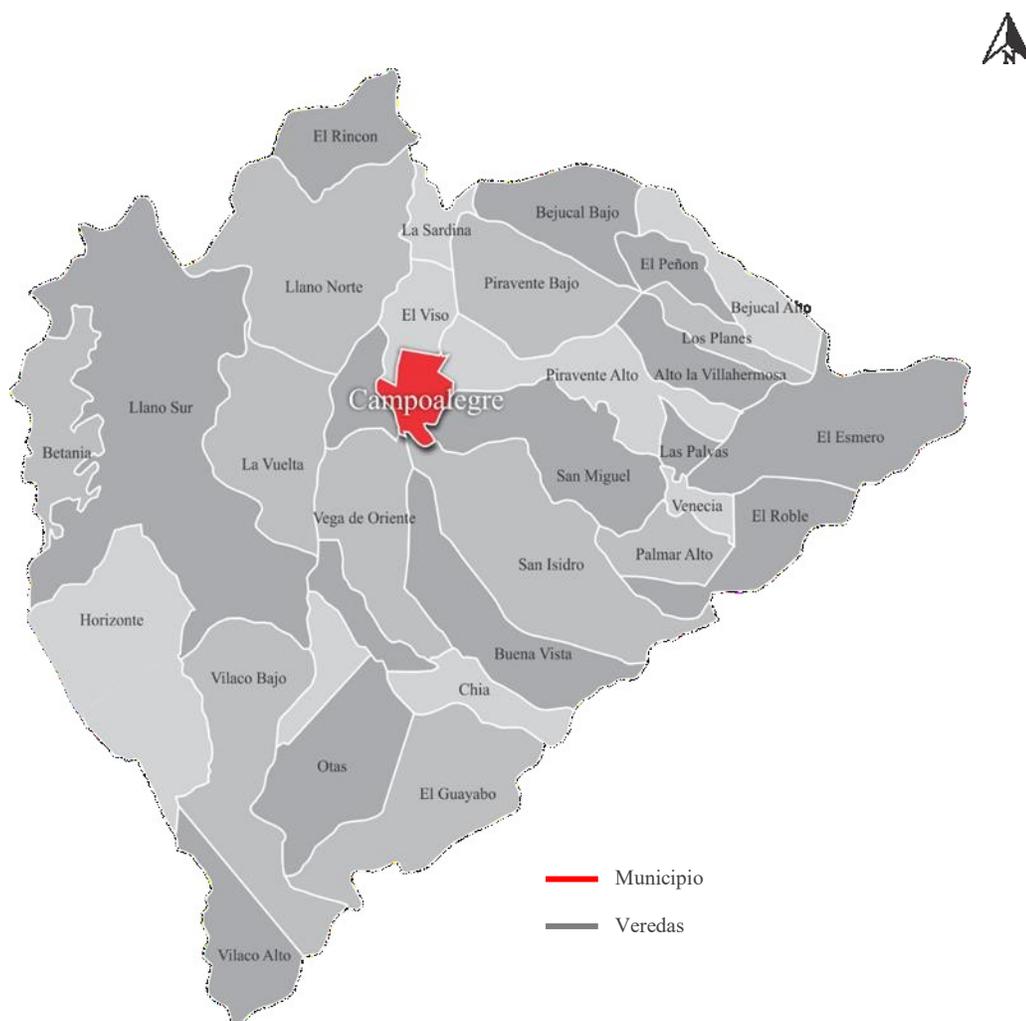


Figura 4 Mapa 4 Área Rural de Campoalegre (Elaboración Propia)

El municipio de Campoalegre se encuentra situado en el oriente del Departamento del Huila, se extiende desde el valle del Rio Magdalena y las estribaciones del flanco occidental de la cordillera oriental. Limita al Norte con los municipios de Palermo y Rivera, al Sur con el Municipio de Hobo, al Oriente con el Municipio de Algeciras y al Occidente con el Municipio de Yaguará.

Relación del entorno urbano Rural

El mayor porcentaje de la población del municipio de Campoalegre, se localiza en el sector urbano (75,6%), lo que demuestra que hay alta concentración de población alrededor del núcleo urbano. Este a su vez hace las veces de dormitorio de una población importante de labriegos que se emplean en sus propias parcelas y en las horas de la tarde regresan a este centro. El área rural le sirve a la urbana como despensa de alimentos para el consumo local y como productora de bienes agrícolas comerciales como el café y algunos frutales, los cuales trascienden el comercio local trayendo recursos al municipio.

Sistema Vial Rural.

De acuerdo a las definiciones establecidas en el decreto 3600 de 2007, el sistema Vial de Campoalegre, está conformado por vías de primer, segundo y tercer orden.

Sistema Vial urbano.

Dentro de la zona urbana Campoalegre se cuenta con una malla Vial, la cual permite la comunicación con la zona rural y la circulación interna. Las vías de la zona urbana se clasifican en Primarias, secundarias, terciarias y peatonales:

Infraestructura de Servicios Públicos.

En la zona urbana y los centros poblados del municipio de Campoalegre se prestan los servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica y recolección de residuos sólidos. En la zona rural se cuenta con energía eléctrica y acueducto colectivo en algunas veredas.

Rivera Municipio de Influencia – Rivera, Huila

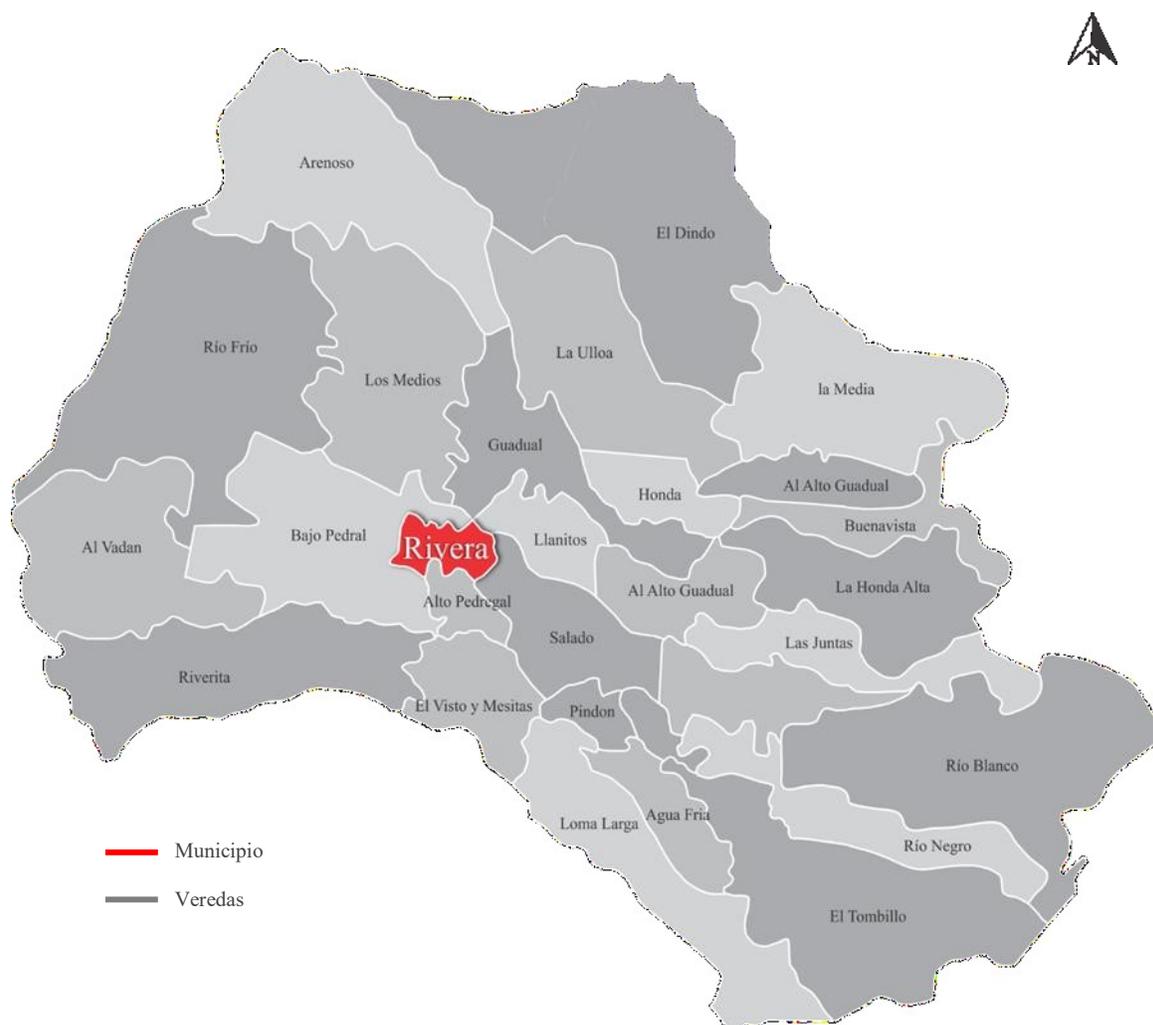


Figura 5 Mapa 5 Áreas Rurales de Rivera (Elaboración Propia)

Ocupación del Suelo Urbano.

El área urbana del municipio de Rivera está constituida por un solo cuerpo consolidado a través del tiempo y se aprecia un fuerte crecimiento de las zonas rurales sobre los ejes viales que de Rivera conducen a los centros poblados: el núcleo urbano este compuesto en las respectivas zonas en un sector y 10 secciones.

Durante los últimos años se han venido desarrollando algunos proyectos de vivienda de interés social por auto construcción, algunos están aún en proceso de fusión con la estructura del casco urbano, entre ellas tenemos Luis Carlos Galán, José Eustasio Rivera, Fundadores, etc.

Infraestructura de Servicios.

La infraestructura Municipal se encuentra conformada por los servicios básicos, sociales, complementarios, vías, espacio público y turísticos.

Los servicios públicos están clasificados como: Sociales (salud, educación, cultura y recreación y deporte), Domiciliarios (acueducto, alcantarillado, energía Eléctrica, gas, telecomunicaciones, aseo público, recolección de basuras y disposición de residuos sólidos.) y Complementarios (servicios religiosos, cementerios, centros de abastecimiento, matadero, instituciones de auxilio y socorro)

Servicios públicos Domiciliarios.

El sistema de acueducto de Rivera, en términos cuantitativos, en cuanto a la expansión de las redes, tiene una cobertura del 100% de la población, colocándolo en una posición favorable para una planificación que supera el ámbito local y además actúa en la zona de influencia del municipio. Es decir, que con este servicio se cuenta con un eficaz instrumento para alcanzar el objetivo de concertación con los vecinos de las Veredas, Bajo y Alto Pedregal, El Salado, El Guadual, y Llanitos; el número de suscriptores en la actualidad alcanza 1.957 tanto del casco urbano como de las veredas en mención.

Sistema de Alcantarillado.

El municipio cuenta con una red de alcantarillado rezagado y presenta una cobertura del 90% de las viviendas. Este rezago se explica no solo por los costos en la prestación del servicio, sino también en la localización de los emisores finales y en el diseño incoherente con la topografía del terreno.

Infraestructura Vial.

Son las vías utilizadas por los medios de transporte para conectar los asentamientos de Rivera por medio de las redes de carretera, los caminos peatonales y de herradura. Las carreteras recorren terrenos planos, ondulados y montañosos, presentándose en el sector montañoso las mayores dificultades de acceso y atraso. La red vial del municipio cuenta con un total de 104 Kilómetros de los cuales solo 24 Kilómetros son pavimentados (23.1%) y el resto se encuentra en afirmado (76.9%). En el Área rural las vías que conducen a los centros poblados de la Ulloa y Riverita se encuentran afirmadas en buen estado, el resto de vías de la zona rural se encuentran con problemas de erosión, falta de obras de arte, acceso difícil y sin mantenimiento. De la vía Rivera Termales con una extensión de 3 Kilómetros, dos de los cuales se encuentran asfaltados y el resto en afirmado en buen estado. De las vías el tramo de carretera nacional que cruza por el oeste del municipio en dirección Norte Sur y que comunica a Neiva con el resto del departamento y del país, se encuentra en muy buen estado y conservación. Iguales características presenta la vía que comunica el casco urbano con la capital del departamento. En el área rural las vías que conducen a La Ulloa y Riverita se encuentran afirmadas en buen estado. El resto de vías hacia el área rural presentan problemas de erosión, falta de obras de arte, acceso difícil y sin mantenimiento.

División Política Administrativa

Área de Contexto.

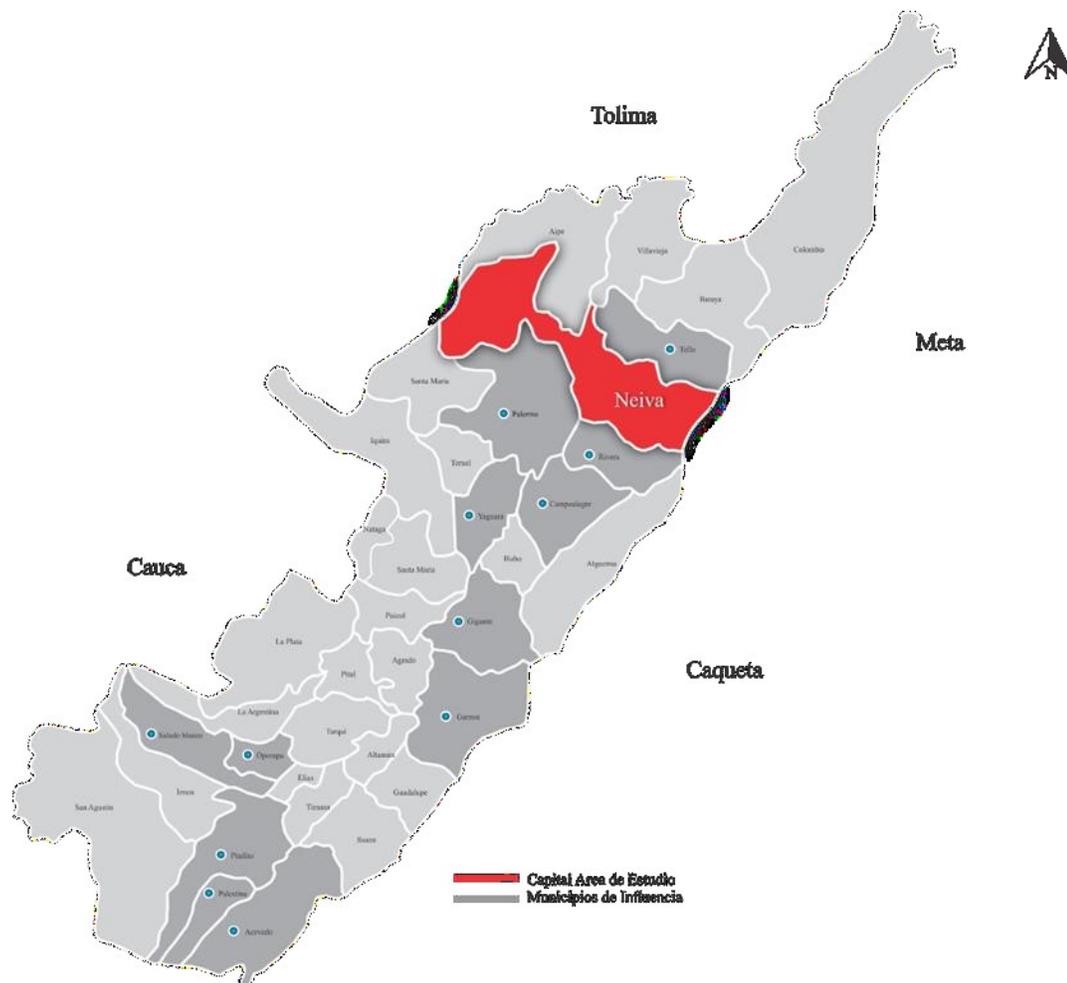


Figura 6 Mapa 6 División Política Administrativa (Elaboración Propia)

Plan de desarrollo departamental.

Escenario Económico

el escenario económico soporta la realización de sueños, es donde el departamento brinda las condiciones para la generación de empleo, y subsistencia, donde se fortalecen las potencialidades

de nuestra gente y nuestro territorio, pues para nosotros es claro que todo se produce en las interacciones, en la que se construye también liderazgo.

Mejoramiento producido.

el departamento adelantara acciones encaminadas a promover aquellos sectores en los cuales el territorio tiene mayores potencialidades – identificados mediante las herramientas existentes-, a través del apoyo y el acompañamiento a unidades productivas o empresas en la construcción implementación de sus planes de mejoramiento en productividad. Esto incluye el suministro de asistencia técnica en temas relacionados con sistemas de producción, reducción de desperdicios, distribución en planta, mejoramiento de producto, optimización de modelos logísticos, entre otros, enfocando en mejorar y optimizar los sistemas productivos.

Fomento del Desarrollo regional a través de las iniciativas clúster y la innovación.

se apoyará la promoción e implementación de programas que consideren la dinámica empresarial y las apuestas productivas priorizadas por el territorio: agroindustria, turismo, piscicultura, minería sustentable, energías renovables y económica creativa, incluyendo las iniciativas clúster, con el fin de diseñar o ejecutar planes de accione que permitan al sector productivo vinculado a dichas apuesta, implementar nuevas estrategias de negocio de largo plazo para competir en mercados especializados, así como la generación de empleo y del fomento de desarrollo territorial con una visión clúster. Para lograrlo, el sector privado será un aliado fundamental.

Articulación Pública – Privada: se apoyará el fortalecimiento de la comisión regional de competitividad como espacio de articulación departamental de todos los actores del sistema de competitividad, ciencia, tecnología innovación, y que busca coordinar las acciones que conlleven al mejoramiento de la competitividad a nivel regional.

Desarrollo Económico Local.

se apoyarán los proyectos de desarrollo económico local que fortalezcan las capacidades a nivel territorial para la gestión del desarrollo productivo y conduzcan a la ejecución de proyectos que tengan en cuenta la vocación productiva de los territorios, mejoren la productividad de sus unidades productivas, promuevan la formalización del capital humano.

Objetivo estratégico para cierre de brecha y construcción de paz.

Construir una sociedad humana del conocimiento, incentivando la innovación y creatividad, articulando y consolidando el desarrollo productivo, competitivo y sostenible del departamento. Enfocando esfuerzos en mercado laboral, emprendimiento, organización empresarial, desarrollo económico sostenible, ciencia, tecnológica e innovación, buscando garantizar el bienestar de los huilenses.

El escenario económico cuenta con cuatro sectores administrativos.

- Productiva y competitividad
- Ciencia tecnológica e innovación
- Tecnología de información y comunicación
- Cultura y turismo

Área de Estudio (Rural. Municipio de Neiva)

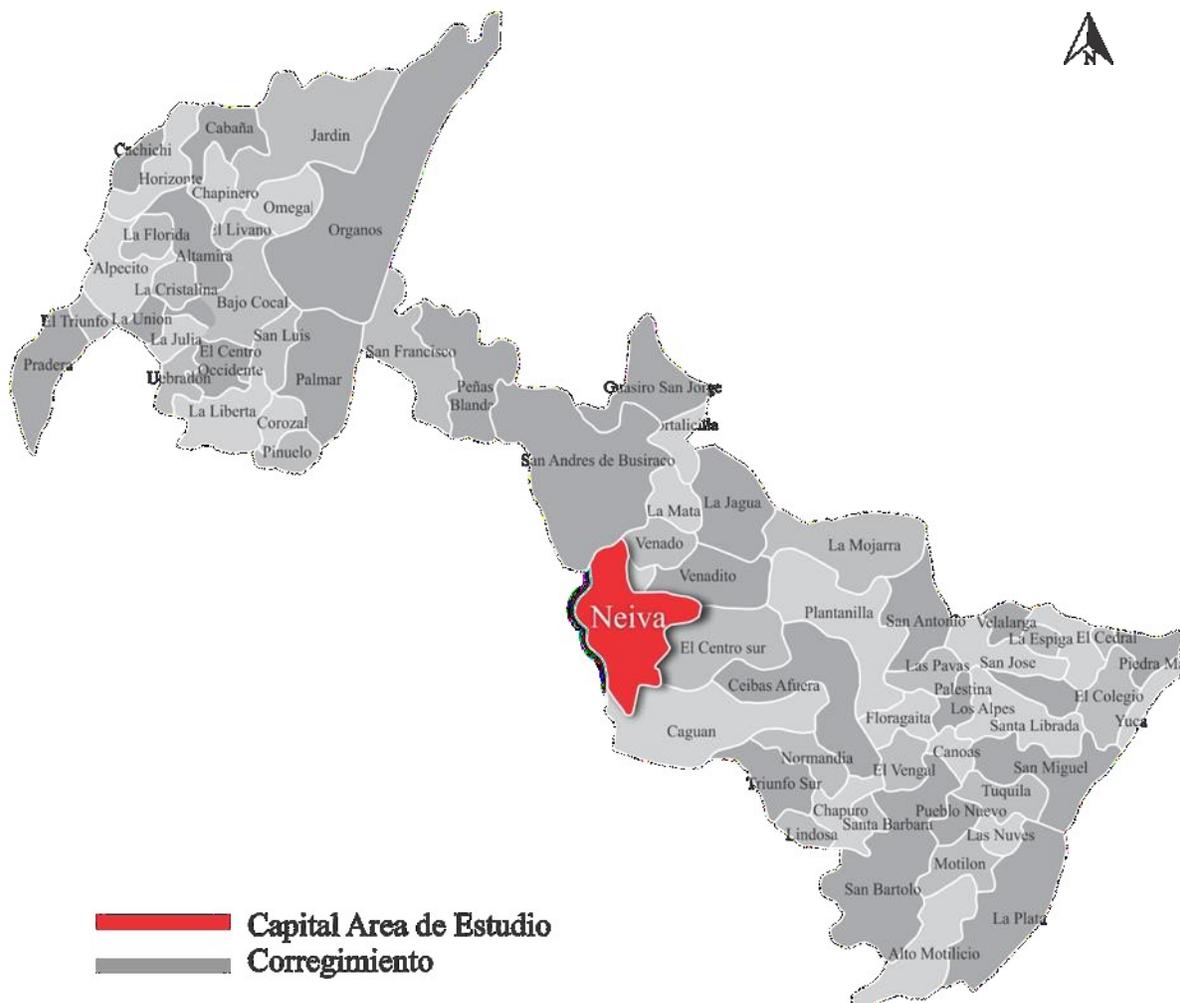


Figura 7 Mapa 7 División Política Administrativa del Municipio de Neiva (Elaboración Propia)

Plan de desarrollo Municipal.

Desarrollo económico.

Promover el desarrollo económico sostenible a través del fortalecimiento del talento humano y sus capacidades: generar las condiciones necesarias para la articulación, diversificación y consolidación del aparato productivo local mediante la implementación de estrategias orientadas

a: la construcción de un mercado laboral de trabajo docente y digno, e apoyo a iniciativas de emprendimiento y fortalecimiento.

Programa: la razón de Desarrollo Económico

Objetivo

- Articular alianzas con organización especializadas para la integración de lo rural y lo urbano y el fortalecimiento de las plazas de mercado.
- Establecer brigadas de formalización laboral para dar a conocer los mecanismos flexibles de afiliación a la seguridad social y promover la realización de acuerdos de formalización laboral con los trabajadores informales.
- Crear conocimiento en el territorio frente a la problemática que representa el trabajo infantil en diferentes grados de vulnerabilidad (perores formas) y fortalecer sistemas de vigilancia y alertar temprana que combatan de manera efectiva este fenómeno.
- Promover políticas públicas para la generación de ingresos.
- Mejorar la productividad y la movilidad de los trabajadores colombianos en el marco del trabajo decente.

Área de Estudio (Urbano. Neiva)

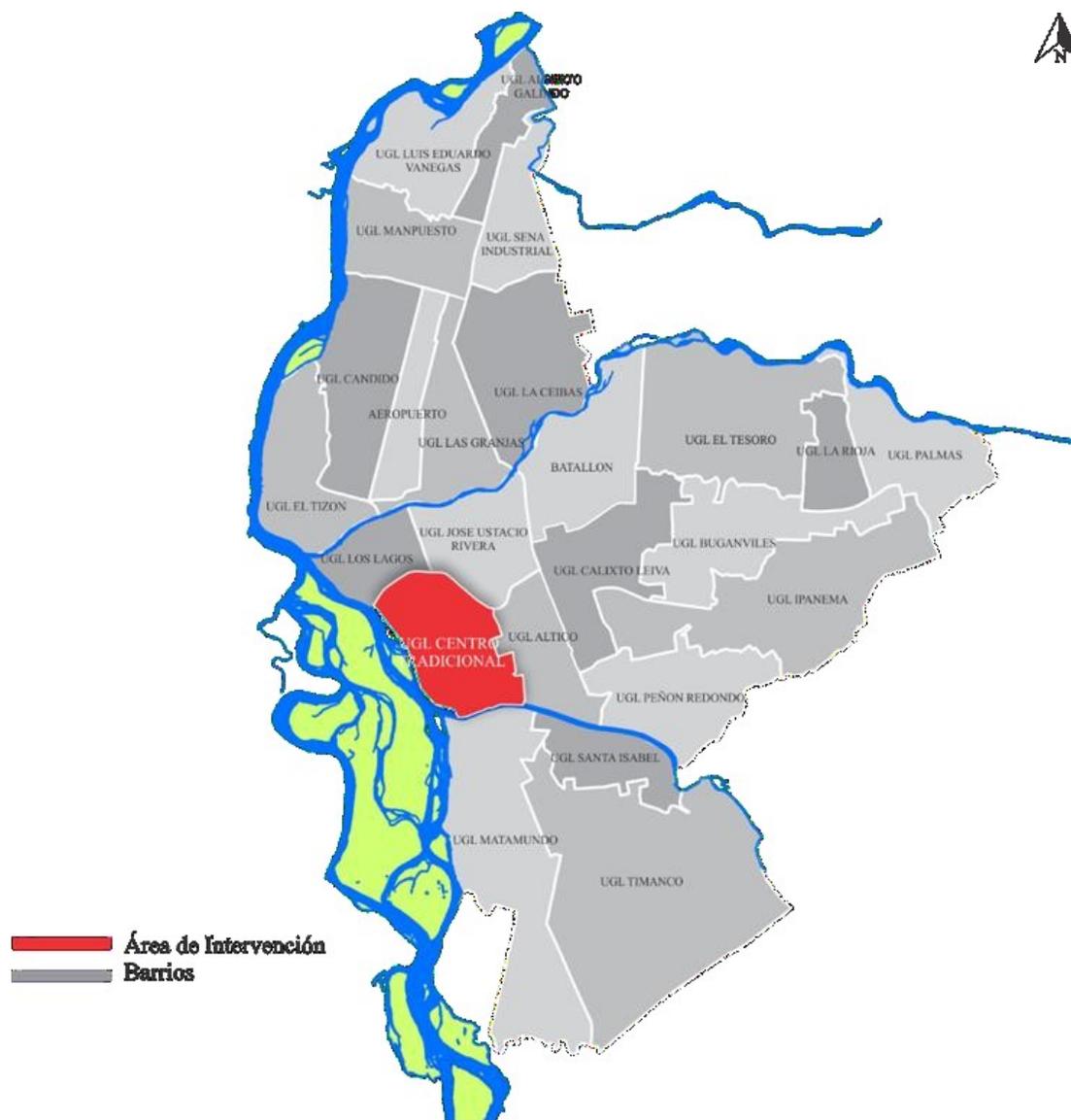


Figura 8 Mapa 8 División Política Administrativa de Neiva (Elaboración Propia)

Plan desarrollo Urbano Neiva.

Dimensión Económica

Desde el punto de vista de la competitividad del Municipio de Neiva, esta dimensión se orienta a la construcción y fortalecimiento de los sistemas productivos del territorio que propicie el desarrollo económico del municipio.

- Fortalecer la capacidad de transformación productiva y generación de valor agregado, competitividad, innovación empresarial y emprendimiento; generación y retención de excedentes, atracción de inversiones, desarrollo económico local.
- Implementar procesos de construcción de sistemas productivos.
- Promover Alianzas productivas con la economía solidaria e incluyente.
- Definir las formas de apropiación, producción, distribución y consumo de los recursos materiales y no materiales.
- Establecer las formas de regulación para el acceso a los medios necesarios para la reproducción y la sostenibilidad de la población, del ambiente y de la organización social.
- Implementar estrategias para la promoción y fomento del desarrollo local incluyente y crear condiciones para asumir los retos que implica la competencia en los mercados locales, regionales, nacionales e internacionales.

Información Complementaria – Imagen Satelital



Figura 9 Limitación Nacional de Colombia (Elaboración Propia)

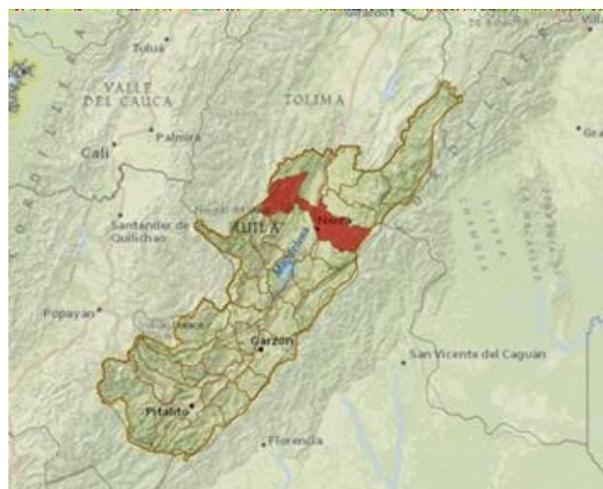


Figura 10 Limitación Departamental del Huila (Elaboración Propia)



Figura 11 Limitación Rural de Neiva (Elaboración Propia)

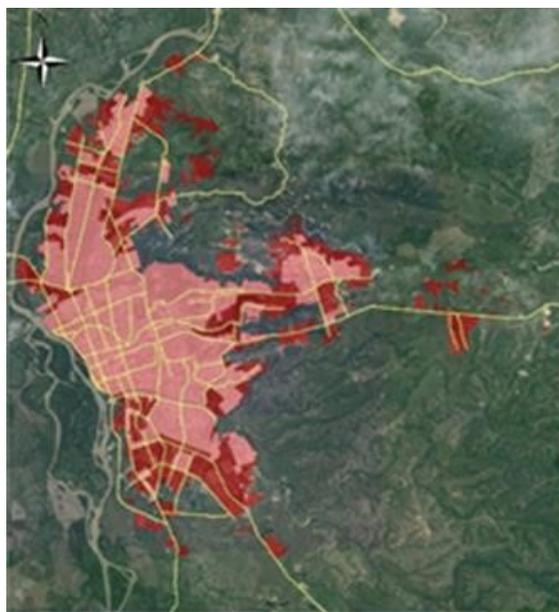


Figura 12 Limitación Urbana de Neiva (Elaboración Propia)

Relaciones Estáticas Infraestructura Vial y de Transporte

Área de Contexto (Existentes).

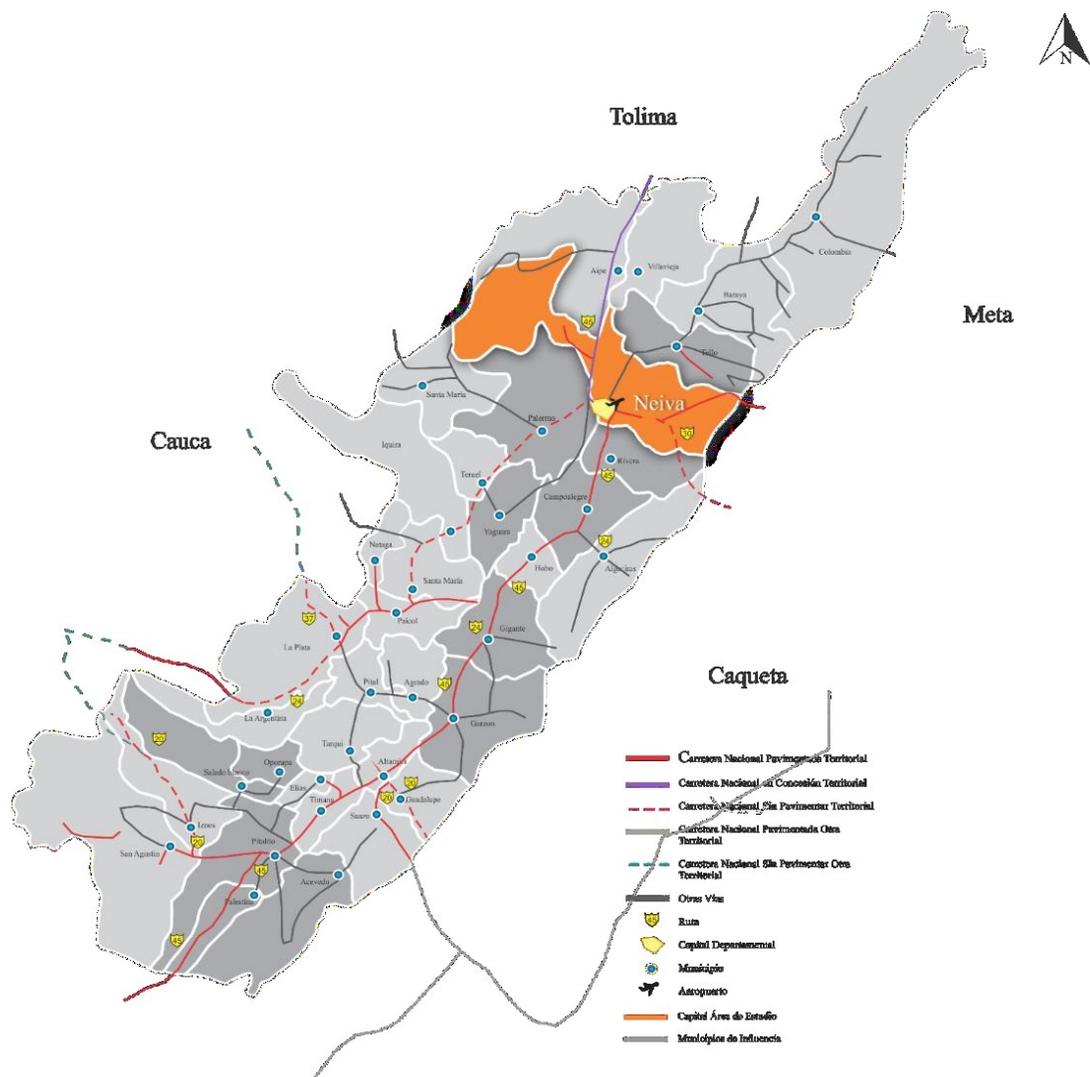


Figura 13 Mapa 1 Infraestructura Vial a Nivel Departamental (Elaboración Propia)

Problemas

- 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.

Tabla 2 Estado de las Vías - Huila

RED VIAL DEPARTAMENTO							
Jerarquía		Invias		Departamento		Municipios	
		Pavimentado Km	No pavimentado Km	Pavimentado Km	No pavimentado Km	Pavimentado Km	No pavimentado Km
Red	vial	410.89		-	-	-	-
primaria							
Red	vial	59					
primaria concesionada							
Red	vial		191.65	414.08	948.39		
secundaria							
Red	vial		5				3589
terciaria							
SUBTOTAL		666.54		1.362.47		3589	
TOTAL				5.618.01			

Potencialidades.

- El departamento del Huila cuenta con una buena infraestructura vial; la carretera troncal atraviesa el territorio y lo comunica con el departamento del Caquetá. Todos los municipios se encuentran conectados por carretera entre sí y con Neiva, la cual, a su vez se conecta con las principales ciudades del país. A nivel fluvial, el río Magdalena permite la navegación de pequeñas embarcaciones, siendo Neiva y Aipe los principales puertos. Neiva dispone de servicio 44 aéreo con Bogotá y otras ciudades del sur del país; Garzón y Pitalito también tienen servicio aéreo.
(Gobernación del Huila, 2018) 3.7.1 Red vial del departamento del Huila
- Actualmente el Departamento cuenta con dos Concesiones que se encuentran trabajando en la Ruta 45 de la siguiente manera:
- Neiva – Girardot: Ruta 45 - con una longitud de 191 kilómetros, donde 72 kilómetros corresponden al Departamento del Huila, que van desde el límite con el Departamento del Tolima, pasando por Aipe y desviando en la Ciudad de Neiva por el costado occidental (Ruta 43) hacia el corregimiento El Juncal para conectar con la Ruta 45, en el PR99 A 300 m al norte del peaje Los Cauchos (Municipio de Rivera).

- Autopista Santana-Mocoa-Neiva: Ruta 45 - con una longitud de 447 kilómetros, donde 329.52 kilómetros corresponden al Departamento del Huila, que van desde Neiva hasta el límite con el Departamento del Cauca.

- 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.

- 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.

- La ruta 45 atraviesa todo el departamento del Huila, hasta llegar al Caquetá y Putumayo, Vía por la cual atraviesa todos los vehículos de carga de crudo, que incluso atraviesan por el microcentro de algunos municipios.

- En cuanto a la conectividad del departamento, la red vial está conformada por 8.245 km de vías dentro de las cuales se destacan los siguientes viales

- Ruta 45, Troncal del Magdalena la cual conecta al departamento de norte a sur Ruta 37, la cual conecta el departamento del Huila con el departamento del Cauca.
- Ruta 30, la cual conecta el departamento del Huila con el departamento de Caquetá.
- Ruta 45A, la cual es la Troncal Central

Políticas, Planes, programas y proyectos relacionados.



Figura 14 vías Terciarias Departamental (Fuente: INVIA)

- La Red Vial Secundaria a cargo del Departamento tiene una longitud de 1362.47 km, los cuales 414.08 km se encuentran pavimentados y 948.39 km se encuentran sin pavimentar. Las concesiones que tiene el departamento son las siguientes:
Proyecto Neiva – Pitalito – Santana



Figura 15 Proyecto Neiva, Pitalito, Santana (Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura INVIA)

Dicho proyecto permitirá que el departamento del Huila por su ubicación geográfica en el sur del país, se convierta en un importante polo de desarrollo y eje vial para los productos provenientes del centro al sur del país y viceversa.

Proyecto Neiva – Espinal – Girardot



Figura 16 Proyecto Vial Departamental Neiva, Espinal, Girardot (Fuente: INVIA)

Área de Influencia (Rural)

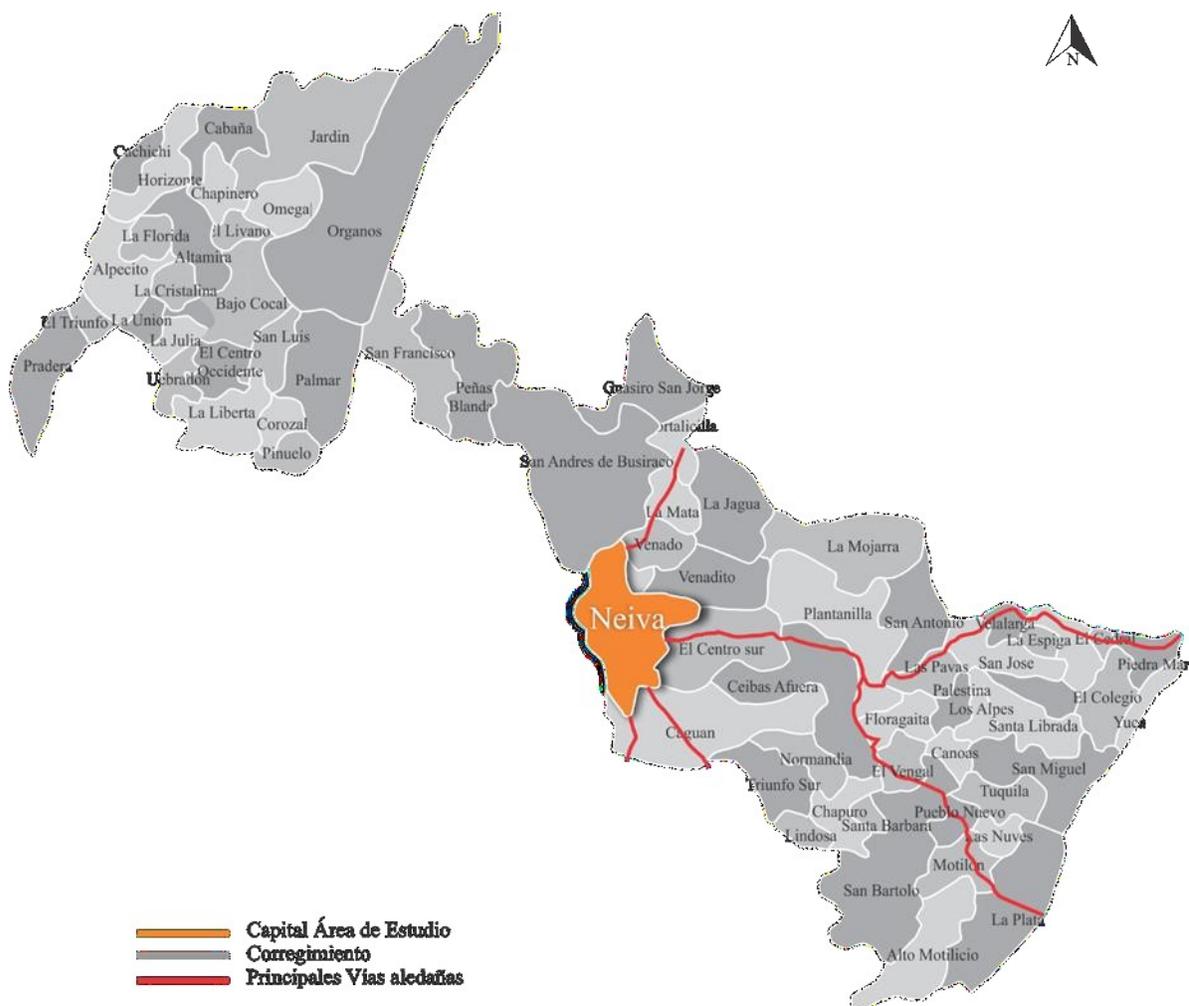


Figura 17 Figura 17 Figura 18 Sistema Vial y Transporte Rural (Elaboración Propia)

Problema.

- La característica general del sistema de movilidad del componente rural, es la desarticulación de las vías Nacionales, como la Troncal del Magdalena con las vías que comunican el territorio rural, también con la vía que viene de Colombia-Huila,

- futura vía del Libertador- Quito; como la vía San Vicente del Caguán-Caquetá despensa agrícola de la región sur colombiana. Analizando el sector de la región Occidental del municipio están localizados los corregimientos de San Luis, Chapinero y Aipecito, presentando inconsistencia en la comunicación por la vía Neiva- Palermo y el cruce de Guácimo en el municipio de Santa María, vía secundaria a nivel departamental, presenta un trazado muy quebrado en su desarrollo, bordeando el río bache y en épocas de invierno presenta mucho derrumbe, dificultando la comunicación y el tiempo de desplazamiento se hace de cinco horas creando un problema a esta zona del Occidente del municipio.
- En todas las cabeceras municipales los trazados viales no están articulados, se han definido de acuerdo a la necesidad de sus habitantes y no planificado, construyéndolo en áreas de ronda y protección de las quebradas, los perfiles viales necesitan urgente un ajuste de especificaciones para su articulación.
- La vía que comunica la ciudad de Neiva con el Municipio de Colombia, vía del Libertador presenta también desarticulación con las vías Nacionales por no existir una comunicación directa entre ellas, sino hasta la ciudad de Neiva, presentando un conflicto de flujo de tráfico ajeno a la ciudad, por lo tanto, se debe lograr una solución de comunicación antes de llegar a la ciudad por medio de un viaducto comunicándola las vías principales.

Potencialidades.

- La vía que comunica hacia el corregimiento de San Francisco con Campo Dina, Neiva, la razón de todos, Gobierno transparente. Intersección con la Troncal del Magdalena,

presenta un excelente mantenimiento en su capa asfáltica y obras de arte, hasta el corregimiento.

- La red vial principales recorre el municipio de Neiva facilitando de alguna manera el acceso de las veredas y corregimientos a la capital

Políticas, Planes, programas y proyectos relacionados

- Desarrollar actividades para mejorar, diseñar y construir la infraestructura vial de la ciudad, satisfaciendo las necesidades y requerimientos de la comunidad y cumpliendo con el plan de desarrollo y el plan de ordenamiento territorial.

Tabla 3 Planes o Proyectos Municipal de Neiva

<u>No</u>	<u>Objetivo de la</u> <u>Meta De</u> <u>Resultado</u>	<u>Unidad</u>	<u>Línea</u> <u>base</u> <u>2015</u>	<u>Meta de</u> <u>resultado</u> <u>Cuatrenio</u>	<u>Meta</u> <u>2019</u>	<u>Dependencia</u> <u>responsable</u>	<u>Línea base</u> <u>(fuente y Año)</u>
1	Continuar realizando mantenimiento estado	%	100	100	100	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura 2015

Área de estudio (Urbana)

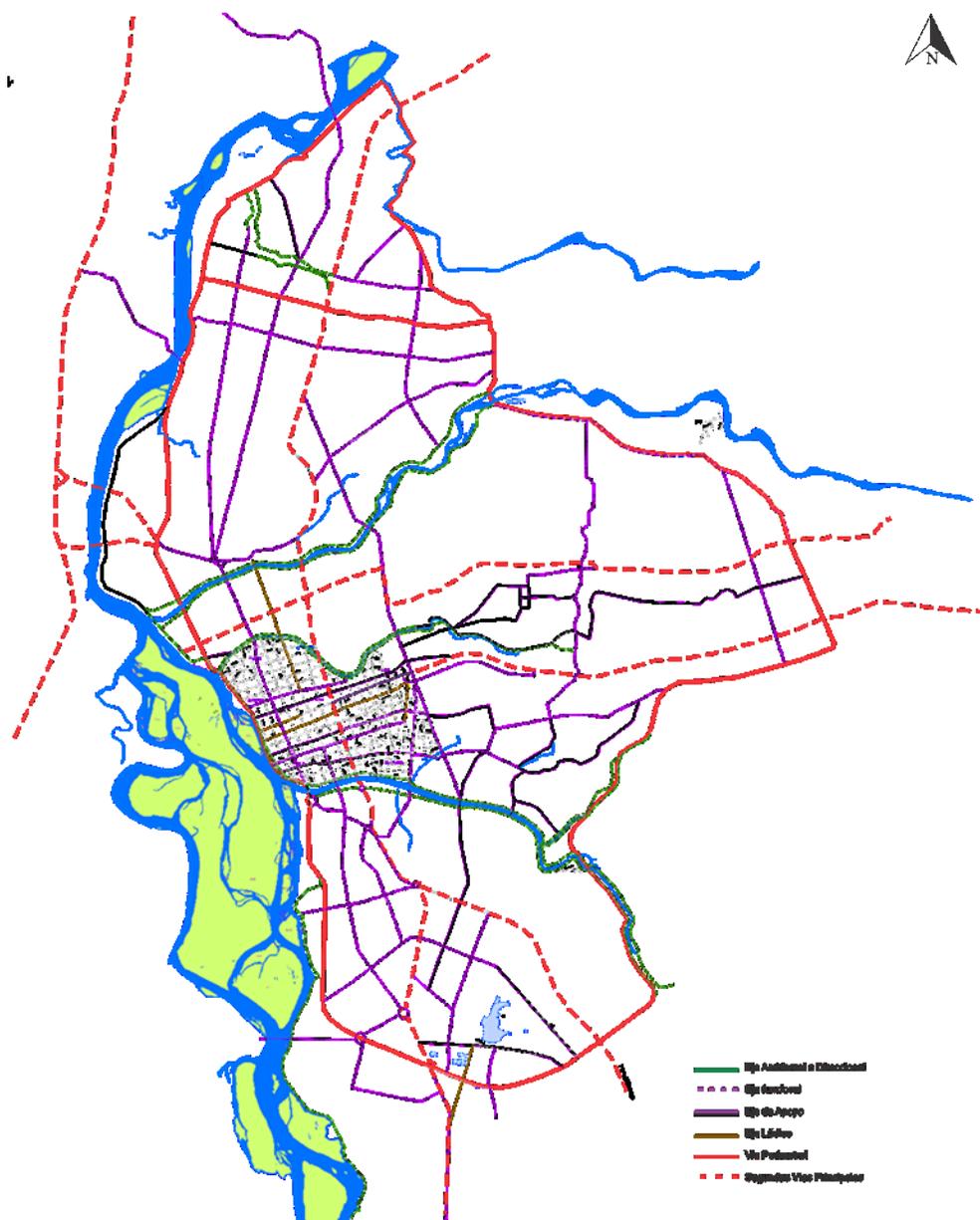


Figura 19 Mapa 19 Infraestructura Vial y de Transporte Neiva Urbano (Elaboración Propia)

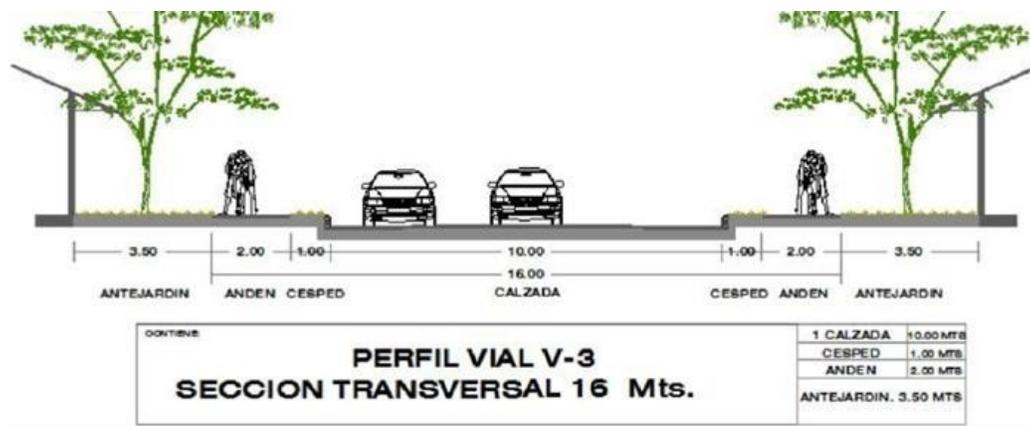


Figura 20 Perfil Vial V-3 Urbano (POT)

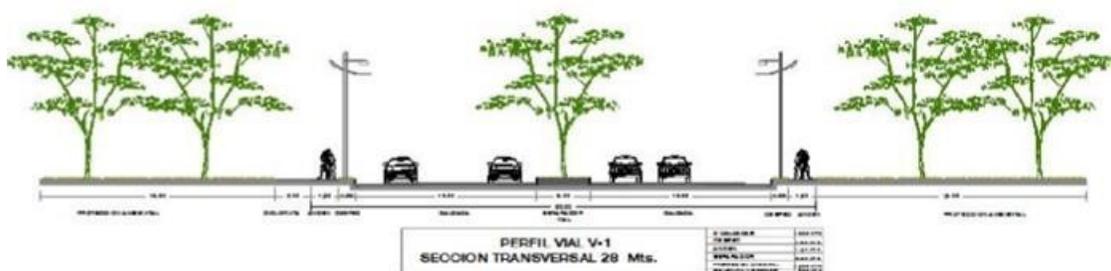


Figura 21 Figura 2 Perfil Vial V-1 Urbano (POT)

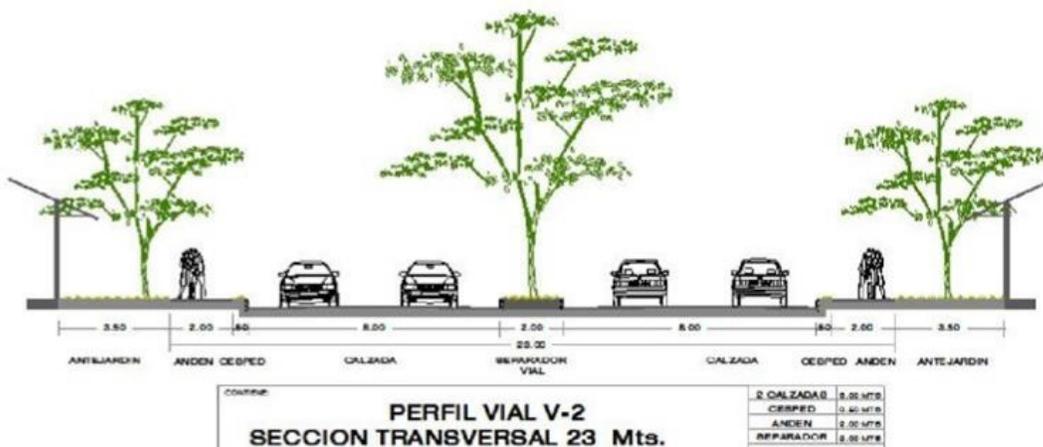


Figura 22 Figura 3 Perfil Vial V-2 Urbano (POT)

Problema.

UPZ LAS CEIBAS: La componen las Comunas Uno, Dos y Nueve.

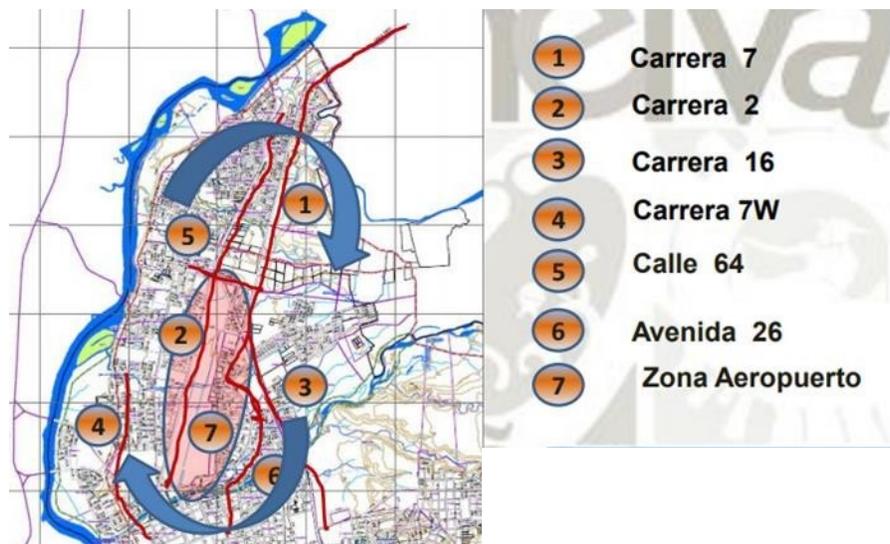


Figura 23 UPZ Las Ceibas (Fuente: Alcaldía de Neiva)

Comuna Uno.

Es el sector Norte de la ciudad, se encuentra afectado por la localización del terreno del Aeropuerto Benito Sala, creando una desarticulación vial en la UPZ de Oriente – Occidente, y permitiendo únicamente la comunicación por la Avenida 26 en el costado Sur y por el costado Norte por la calle 64; También en el sector Nor - Oriental presenta la necesidad vial en los dos sentidos, por no tener vías articuladoras definidas.

Comuna Nueve.

En el sector Norte (Pacolandia), hay que definir la intercomunicación con la margen izquierda del río Magdalena (Municipio de Neiva), con la carretera 45 hoy Troncal del Magdalena, buscando la integración Urbano-Regional; También definir la continuación y la intersección con la carrera 2 o 3 y la carrera 6W en todo su recorrido, con la vía anteriormente enunciada; En la quebrada El Venado se encuentra construido el colector de 36" de A.N, facilitando por ella la comunicación con la Carrera 23 y la Circunvalar del Oriente, que comunicaría las UPZ Las Ceibas y La Toma por la Carrera 52. El Trazado de la vía lúdica que esta propuesto paralela a la quebrada Mampuesto presenta irregularidades en el trazado donde se debe hacer sus correcciones por la importancia que tiene en el sector, como también el Macro Proyecto del Río Las Ceibas integrarlo a lo existente.

Comuna Dos.

El sector Nor - Oriente (Álamos Norte) presenta ausencia de vías articuladoras del Oriente hasta la Carrera 16 donde se debe definir en común acuerdo con el SETP, las rutas propuestas en el sector. Se debe resolver con diseños específicos las intersecciones Los dujos, coontrahuila, comité de cafeteros carrera 16, el tramo de la calle 64 con carrera 2 por la ampliación del Aeropuerto, acceso al aeropuerto por la calle 26, viaducto carrera 6 con el río Las Ceibas, río Magdalena en Pacolandia, continuación de la 6W a partir de la calle 48 hasta la quebrada el venado, la avenida el venada paralela a la quebrada, carrera 23 hasta la calle 41, calle 41 a partir

de la avenida 26 hasta villa Cecilia empatando con la calle 51 y la vía circunvalar por la calle 51 hasta la altura de la carrera 52 san Fernando de los vientos con el viaducto.

8.4.3. UPZ LA MAGDALENA: La Componen las Comunas Tres y Cuatro.

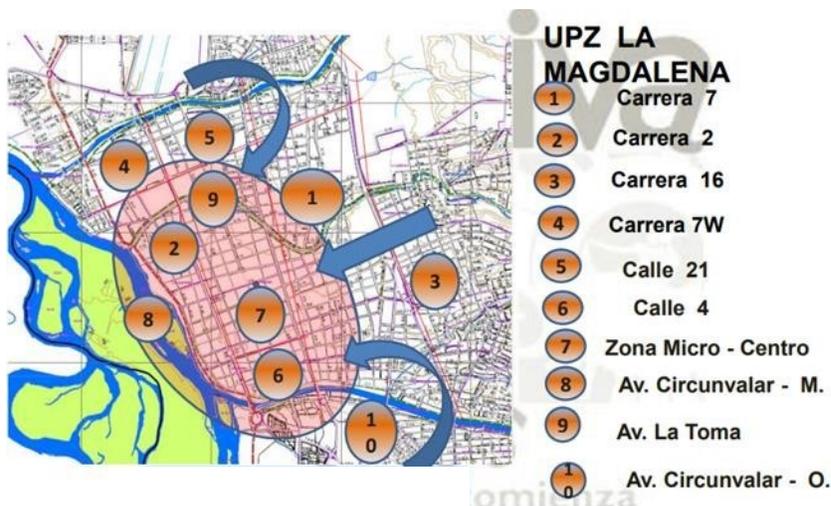


Figura 24 UPZ Magdalena (Fuente: Alcaldía de Neiva)

Comuna Tres.

Es la UPZ donde está localizado el centro de la ciudad, y está delimitada por el rio Las Ceibas por el Norte, el Rio del Oro por el Sur, por el Oriente la Carrera 16 y por el Occidente el Rio Magdalena, por ella convergen todas las vías de norte a sur y oriente a occidente, creando el caos en la ciudad total de comunicación y movilidad hacia el norte, sur y oriente porque por ella tiene que transitar toda clase de vehículos de transporte público y de carga y particulares, en el microcentro de la ciudad (Renovación Urbana) por donde las rutas de buses y SETP, están diseñada obligatoriamente por él centro. Para comunicarse entre las UPZ, tiene obligatoriamente que circular por la UPZ La Magdalena, congestionándola, por no existir comunicación directa entre ellas, evadiendo la construcción y continuación de vías, viaductos por tener la limitate de las depresiones naturales de los ríos que cruzan la ciudad.

Comuna Cuatro.

En el sector Norte, macro Proyecto Río Las Ceibas, costado sur, hay que articularlo con lo que existe para lograr una integración vial a nivel de ciudad por estar en la UPZ del centro de la ciudad, también el actual puente de la carrera 5 presenta problemas de comunicación por tener un ancho muy angosto de acuerdo como viene las proyecciones de las vías y la intersección con la avenida 26, también falta una comunicación directa hacia el aeropuerto por la carrera 6 (Viaducto). En el sector centro está presentando congestión vehicular sobre la carrera 7 en las calles 7, 8 y 9 sentido Oriente por no tener comunicación en las calles 2, 4, 5 y 6 hacia el Oriente de la ciudad continuando los perfiles trazados de doble calzada con separador para facilitar la comunicación del Oriente con el centro de la ciudad. La carrera 16 que en el momento es una vía que tiene una fluidez vehicular muy alto, se encuentra inconclusa hasta la calle 7, continuándola por la carrera 15 hacia el sur, el trazado real es por los barrios Calixto Leyva, Obrero, Gaitán, Ventilador y San Martín con la carrera 22, hasta el Río del Oro.

UPZ Rio Del Oro: La Compone La Comuna Seis.



Figura 25 UPZ Rio del Oro (Fuente: Alcaldía de Neiva)

Comuna Seis.

Esta Comuna presenta la característica de la zona inmediata al río del oro, está consolidada por un desarrollo del lugar y no planificado por eso presenta, inconsistencia en la comunicación de la malla vial donde no se tuvo la jerarquía, ausencia de integración con la orilla del costado norte del río del oro. Igualmente, en el costado sur, sector alto que comunica con la ciudadela Timanco, no hay una continuación vial presentando construcciones de vías peatonales y poco vehiculares, creando congestión en varios puntos a lo largo de la calle 16 sur, creando un problema urbanístico y social. Encontramos el Proyecto Neiva la Nueva y su sistema vial, es para el sector y no integra la ciudad, la no continuación de la carrera 7 con calle 26 Sur no continúa en sentido sur, como alternativa de salida y entrada a la ciudad y comunicación con el entorno inmediato, por la construcción de las bodegas de la calle 26 sur, también se modifican y no se continúa con los perfiles viales aprobados, vías abandonadas y no terminadas su capa asfáltica, el flujo lo quiere conducir todo a la carrera 5 o vía al sur congestionando la única vía de acceso. Igual que las demás UPZ, no tiene comunicación directa con la UPZ la toma, por no existir viaductos, vías construidas para su comunicación.

UPZ La Toma: La componen Las Comunas Cinco, Siete, Ocho y Diez.

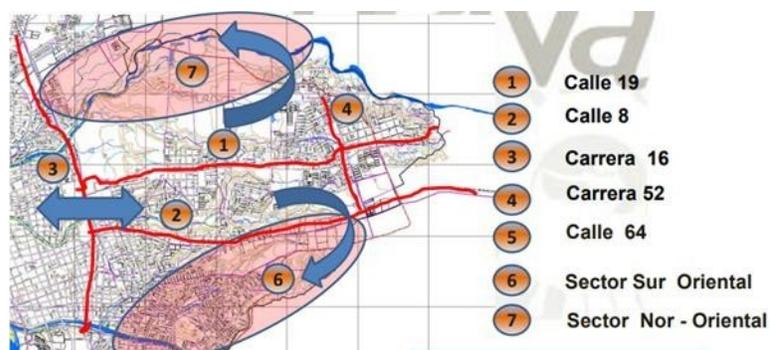


Figura 26 UPZ La Toma (Fuente: Alcaldía de Neiva)

Comuna Cinco.

Su acceso directo se realiza por el eje principal de la calle 20, vía Buganviles de pendiente muy fuerte, en la actualidad en horas picos presenta congestión en la intersección con la carrera 17 (Palíndromo), como también en la calle 12 con carrera 21 (Plazoleta 20 de Julio) vía Monserrate de alta pendiente, sector denso en vivienda de estratos 1, 2, y 3, con buena fluidez de rutas de buses de transporte público, también tiene acceso secundario por la calle 11 vía al Vergel en mal estado donde el municipio no la intervenido por estar afectada con la continuación de la Canalización Avenida La Toma. Presenta un abandono de la antigua vía al chaparro partiendo de la plazoleta del 20 de julio hasta la calle 18 barrio Kennedy, vía con menos pendiente que todas las anteriores, en la actualidad está invadida por cambuchos de vivienda.

Comuna Siete.

Su acceso directo se realiza por el eje de la calle 8, vía principal que en la actualidad en horas picos presenta congestión en la intersección de la carrera 16 con calle 8 (Estaciona del Ferrocarril), como también en la calle 8 con carrera 18, 19 y 34, sector denso en vivienda de estratos 4,5 y 6 que son los que por vivienda tienen más de dos vehículos, también se encuentra ubicado la universidad Corhuila que por el flujo de estudiantes se presenta un tráfico de carros ocasional sin áreas de parqueos, a esto agregándole los vehículos de tráfico pesado que vienen de la región oriental y los que generar la explotación de hidrocarburos. La comunicación con los sectores inmediato a su entorno es limitada vehicularmente por presentar muchas depresiones ambientales, que no tienen comunicación directa y congestionan los puntos donde existe. El sector del Barrio Calixto Leyva es el articulador vial del sector del Barrio La Gaitana y la Comuna 4, en el sector de la Carrera 16, logrando continuidad vial de Oriente- Occidente como también hacia el Sur por los Barrios Obreros y Gaitán.

Comuna Ocho.

El sector Sur Oriental de la ciudad es el que presenta los problemas más graves de comunicación, por tener una desarticulación con su entorno, su desarrollo fue por autoconstrucción, el terreno lo limita mucho y presenta depresiones naturales por la quebrada la torcaza, la cabuya y el río del oro.

El sector del barrio las Américas, inclinado, con una vía central doble calzada con separador, que comunica hacia los sectores altos, pero no tiene continuidad, creándose un cuello de botella en la carrera 24 hacia los barrios Ventilador y Gaitán, como también no tiene continuidad hacia el sector Oriental futura (calle 6), en el barrio Alfonso López, es muy similar con vías muy estrecha con diferentes perfiles no tiene comunicación y articulación con su entorno, creando un sistema de laberinto en él.

Comuna Diez.

Este sector es el más grande de la ciudad, tiene como acceso la calle 19, las carreras 32 y 52 son las vías más amplias internas creando una desarticulación jerarquía vial en los barrios que se encuentran desarrollados, como también falta mucha comunicación entre ella

por vías de buen perfil vial, en el futuro el sector tiene la tendencia de colapsar vehicularmente, por la densidad de vivienda que se está construyendo y no tiene vías de comunicación hacia las vías estructurantes de la ciudad. No presenta comunicación con la zona del norte de la ciudad, por no existir el viaducto sobre el río las ceibas y lo tiene que hacer actualmente por la carrera 16, comuna 4, creando congestión en varias intersecciones.

Potencialidades.

- Neiva tiene varias entradas de acceso a su zona urbana que se conectan al anillo vial permitiendo la entrada y salida de la población y de su mercancía para el mejoramiento de su economía y desarrollo.

Políticas, Planes, programas y proyectos relacionados.

- Desarrollar actividades para mejorar, diseñar y construir la infraestructura vial de la ciudad, satisfaciendo las necesidades y requerimientos de la comunidad y cumpliendo con el plan de desarrollo y el plan de ordenamiento territorial.

Tabla 4 Proyecto o Programas Urbano Neiva

<i>Tabla 3 Planes o Proyecto Urbano de Neiva</i>							
No	Objetivo de la Meta	Unidad	Línea base	Meta de	Meta 2019	Dependencia	Línea base (fuente
	<u>De Resultado</u>		<u>2015</u>	<u>resultado</u>		<u>responsable</u>	<u>y Año)</u>
				<u>Cuatrienio</u>			
1	Realizar mantenimiento (reparcheo) e la malla vial Urbana	M2	320.000	250.000	250.000	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura a2015
2	Realizar mantenimiento (reparcheo) e la malla vial de los centros poblados	M2	ND	8.000	8.000	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura a 2015
3	Realizar mantenimiento a la malla vial urbana	M2	ND	8.000	8.000	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura a 2015
4	Garantizar la transitabilidad de los 365 días del año de las vías terciarias	N	ND	1.460	1.460	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura a 2015
5	Gestionar el proyecto para la financiar la continuación de la vía 6w	N	1	1	1	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura a 2015
6	Gestionar el proyecto los para estructurar los estudios y diseños de la avenida circunvalar del Oriente	N	1	1	1	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura a 2015

7	Gestionar el proyecto los para estructurar los estudios y diseños de construcción de vías nueva	N	0	3	3	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura a 2015
8	Construir ciclo infraestructural	km	ND	60	60	SETP/ Movilidad /secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura 2015
9	Realizar mantenimiento preventivo y correctivo mensualmente a la maquinaria adscrita a la secretaria	N	48	48	48	Secretaria de vías e Infraestructura	Secretaria de vías e Infraestructura 2015

Sistema Ambiental.

Área de Contexto (Huila).

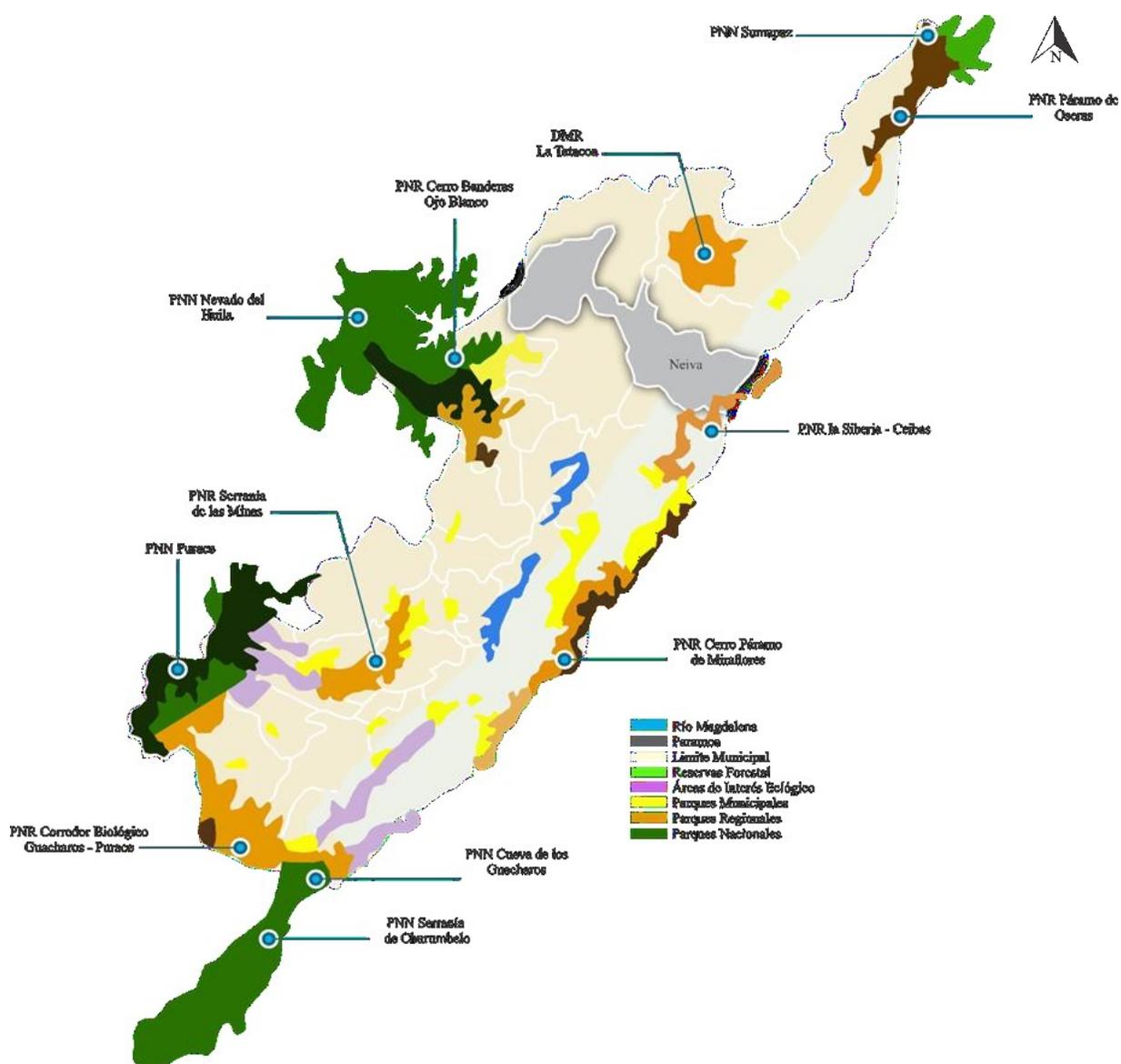


Figura 27 Mapa 11 Sistema Ambiental Huila (Elaboración Propia)

Estas áreas comprenden una extensión de 662.574 Has, donde se destacan ecosistemas de interés nacional como los páramos húmedos ubicados en los PNN Nevado del Huila, Puracé y Sumapaz, los bosques bajo densos presentes en las estribaciones de las Cordilleras Oriental y Central unidos por el Corredor PNN Guacharos – PNN Puracé, y los bosques medio denso andinos y alto andinos de roble localizados en las estribaciones de la cordillera oriental y central en la jurisdicción de los municipios de Suaza, Garzón, Algeciras, Colombia, La Argentina, Oporapa y La Plata. Sobre este último ecosistema, es importante resaltar que el departamento del Huila conserva el 25,4% del total presente en el país.

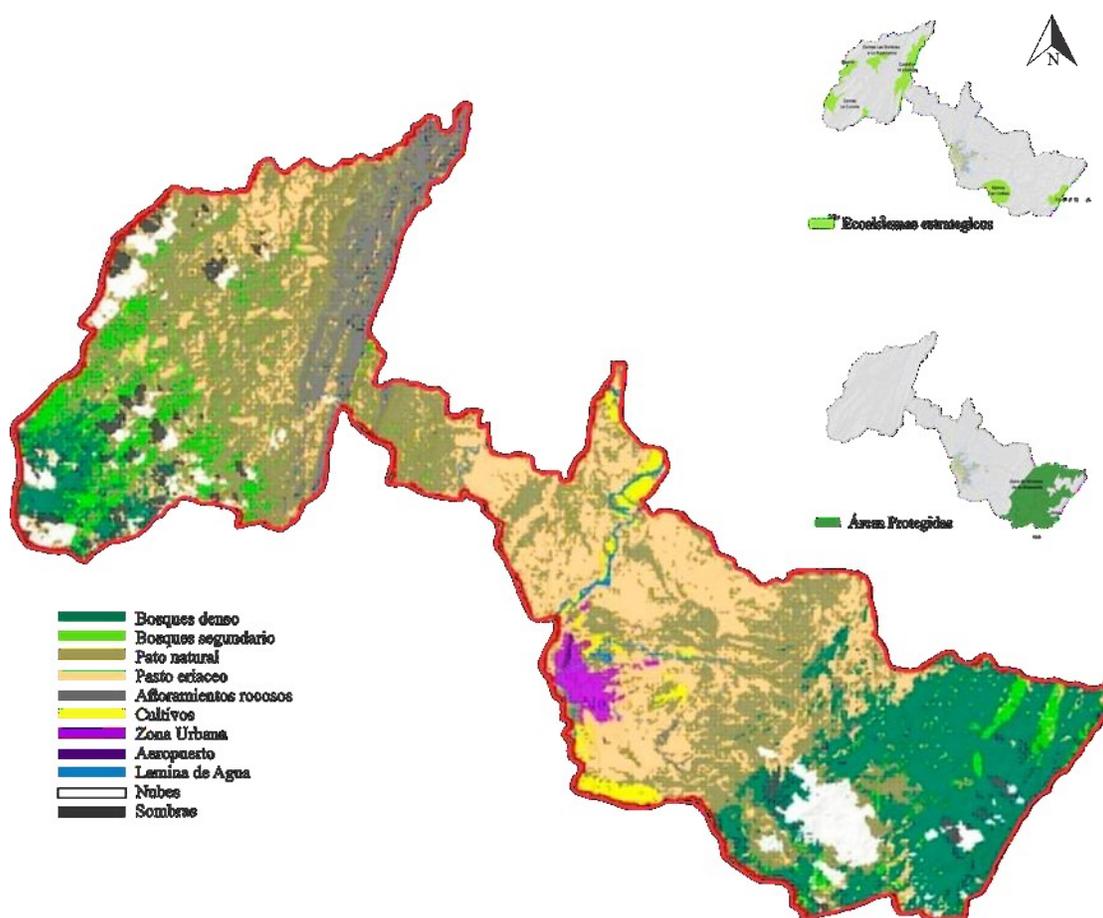
Problemas.

- La poca intervención del estado, en cuanto a mejoramiento y conservación del medio ambiente, ha provocado la pérdida de ecosistemas naturales de gran importancia no solo a nivel departamental sino nacional. La contaminación por residuos sólidos ha traído consigo un aspecto devastador para la región, materia inorgánica que contamina los ríos y quebradas, y contribuyendo al deterioro ambiental del territorio.

Potencialidades.

- El escenario ambiental del Departamento, nos deja ver un territorio de grandes riquezas y potencialidades, en biodiversidad, variedad de climas, cultivos, riqueza hídrica, vegetación, minería, además de una posición geopolítica privilegiada que genera grandes oportunidades económicas para la región.

Área de Influencia (Rural)



- Bosques denso
- Bosques secundario
- Pato natural
- Pasto eriáceo
- Afloramientos rocosos
- Cultivos
- Zona Urbana
- Aeropuerto
- Lámina de Agua
- Nubes
- Sombras

Figura 28 Mapa 12 Sistema Ambiental Neiva Rural (Elaboración Propia)

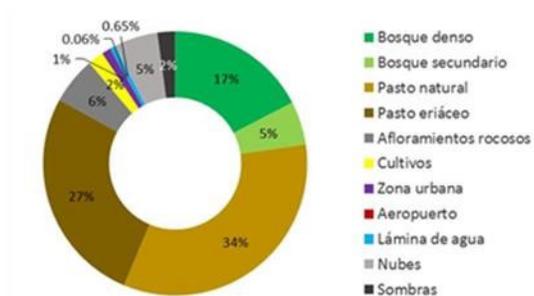


Figura 29 Grafica 1 Porcentaje Áreas Naturales (Elaboración Propia)

Grafica 1 Porcentaje de Pastos Diferenciadas (Elaboración Propia)

Zona urbana	2.764	2,25%
Aeropuerto	74	0,06%
Lámina de agua	813	0,66%
Nubes	6.832	5,56%
Sombras	4.684	3,81%
Total	122.811	100,00%

En la clasificación de la imagen de 1987 las clases con mayor representación son las pertenecientes a las dos tipologías de pasto diferenciadas, suponiendo entre ellas un 61% de la superficie total del municipio. Posteriormente, los bosques representan un 22% del territorio y los afloramientos rocosos un 6%. El área urbana tan solo representa un 1% del ámbito. Las láminas de agua alcanzan e en torno a un 0,7% de superficie respecto al total.

Problema.

- Pérdida de bosques protectores de aguas en las microcuencas abastecedoras de los acueductos municipales, acelerado crecimiento subnormal de Neiva y su área metropolitana, impactos ambientales negativos ocasionados por la infraestructura vial y la construcción, contaminación de las fuentes hídricas por aguas residuales domésticas, industriales, basuras y agroquímicos; impacto ambiental negativo por la explotación de minas de carbón y roca caliza; contaminación atmosférica en el Municipio de Neiva y su área metropolitana; uso inadecuado de suelos, problemas socio ambientales de los pequeños productores agropecuarios (Conflictos por distribución de agua, leña, entre otros.)

Potencialidades.

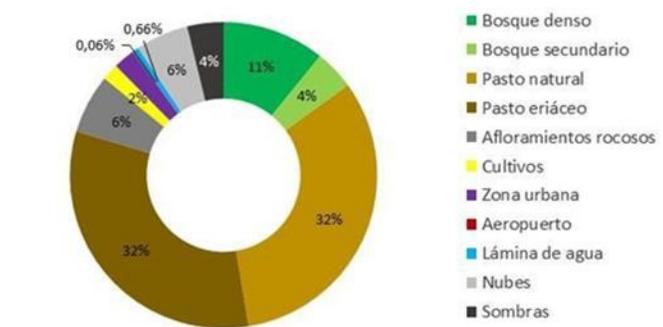


Figura 30 Grafica 2 Potencialidades Predominantes Perteneciente al Pasto (Elaboración Propia)

En la clasificación de la imagen de 2015 se observa como las clases predominantes, perteneciente al pasto, ven aumentada ligeramente su ocupación respecto a las superficies de 1987, lo que contrasta con las áreas boscosas, que pasan de un 22% en ese año a un 15% en 2015. La zona urbana también sufre un gran cambio, llegando a aumentar más del doble su superficie de 1987. Por otro lado, las áreas de cultivos, afloramientos rocosos y lámina de agua apenas ven alteradas sus superficies.

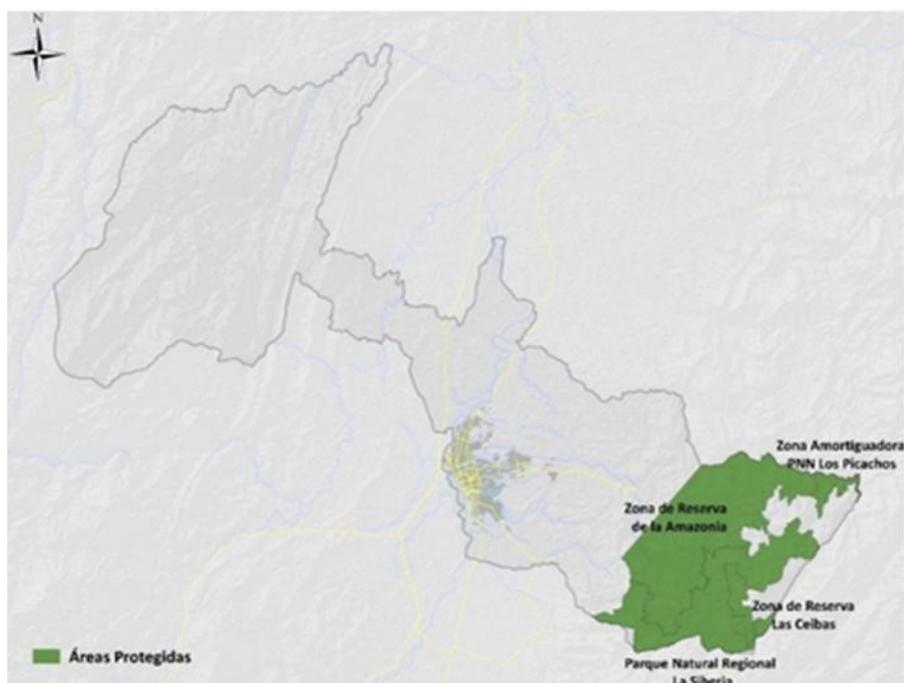


Figura 31 Figura 32 Área Protegidas (Elaboración Propia)

TIPOLOGÍA	Área municipal afectada (ha)	TOTAL %
Áreas Protegidas	20.827	16,96

En segundo lugar, se distingue otra tipología de ecosistema estratégico; los cerros. De acuerdo con el Acuerdo 026 de 2009, los cerros son parte integrante del sistema orográfico de la ciudad y de la estructura ecológica principal por ofrecer significativa importancia ecológica, ambiental o paisajística en cuanto cumplen la función de ordenadores primarios del territorio municipal.

En este contexto, el POT declara y protege los siguientes enclaves estratégicos:

- Cerro Santa Lucia.
- Cerro Las Ceibas.
- Las Delicia y la Esperanza.
- Loma de Berlín.

- Cerro de la Cuncia.
- Cuchilla El Chiflón.

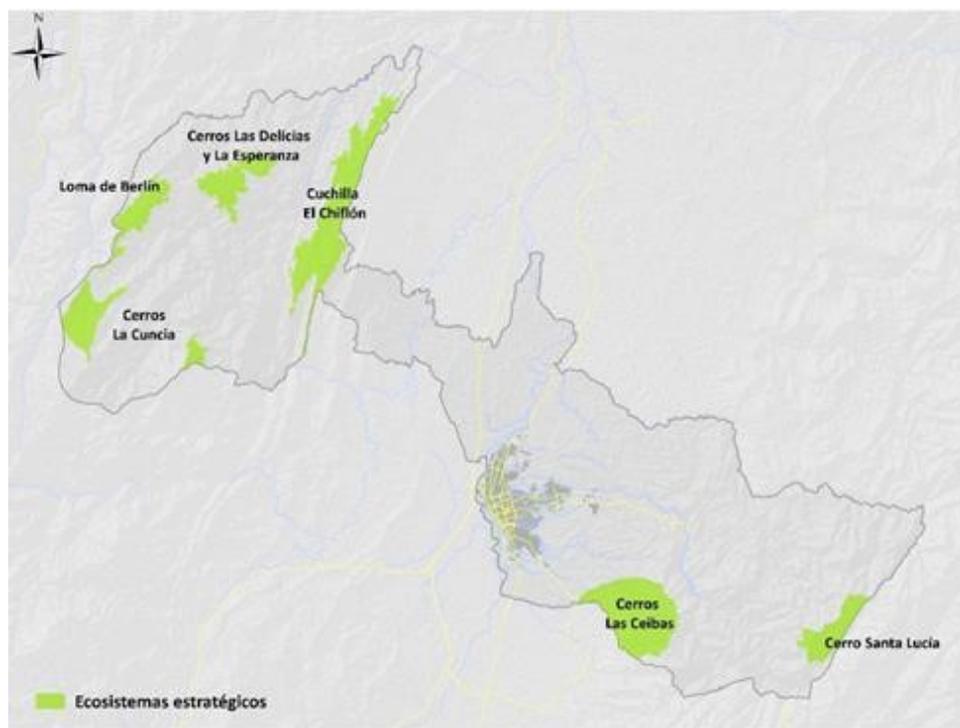


Figura 33 Figura 34 Ecosistemas Protegidos (Elaboración Propia)

TIPOLOGÍA	Área municipal afectada (ha)	TOTAL %
Áreas Protegidas	20.827	16,96
Ecosistemas Estratégicos	12.691	10,33

- En el caso de los ríos y quebradas se fijan retiros en ambos márgenes de la corriente. Se han delimitado franjas de 30 metros a partir del borde exterior de los cauces. Para el caso de zonas adyacentes a los nacimientos, afloramientos o manantiales de agua protegidas con bosque natural o no, se han delimitado unas franjas de 100 metros tomados desde su nacimiento, medidos a partir de su periferia.

En suelo rural, las rondas de los cauces naturales de agua se tratarán y reforestarán con vegetación nativa. En área urbana se tendrán en cuenta las especies apropiadas para estas áreas.

- Dentro de la jurisdicción del Municipio de Neiva, se encuentran áreas protegidas de diferente orden que, por su biodiversidad en flora y fauna, su capacidad hídrica y su oferta de bienes y servicios ambientales deben protegerse, conservarse y manejarse adecuadamente para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos naturales. Tales zonas correspondientes a PNN Los Picachos, PNR La Siberia – Ceibas, Zona de Reserva Forestal de la Amazonía y Zona de Reserva Foresta Las Ceibas, presentan como problemática principal la fragmentación alta en sus bosques debido a la expansión descontrolada de la frontera agrícola. Es por ello que se hace necesario reglamentar y delimitar sus fronteras.

Tabla 5 Suelo de Protección Municipio de Neiva (Elaboración Propia)

N	Nombre	Tipo	Área (Has)
1	Corredor transandino amazónico	Importancia ecológica	1.163.93
2	Cerro la buitrrera y tarpella	Producción de agua	3.434.93
3	Cuchilla el chillon	Importancia ecológica	3.894.93
4	Cerro las delicias y La esperanza	Importancia ecológica	1.452.63
5	Cerro la cuncia	Importancia ecológica	1.348.34
6	Cerro la cuncia	Importancia ecológica	293.37
7	Cerro santo lucia	Importancia ecológica	3.421.38
8	Parque nacional la siberia	Parque natural regional	9.800.04
9	Zona amortiguadora PNN Los capichos	Importancia ecológica	596.26
10	Zona reserva la siberia	Equilibrio hidrográficoy climatico	5.715.95

11	Zona reserva la ceiba	Equilibrio hidrográficooy climatico	990.00
12	Loma de berlin	Importancia ecológica	1.171.46
	<u>Total</u>		33.283.24

Políticas, Planes, programas y proyectos relacionados.

- Portafolio de medidas de adaptación y mitigación al cambio climático- plan Huila 2050.

El portafolio de acciones de mitigación y estrategias de adaptación al cambio climático en el Huila surge como un documento que resume: 1) lo que es el cambio climático y su contexto en el caso colombiano y Huilense, 2) las emisiones de gases de efecto invernadero GEI en el Huila, 3) la vulnerabilidad del cambio climático en el Huila y sus municipios, y 4) un amplio portafolio de acciones que busca brindar ideas a cada municipio para construir un Huila más resistente al cambio climático.

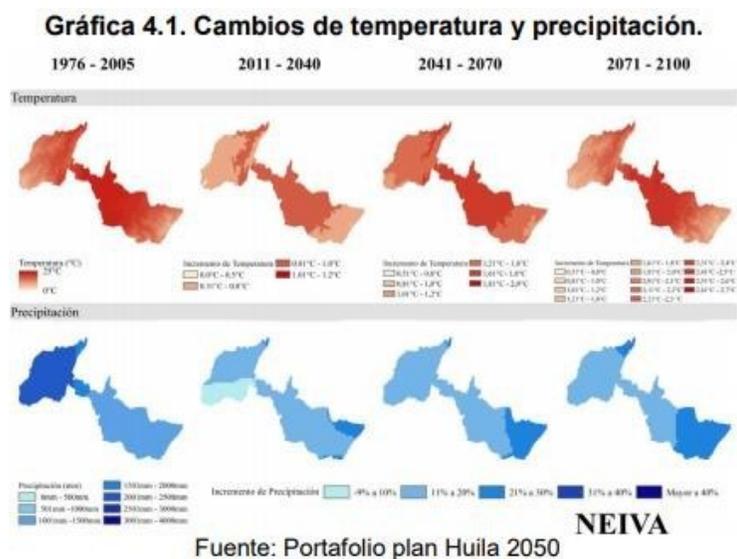


Figura 35 Cambio de Temperatura y Precipitación (Fuente: Portafolio Plan Huila 2050)

De acuerdo con el portafolio el municipio de Neiva, para lograr un desarrollo compatible con el clima, debe: en lo rural; cambiar y mejorar las prácticas de producción agropecuaria y disminuir la tasa de deforestación, se deberán tomar acciones para reducir los incendios

forestales y los riesgos de aridización. En lo urbano se deberán buscar alternativas para disminuir las emisiones asociadas al sector de transporte y de la construcción, por el aumento de vehículos y de nuevas edificaciones, es importante que en la planificación del sistema estratégico de transporte se tenga en cuenta criterios de mitigación del cambio climático, y que la planificación de la ciudad incentive el uso de medios de transporte no motorizados.

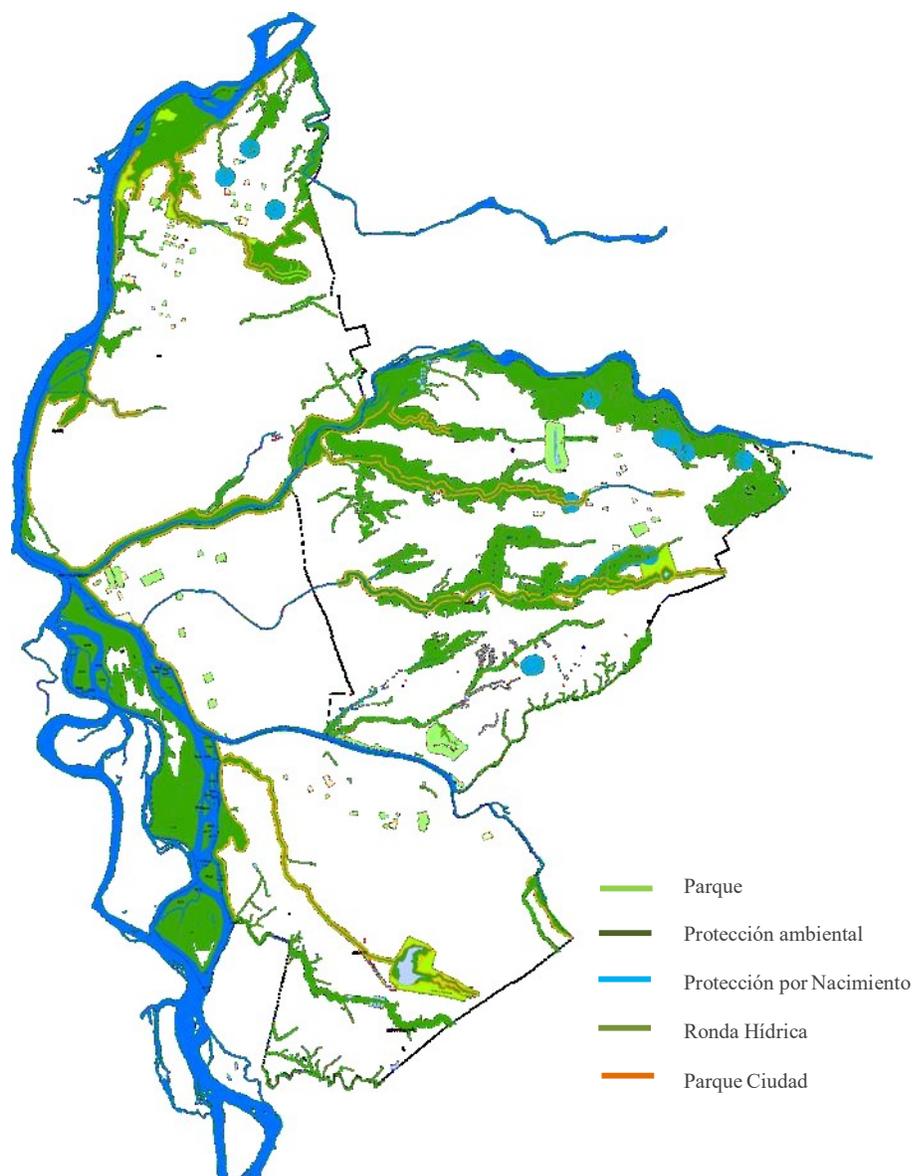
Área de Estudio (Urbano).

Figura 36 Mapa 4 Sistema Ambiental Neiva Rural (Elaboración Propia)

Problemas.

Zona de riesgo

- Se han de identificar varios riesgos de importancia en el ámbito de estudio causados por fenómenos naturales, que implicará considerar zonas de peligros o áreas potencialmente peligrosas adicionales a las presentadas en este informe.

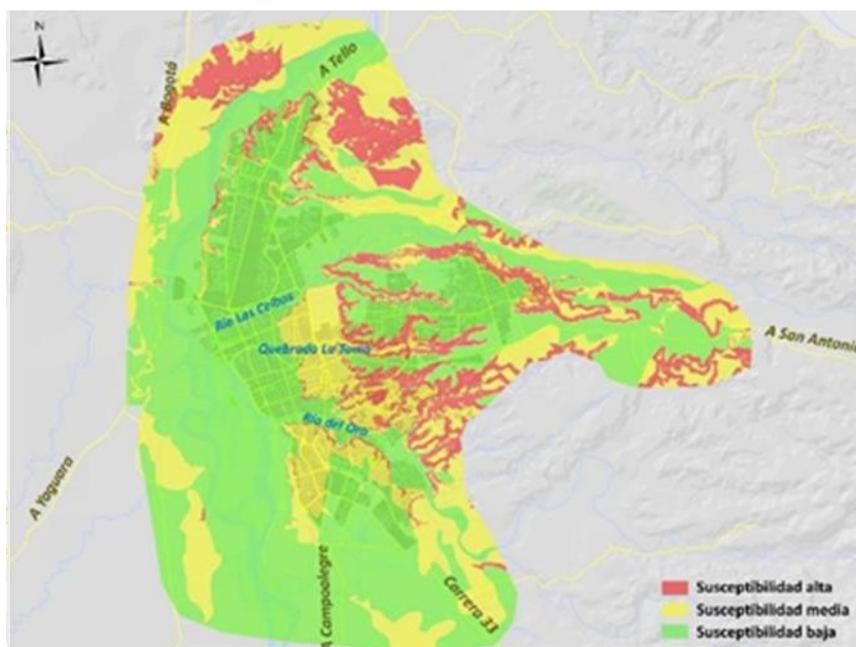


Figura 37 Mapa 5 Deslizamiento (Elaboración Propia)

- Considerando la susceptibilidad alta de remoción en masa y la lámina de inundación para un periodo de retorno de 100 años, se estima un total de población expuesta a riesgos de 32.678 habitantes, y 9.626 viviendas.

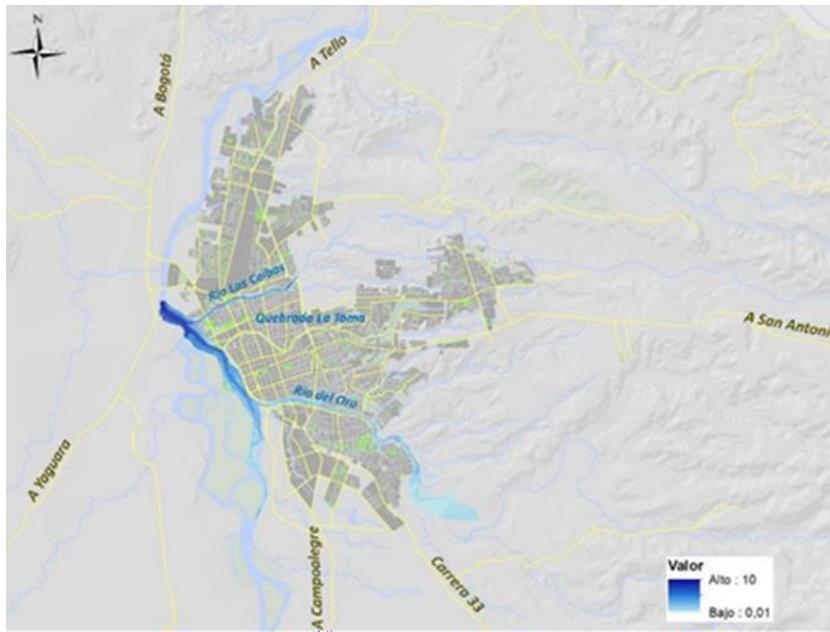


Figura 38 Mapa 6 Inundaciones (Elaboración Propia)

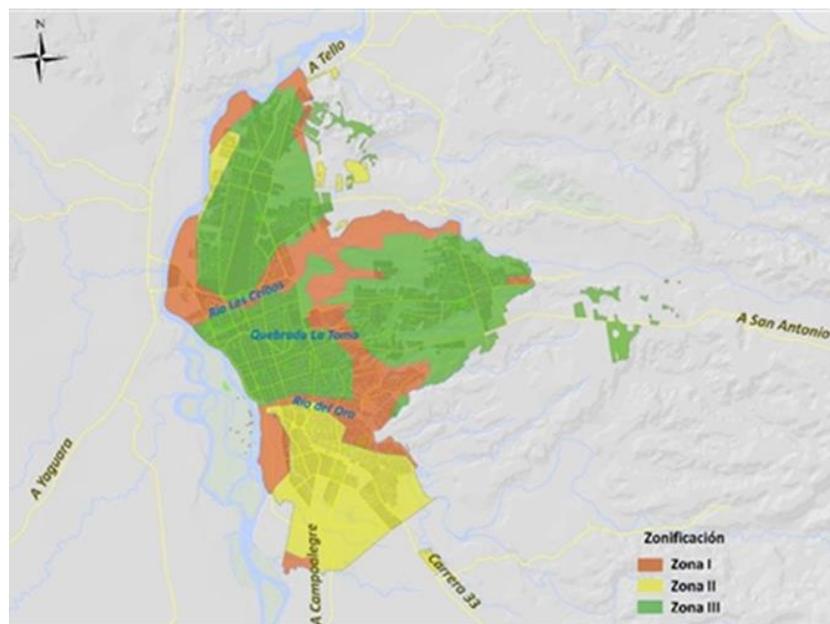


Figura 39 Mapa 17 Riesgo Sísmico (Elaboración Propia)

Descripción de las zonas:

- Zona I: Zona de mayor peligrosidad sísmica. Se recomienda evitar la construcción en estas zonas. Se puede construir aplicando estrictamente el código sísmico.
- Zona II: Zona de peligrosidad intermedia. Se recomienda construir siguiendo estrictamente el código sísmico.
- Zona III: Zona de menor peligro sísmica. Se recomienda expansión de la ciudad en estas zonas.
-

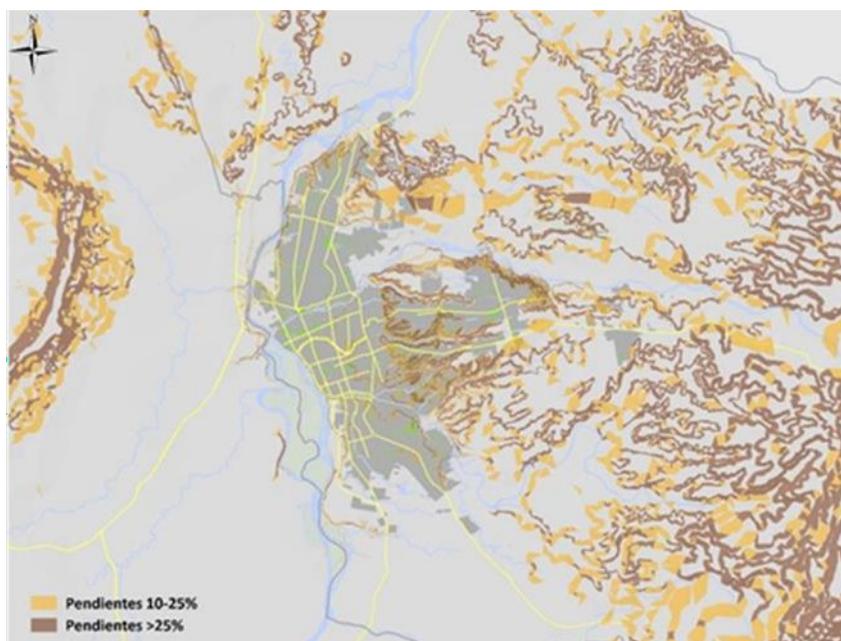


Figura 40 Mapa 17 Pendiente (Elaboración Propia)

- En caso de Neiva, es un limitante a tener en cuenta ya que a ciudad se encuentra en un valle rodeado de formaciones montañosas. El análisis de pendientes realizado, distingue dos tipos de pendientes principales.
- Una gran parte de los problemas ambientales ciudad de Neiva están asociados al mal manejo de las quebradas y ríos existentes, los cuales han sido contaminados e invadidos por asentamientos informales; la única forma de recuperar estos espacios y poner en valor su patrimonio natural, es transformando estos espacios en lugares de goce y aprovechamiento para la población mediante una intervención integral y potente.

Potencialidades.

- Actualmente se está conformando una red de áreas protegidas que permite consolidar una estructura ecológica que sirve de base para ayudar a solucionar la problemática ambiental.

Políticas, Planes, programas y proyectos relacionados.

Educación Ambiental.

A nivel regional la Corporación Autónoma del Alto Magdalena – CAM, ha liderado estrategias para la promoción de una cultura ambiental a través de concursos ecológicos, implementación de Programas Ambientales Educativos PRAES, Proyectos Ciudadanos de Educación Ambiental – PROCEDA y diplomados de capacitación ambiental.

Servicios Públicos.

Área de Contexto (Huila)

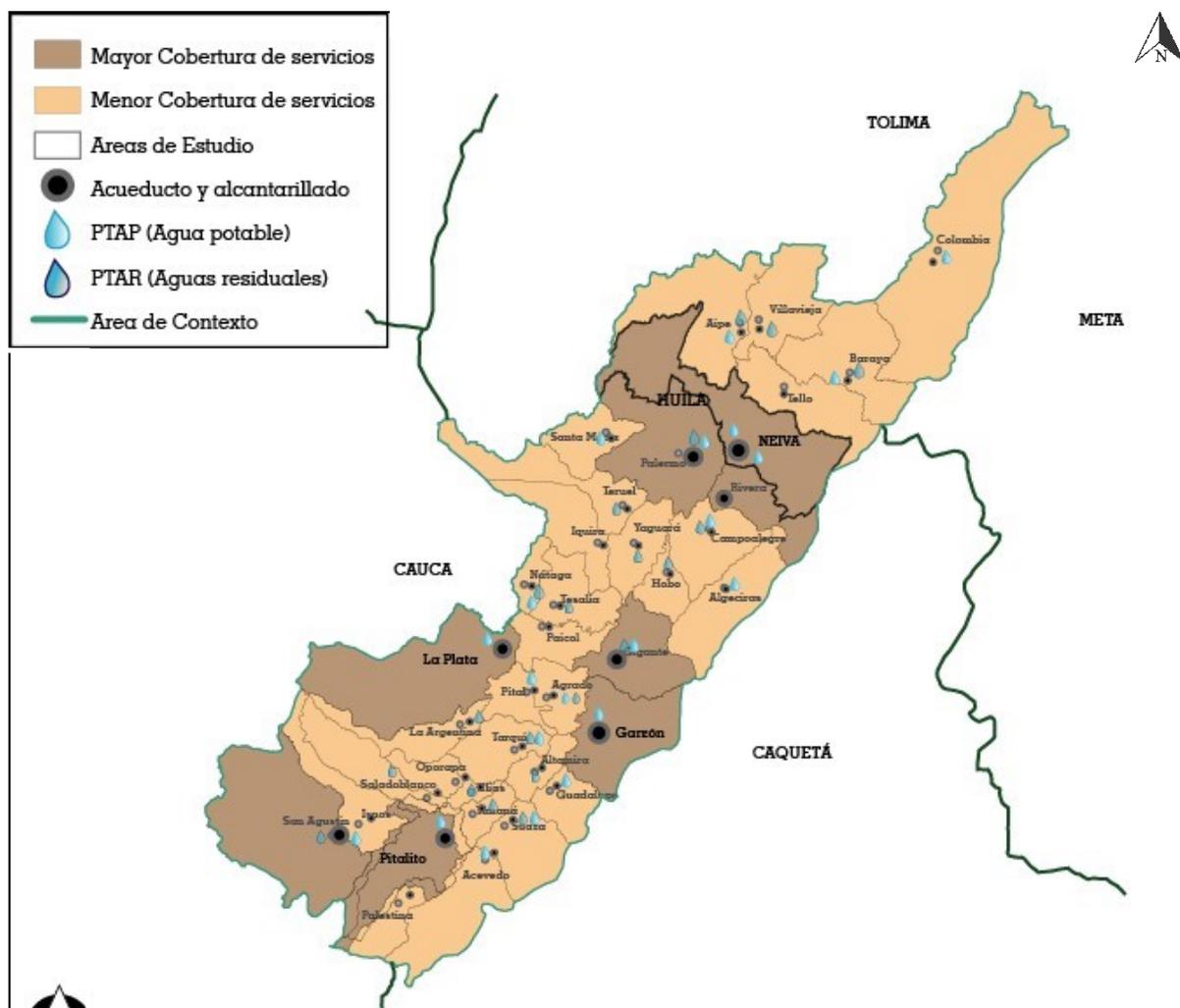


Figura 41 Mapa 18 Infraestructura Servicios Públicos (Elaboración Propia)

Los 20 municipios del Huila que disponen de plantas de tratamiento de aguas residuales son: Agrado, Aipe, Altamira, Baraya, Campoalegre, Elías, Gigante, Hobo, La Argentina, Nátaga, Palermo, Saladoblanco, San Agustín, Suaza, Tarqui, Teruel, Tesalia, Timaná, Villavieja y Yaguará.

De estos sistemas, el 23,08% son lagunas aerobias, facultativas o de oxidación y el 76,92% corresponden a sistemas de tratamiento compuestos por reactores, digestores, filtros anaerobios o tanques.

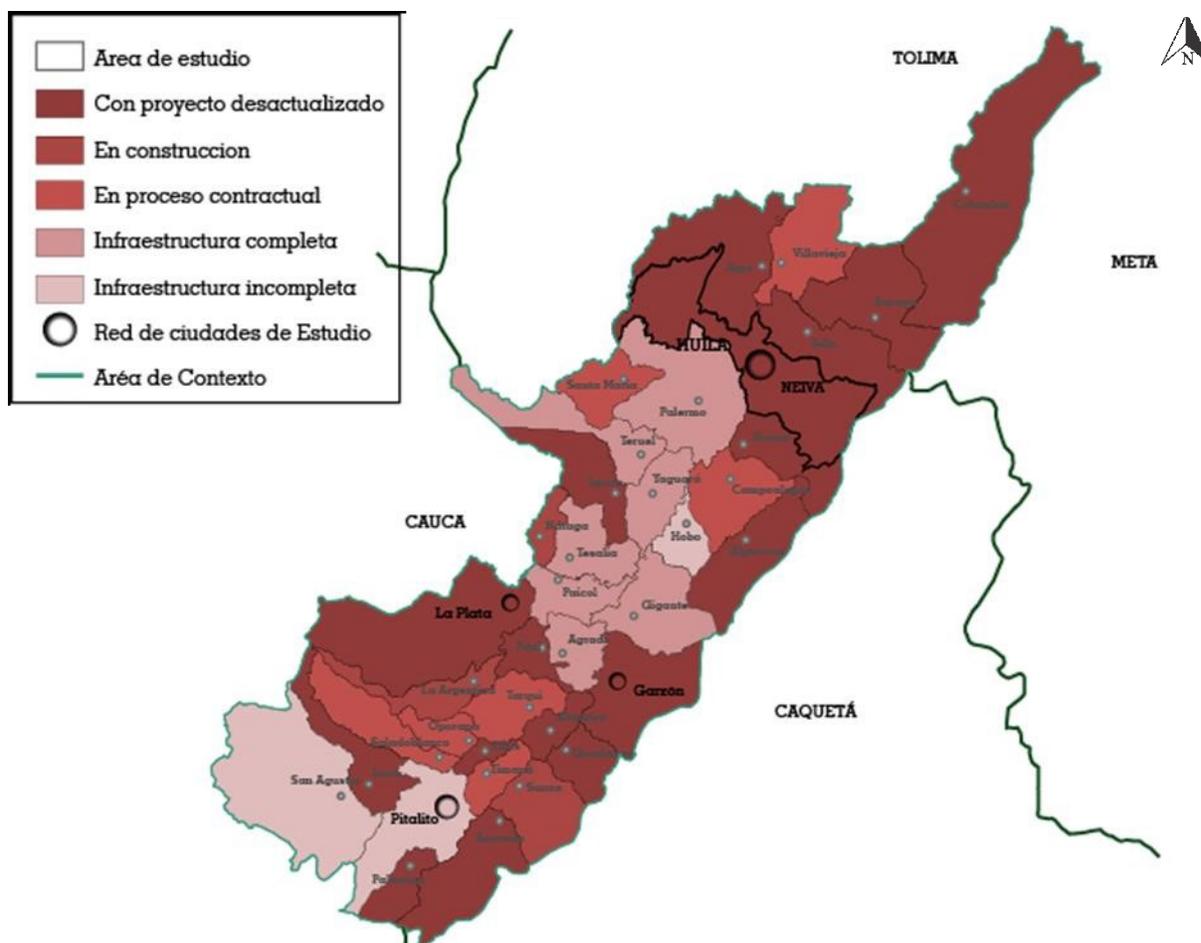


Figura 42 Mapa 19 Existencia de PART Existencia (Elaboración Propia)

Problema.

- Es preocupante que cerca del 50 % de los municipios no posean plantas de tratamiento de aguas residuales (PTAR), dotación que es de suma importancia para la salud ambiental y social de un territorio, municipios como Rivera, Algeciras., Garzón, La

Plata y Neiva no cuentan con un sistema de recolección y tratado de aguas lluvias, sino que estas aguas son receptadas por las fuentes hídricas del territorio, generando una afectación contaminante al sistema ambiental y hídrico de la región.

Potencialidad.

- Neiva, Pitalito, Garzón, La Plata, Rivera y Palermo son los municipios que han experimentado un mayor desarrollo urbano por tanto demandan una cobertura mayor de servicios públicos básicos, como el agua, la energía y gas natural.

Área de Influencia (Rural)

Sistema de Información "Sur" Gobernación del Huila Departamento administrativo de planeación.

Cobertura de acueducto, alcantarillado, aseo, suscriptores por municipios en el departamento del huila 217

<u>Coberturas</u>		<u>Número de Suscriptores</u>					
<u>Código DANNE</u>	<u>MUNICIPIOS</u>	<u>Acueducto</u>	<u>Alcantarillad</u>	<u>Aseo</u>	<u>Residenciales</u>	<u>No</u>	<u>Total, suscriptores</u>
			<u>o</u>			<u>residenciales</u>	
41.006	Acebedo	98%	95%	98%	1.353	172	1525
41.013	Agrado	100%	99%	99%	1902	56	1525
41.016	Aipe	100%	99%	99%	2755	67	2827
41.020	Algeciras	100%	99%	100%	1102	26	1128
41026	Altamira	100%	98%	99%	1134	32	1192
41.132	Baraya	100%	96%	100%	2796	67	2863
41.132	Campoalegre	98%	96%	100%	6.704	44	6.748
41.206	Colombia	99%	93%	94%	745	55	800
41.548	El pital	100%	96%	100%	1.883	122	1510
41.244	Elias	100%	100%	100%	589	22	611
41.298	Garzón	100%	90%	95%	10.988	752	11.740
41.306	Gigante	100%	100%	100%	3.191	214	3.405
41.319	Guadalupe	100%	100%	99%	1.569	77	1.646
41.3.49	Hobo	100%	99%	98%	1.896	50	1.946
41.351	Iquira	89%	95%	98%	981	73	1054
41.357	Isnos	98%	98%	95%	1.439	218	10.54
41.398	La Argentina	100%	100%	98%	1.533	19	1,552
41.392	La Plata	97%	94%	98%	6.615	612	7.227
41.493	Nataga	100%	95%	100%	737	50	787
41.001	Neiva	96%	96%	100%	96.009	7.642	106.651
41.503	Oporapa	80%	90%	80%	717		717
41.518	Paicol	99%	97%	97%	856	66	922
41.524	Palermo	98%	97%	97%	4.865	166	50.031
41.530	Palestina	100%	100	97%	529	98	627
41.551	Pitalito	98%	97%	100%	21.316	2.280	23.596
41.615	Rivera	100%	100%	100%	4.378	108	4.486
41.666	Saladoblanco	93%	82%	74%	764	10	774
41.668	San Agustín	100%	98%	100%	2.435	363	2.798
41.676	Santa María	99%	100%	100%	918	36	954

41.770	Suaza	91%	83%	86%	1.346	23	1369
41.791	Tarqui	99%	94%	95%	1525	59	1584
41.799	Tello	100%	100%	100%	1.734	95	1.829
41.801	Teruel	100%	100%	98%	1.387	24	1.411
41.797	Tesalia	100%	99%	98%	2.347	62	2.094
41.807	Timana	100%	94%	91%	2.660	89	2.740
41.872	vila vieja	100%	100%	100%	1.509	15	1.524
41.885	Yaguará	100%	100%	100%	2.066	48	2.114

Área de Estudio (Urbana).

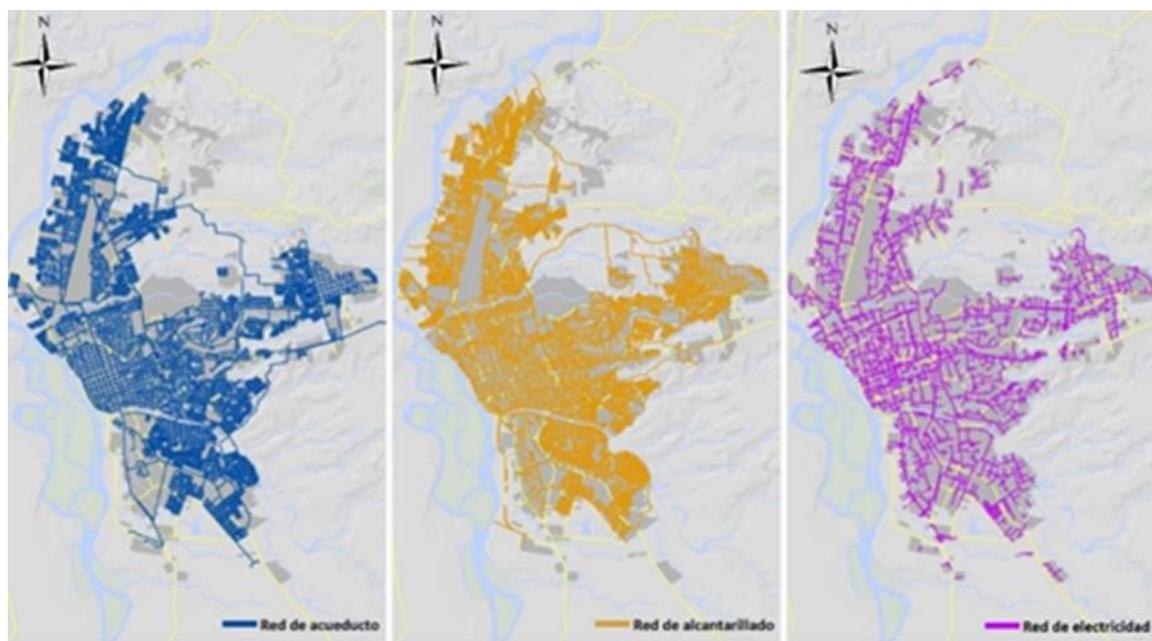


Figura 43 Mapa 20 Servicio (Fuente: Estudio de Crecimiento Urbano)

Potencialidad.

- Alto porcentaje de cobertura de servicios públicos: agua potable, alcantarillado y electricidad.
- En la zona urbana de Neiva, los índices de dotación de servicios básicos son superiores al 95% en promedio como se puede observar en la Figura 9. Esta situación varía en las zonas rurales, en donde la provisión es menor en algunos centros poblados

Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial

Área de Contexto (Huila.)

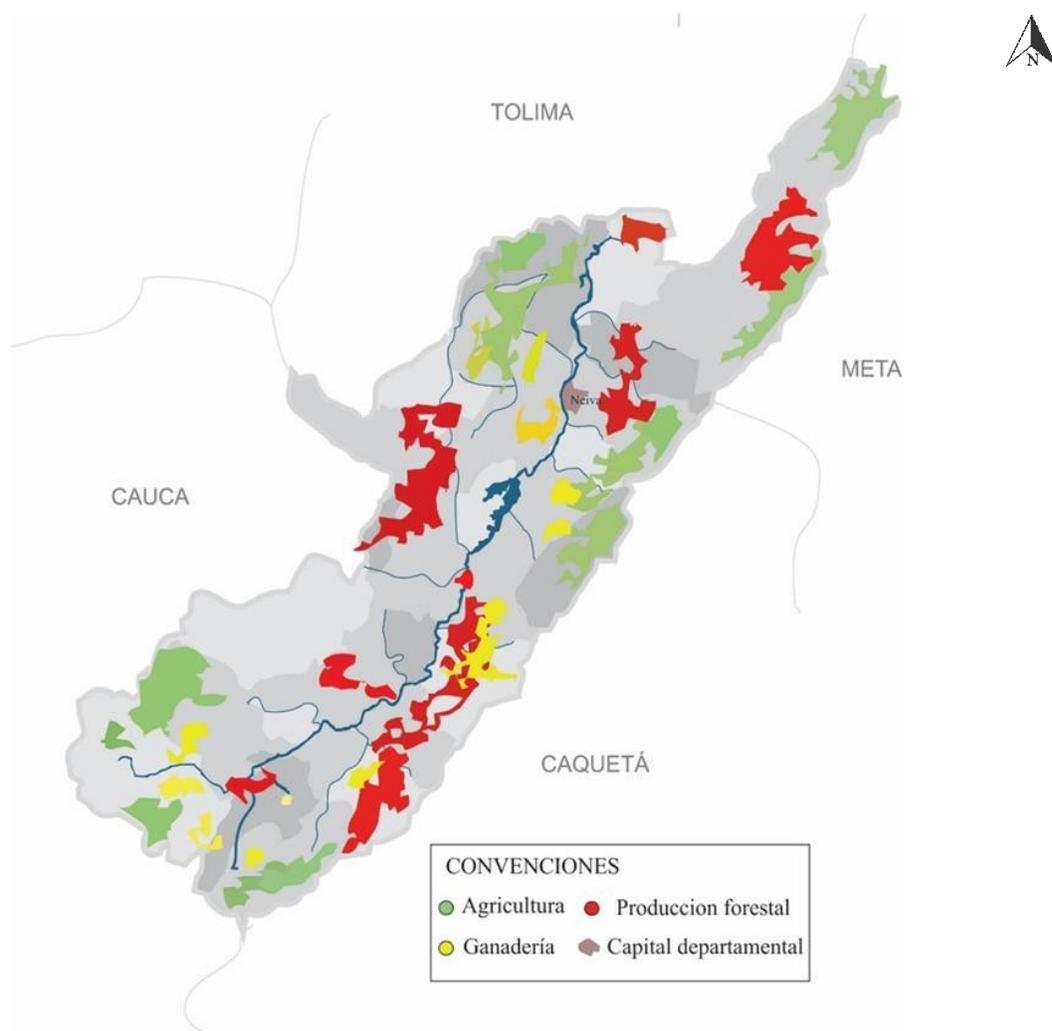


Figura 44 Mapa 21 Uso y Actividad del Suelo (Elaboración Propia)

Problema.

- Debido a que en el departamento del Huila se presentan diversos climas, en la zona cálida cada vez se va observando como las temperaturas van en aumento, es por esto, que se ve afectado el sector agrícola y ganadero, teniendo en cuenta que en gran parte del año las temperaturas son muy altas y esto afecta la producción.

Potencialidad.

- El Huila sigue siendo un departamento con una alta vocación agropecuaria, sector que se consolidó al cierre del año pasado. Así lo reportó el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) por medio de la Encuesta Nacional Agropecuaria (ENA), informe en el que se destaca la consolidación de varios cultivos en el Huila como los frutales, la producción de fríjol y cacao, actividades que crecieron tanto en volumen de producción como en área sembrada.

- En el área agrícola 26.069 hectáreas están destinadas para cultivos transitorios, mientras que 170.185 son permanentes. En cuanto a la tierra que es explotada para uso pecuario, 370.599 hectáreas son utilizadas para pastos y forrajes, mientras que 445.443 están en maleza y rastrojos. Asimismo, el informe ratificó que la producción de café, maracuyá, granadilla, lulo, fríjol, tabaco y la ganadería siguen siendo las actividades agropecuarias con mayor dinámica a nivel departamental, y en muchos casos el Huila lidera dichas actividades en el ámbito nacional.

- La localización y la topografía del departamento hacen que se presenten condiciones favorables para las labores agropecuarias; bien sea la agricultura, ganadería entre otros, esto hace del Huila un departamento con una gran extensión de tierras fructíferas.

Área de Influencia (Rural).

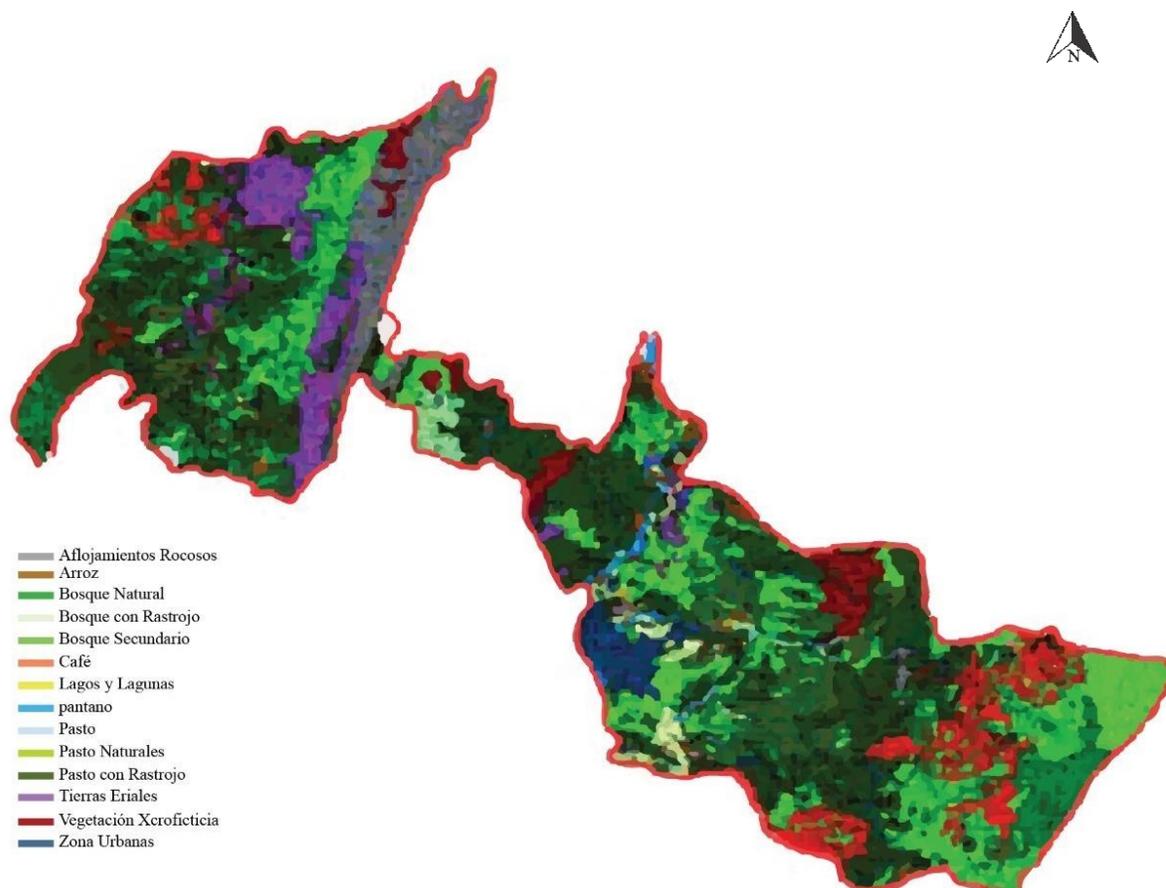


Figura 45 Mapa 22 Uso del Suelo Municipio de Neiva (Elaboración Propia)

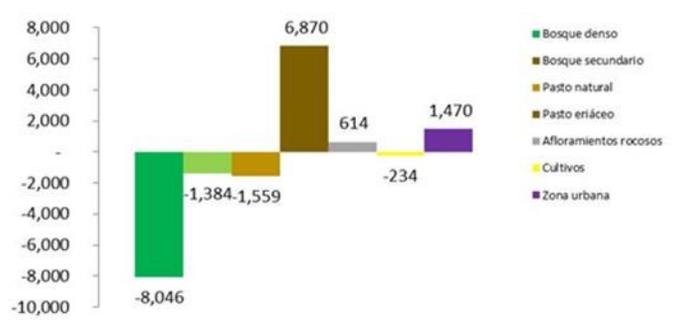


Figura 46 Gráfica 2 Potencialidades Determinada al uso del Pasto (Elaboración Propia)

En términos absolutos se observa, una importante disminución de la superficie forestal, con más de 9.000 hectáreas desaparecidas. Esta cobertura ha sido principalmente reemplazada por áreas de pasto y suelo urbano.

En términos relativos se puede observar el importante incremento del 107% experimentado por la superficie urbana en el periodo entre 1987 y 2015, lo que contrasta con la pronunciada pérdida de masa forestal, la cual disminuye en un 34%. El terreno ocupado por la actividad agrícola disminuye un 10% y en cambio los afloramientos rocosos aumentan en un 9% su superficie, de forma similar a como lo hacen los pastos, que aumentan en un 7%. Por otro lado, la lámina de agua apenas ve alterada su superficie en el periodo estudiado.

Problema.

- De acuerdo con el Plan de Acción 2012 – 2015 de la CAM, dentro de los problemas ambientales prioritarios del departamento se encuentra: 1) la fragmentación y alteración de ecosistemas y pérdida de diversidad biológica deterioro y 2) alteración del equilibrio en cuencas hidrográficas y contaminación del recurso hídrico superficial. Se estima que un 31 % del área departamental está cubierta por bosques naturales, pero sólo 19% se encuentra conformando áreas de vegetación continua de gran tamaño. Los bosques restantes se encuentran en paisajes transformados en forma de fragmentos de distinto tamaño, con tasas de deforestación estimada entre 5.000 y 10.000 hectáreas por año. Esta pérdida y fragmentación de los ecosistemas pone en

peligro la sobrevivencia de las especies de flora y fauna silvestre además de los bienes y servicios que provee.

Potencialidad.

- Dentro de la jurisdicción del Municipio de Neiva, se encuentran áreas protegidas de diferente orden que, por su biodiversidad en flora y fauna, su capacidad hídrica y su oferta de bienes y servicios ambientales deben protegerse, conservarse y manejarse adecuadamente para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos naturales. Tales zonas correspondientes a PNN Los Picachos, PNR La Siberia – Ceibas, Zona de Reserva Forestal de la Amazonía y Zona de Reserva Foresta Las Ceibas, presentan como problemática principal la fragmentación alta en sus bosques debido a la expansión descontrolada de la frontera agrícola. Es por ello que se hace necesario reglamentar y delimitar sus fronteras.

Área de Estudio (Urbana. Neiva).

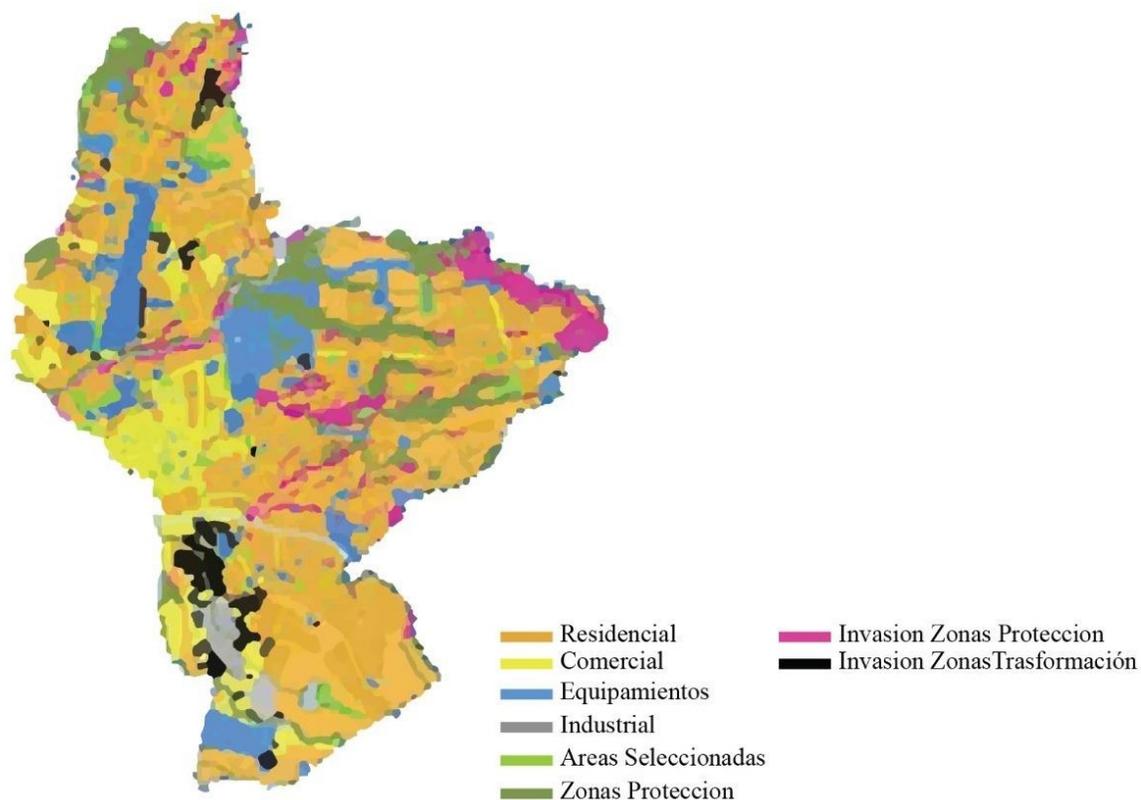


Figura 47 Actividad del Uso del Suelo Territorial de Neiva Urbana (Elaboración propia)

Problema.

- El POT establece un inventario de usos del suelo. En el mapa de la Figura 130 se puede observar que dicha clasificación de usos del suelo no ha sido respetada. Se identifican desarrollos de comercio en áreas residenciales al oriente de la ciudad, usos de salud en áreas residenciales como en el caso del barrio Quirinal y grandes zonas de invasión en zonas catalogadas como áreas de protección.

Alturas

Asimismo, en el POT se establece un cono de aproximación al aeropuerto en el cual se definen unas zonas que regulan las alturas permitidas de las edificaciones dependiendo de su cercanía con el Aeropuerto Benito Salas. La norma establece que el procedimiento de otorgamiento y aprobación de alturas se deberá realizar ante las Autoridades Aeronáuticas.

El escenario de crecimiento tendencial, asume la continuación de las dinámicas que se vienen. Continúa el deterioro de la malla vial por tránsito de vehículos de carga pesada, produciendo en la ciudad en los últimos años. Aparece como un escenario no intervencionista en el que los problemas y carencias se mantienen, además de agravarse la deficiencia en algunas materias las cuales se detallan a continuación:

- El crecimiento de la ciudad continua sin ningún tipo de planificación; los nuevos desarrollos se dan de acuerdo a la tendencia del mercado y sobre las principales vías de la ciudad.
- Continúa la presión de nuevas zonas urbanas en forma con desarrollos de conjuntos cerrados, descontextualizados del centro.
- La especulación del valor del suelo continua y se acrecienta. Los desarrollos de las clases menos favorecidas son expulsados a la periferia de la ciudad generando segregación socio espacial.
- Las clases de estratos altos continúan ocupando grandes terrenos de tierra los cuales se ocupan con desarrollos de vivienda campestre de bajas densidades.
- Los espacios vacíos en los intersticios de la ciudad continúan sin ser aprovechados.

- Continúan y se intensifican los asentamientos informales en zonas de alto riesgo no aptas para el desarrollo aumentando radicalmente la población expuesta al riesgo.
- La expansión de la ciudad continúa consumiendo grandes superficies de suelo, de un modo desagregado, sin dotación de espacio público ni áreas verdes.
- La superficie de áreas verdes cualificadas no aumenta en proporción al crecimiento poblacional disminuyendo el radio de área verdes por habitantes.
- Permanecen las barreras urbanas (aeropuerto, batallón, línea férrea) y el desaprovechamiento de importantes áreas de oportunidad dentro de la ciudad.
- La mezcla de usos incompatibles condiciona la calidad de vida de la población; en el centro continúa el despoblamiento y sustitución del uso residencial por usos de comercio y de servicios y en el entorno del aeropuerto, continúa el aumento de la industria mezclada con parcelas residenciales. Asimismo, continúa el desarrollo de proyectos de vivienda
- multifamiliares en altura incumpliendo con las alturas permitidas de acuerdo al cono de aproximación al aeropuerto.
- El centro permanece siendo la única centralidad generando así grandes desplazamientos de la población hacia esta zona.
- La ciudad continúa dándole la espalda a los principales cuerpos hídricos. La contaminación de los principales ríos y quebradas, continúa y empeora.
- Continúan en aumento el número de desarrollos industriales dentro del perímetro urbano de manera dispersa.
- Se incrementan los problemas de movilidad y de conexión centro-periferia.

Potencialidad.

- -Optimizar el uso del suelo urbano y rural, para así poder generar un entorno sostenible y mejorar la calidad de vida.
- Crear un desarrollo armónico entre lo ambiental y el suelo que se encuentra ocupado.
- Permanencia de vocación agrícola en el suelo rural.

Político, planes, programas y proyectos.

- Sobre esto el POT, aprobado mediante Acuerdo 026, determina: deberá contener la reglamentación de los elementos del espacio público, los programas requeridos para adelantar las intervenciones sobre el mismo, la gestión para realizar acciones y las que sean pertinentes para ejecutar el Plan. El mismo, debe tener en cuenta el contenido y proyectos del sistema integrado de transporte; de la misma manera definir las áreas destinadas al espacio público productivo. No se tiene tipificado el mobiliario del espacio público, toda vez que no está implementado la cartilla de espacio público. Es uno de los productos del plan maestro de espacio público.

Dinámica Demográfica (Procesos de organización biológica/crecimiento natural de la población)

Área de Contexto (Huila).

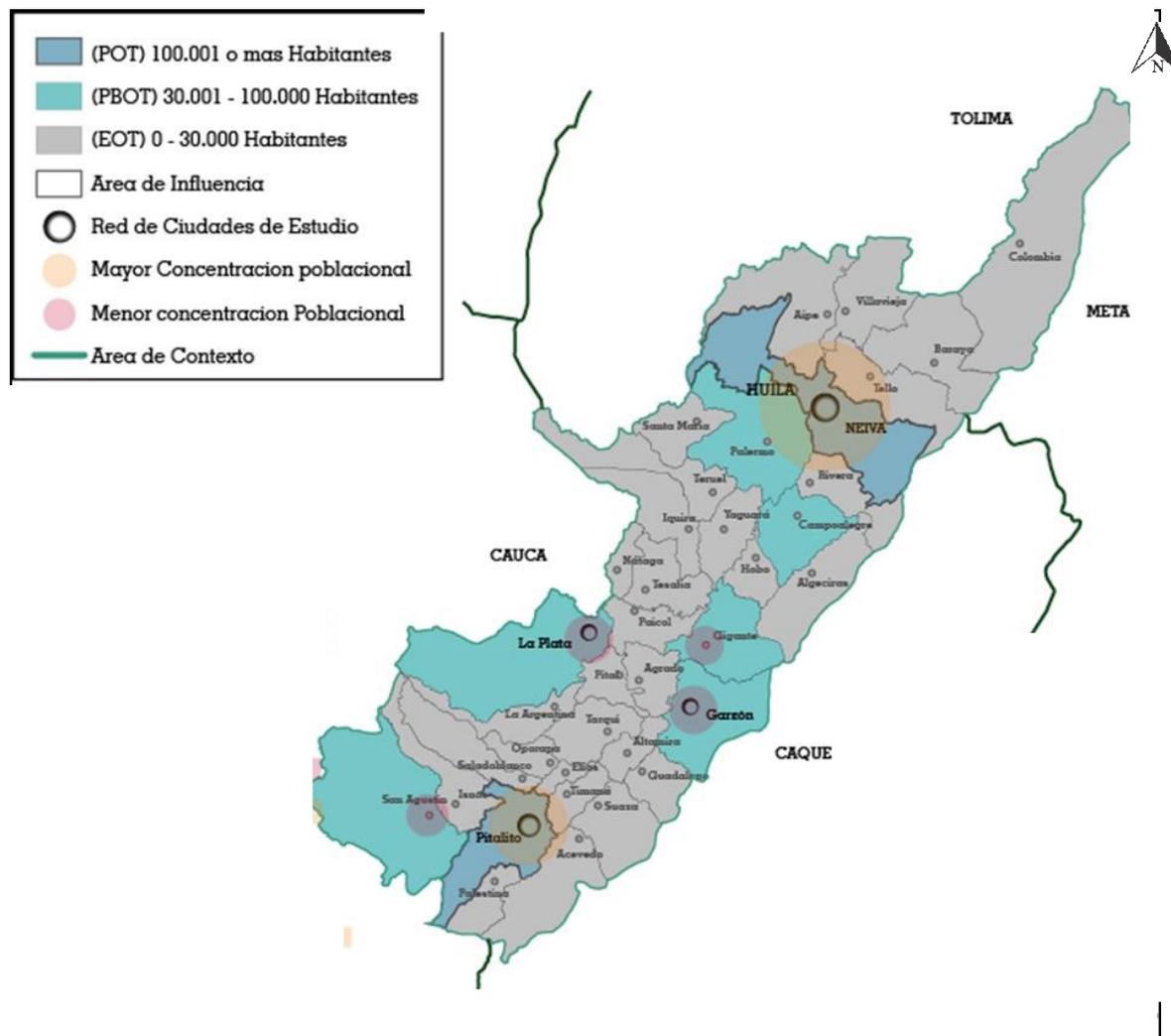


Figura 48 Figura 49 Dinámica Demográfica Departamental Huila (Elaboración Propia)

El Huila, es un departamento multirracial que tiene una población de 1.211.129 habitantes de los cuales, unas 722.303 personas habitan en cabeceras municipales y 488.826 en el resto del territorio huilense.²⁴ Esto corresponde al 2,5% del total de la población colombiana. La mayoría de población está asentada en el valle del Magdalena, con epicentros en Neiva y Garzón por las posibilidades que brinda la economía agrícola de tipo comercial, la explotación petrolera, la mejor dotación de servicios y los ejes viales conectados al eje central que bordea el Magdalena.

El resto de poblaciones se única sobre el cinturón cafetero, sobresaliendo Pitalito y la plata, la subregión norte presenta una disminución en su población rural, atribuible principalmente a las alteraciones de las actividades agropecuarias y petroleras sobre el

paisaje. La densidad promedio de población en el Departamento es de 58,77 habitantes/km², con las densidades más altas en Neiva (231), Timaná y Pitalito (129) y Garzón (89), y con las más bajas en los municipios de Colombia y Teruel (6 y 10, respectivamente). (Toda Colombia, 2018)

Tabla 6 Distancia de vías

Municipio	Superficie (Km2)	Municipio	Superficie (km2)
Neiva	1.553 km2	Hobo	217 km2
San Agustin	1.1310 km	Gigante	626 km2
Pitalito	591 km2	Garzon	580 km2
Palestina	224 km2	Algeciras	570 km2
Acevedo	612 km2	Yaguara	329 km2
Oporapa	188 km2	Campoalegre	661 km2
Saladoblanco	188 km2	Aipe	802 km2

Elias	72 km ²	Villavieja	670 km
Isnos	361 km ²	Baraya	750 km ²
La Plata	1.271 km	Colombia	1.698 km ²
Pital	2.029 km ²	Santamaria	314 km ²
Agrado	222 km ²	Palermo	923 km ²
Tarqui	3.080 km ²	Teruel	499 km ²
Altamira	188 km ²	Iquira	532 km ²
Guadalupe	254 km ²	Rivera	435 km ²
Timana	182.5 km ²	Nataga	182.5 km ²
Suaza	336 km	Paicol	298 km ²
La argentina	336 km ²	Tesalia	337 km ²

Problema.

- De los 37 municipios que componen el departamento, 29 de ellos son territorios de baja densidad poblacional, predominando la población rural y se evidencia un deterioro urbano, ya que su economía proviene de la producción agrícola y no propiamente del comercio formal o informal.

Potencialidad.

- Los municipios de mayor concentración poblacional son los que han presentado los últimos años mayor crecimiento urbano, gracias a los ajustes de sus planes de ordenamiento territorial se ha optado por la aplicación de estrategias urbanísticas que promueven un crecimiento controlado y organizado.

Área de Estudio (Urbana).

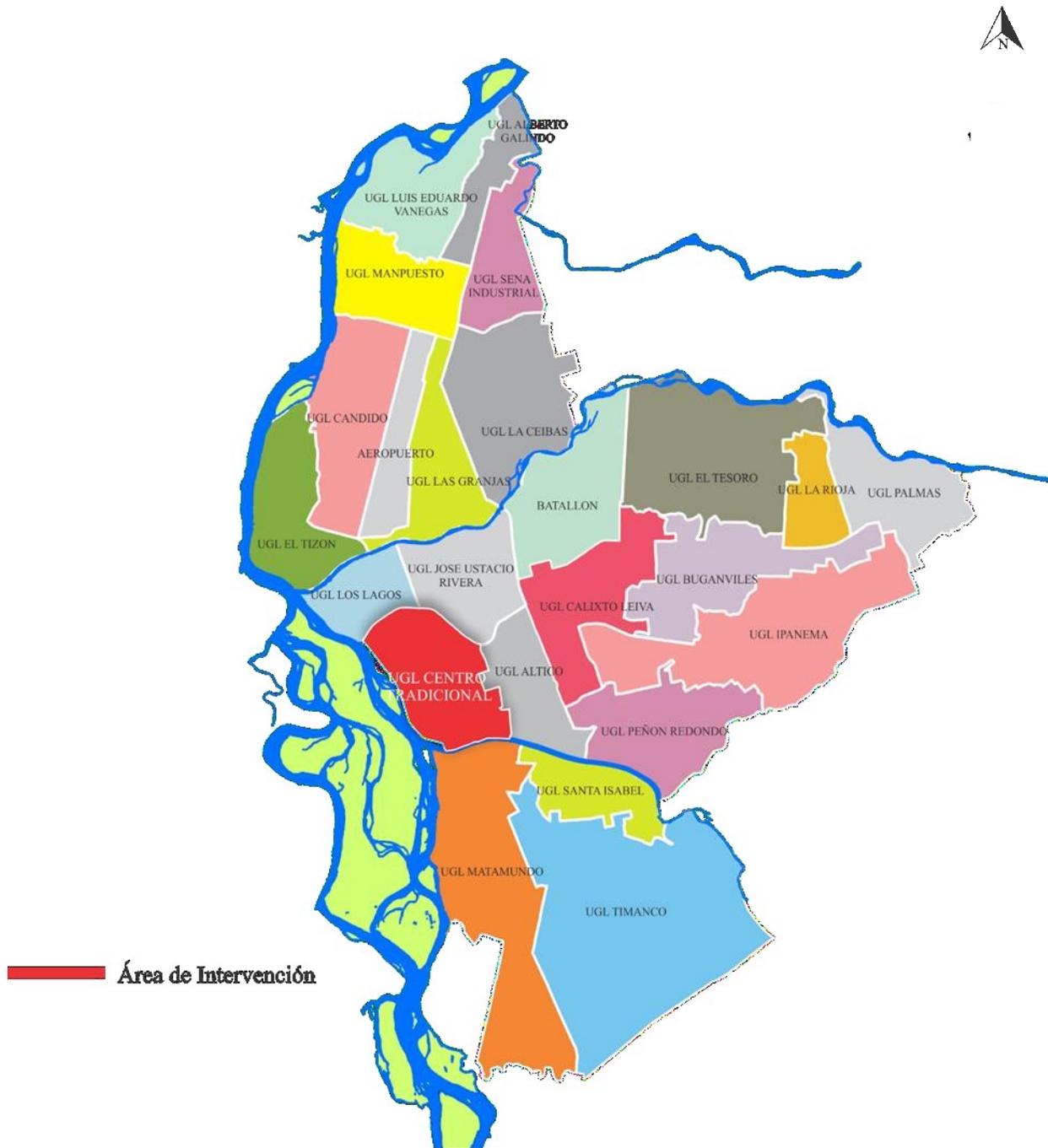
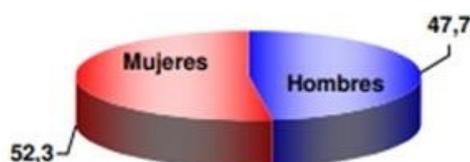


Figura 51 Figura 52 Relaciones Dinámica Demográfica de Neiva Urbana (Elaboración Propia)

Según cifras del DANE, la ciudad contaba con una población de 347.501 personas, con una densidad de aproximadamente 289.7 habitantes por kilómetro cuadrado, se estima una proyección para el año 2019 de 348.964 habitantes. Del total, 329.369 personas viven en la cabecera municipal y 19.595 en el área rural. El 46,4% corresponden a hombres y el 53,6% a mujeres. Aproximadamente el 70,2% de los hogares de Neiva tiene 4 o menos personas. El 8,4% de la población de 5 años y más que reside actualmente en este municipio procede de otro municipio y el 0,1 % de otro país.



Del total de la población de NEIVA el 47,7% son hombres y el 52,3% mujeres.

Figura 53 Grafica 3 Población Por Sexo (Fuente: DANE)

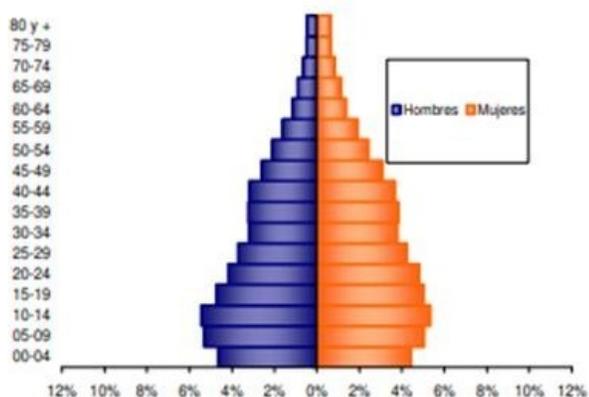
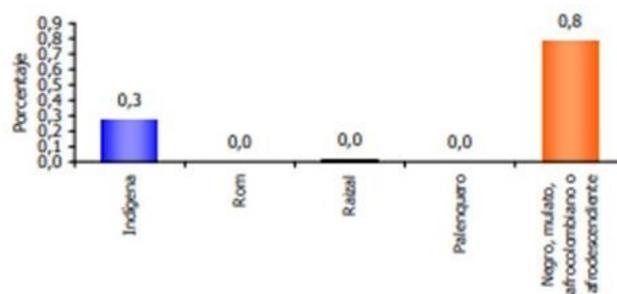


Figura 54 Grafica 4 Estructura de la población por sexo y grupo de edad (Fuente: DANE)



El 0,8% de la población residente en **NEIVA** se auto reconoce como **Negro, mulato, afrocolombiano o afrodescendiente**.

Figura 55 Grafica 5 Pertenencia Etnia (Fuente: DANE)

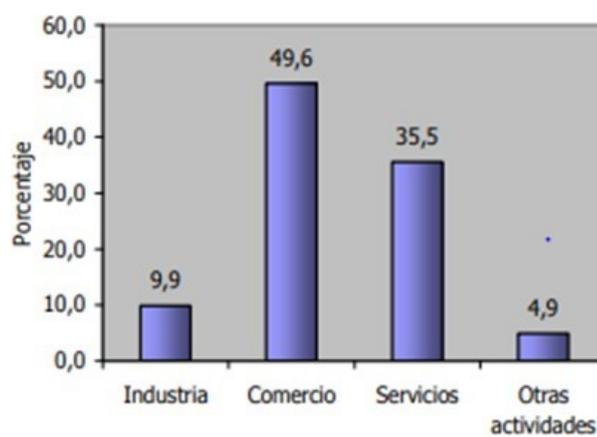


Figura 56 Grafica 6 Establecimiento según actividad económica (Fuente: DANE)

Patrimonio (territorio/bienes de interés patrimonial)

Área de Contexto (Huila).

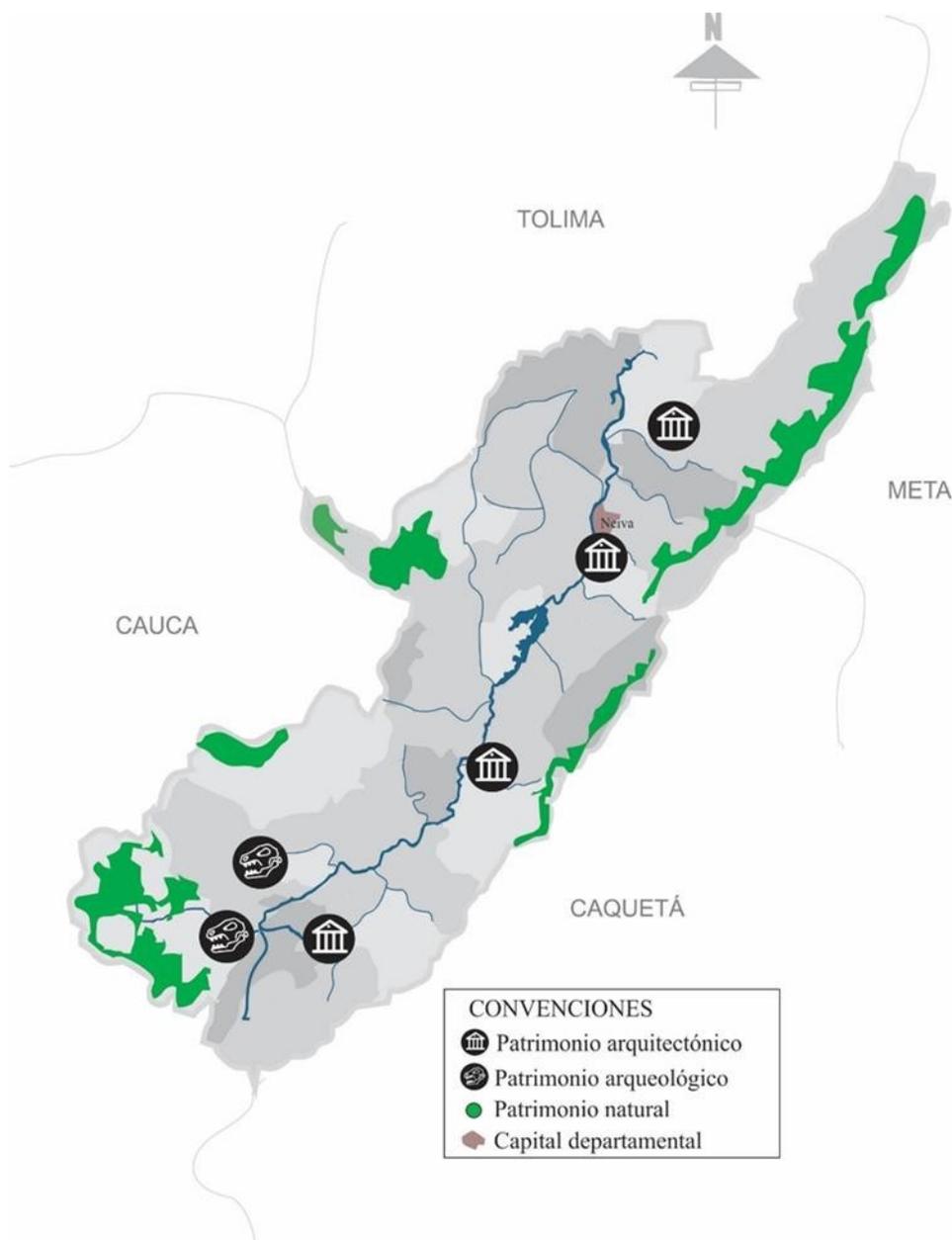


Figura 57 Mapa 27 Patrimonio Departamental Huila (Elaboración Propia)

El Patrimonio Tangible Inmueble está constituido por los lugares, sitios, edificaciones, obras de ingeniería, centros industriales, conjuntos arquitectónicos, zonas típicas y monumentos de interés o valor relevante desde el punto de vista arquitectónico, arqueológico, histórico, artístico o científico, reconocidos y registrados como tales. Estos bienes culturales inmuebles son obras o producciones humanas que no pueden ser trasladadas de un lugar a otro, ya sea porque son estructuras (por ejemplo, un edificio), o porque están en inseparable relación con el terreno (por ejemplo, un sitio arqueológico). (Gobernacion del huila , 2017)

Tabla 7 Bienes Patrimoniales Departamental Huila

Municipio	Denominación	Decreto/ordenanza
Agrado	Capilla de Los Santos Apóstoles	Ord. 007 de 1992
Agrado	Capilla de Taperas	Ord. 007 de 1992
Agrado	Iglesia	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
Aipe	Iglesia Parroquial	Ord. 007 de 1992
Campoalegre	Iglesia inspección de Otás	Ord. 007 de 1992
Elías	Iglesia Parroquial	Ord. 007 de 1992
Garzón	Catedral	Ord. 007 de 1992
Garzón	Iglesia de La Jagua	Ord. 007 de 1992
Garzón	Iglesia del Rosario	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
Garzón	Iglesia de Nazareth	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
Garzón	Cementerio	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
Gigante	Iglesia Parroquial	BICN
Gigante	Capilla Colonial de Rioloro	Ord. 007 de 1992
Gigante	Casa Cural Antigua	Ord. 007 de 1992
Guadalupe	Iglesia Parroquial	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
Guadalupe	Capilla de Santa Lucía	Ord. 007 de 1992
La Plata	Iglesia Parroquial	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
La Plata	Templo de Monserrate	Ord. 040 de 2001
La Plata	Capilla de San Andrés	Ord. 007 de 1993 - 040 de 2001
Nàtaga	Antiguo Templo Parroquial	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
Nàtaga	Iglesia Parroquial	Ord. 007 de 1992
Neiva	Iglesia Colonial	Ord. 007 de 1992
Neiva	Iglesia del Caguán	Ord. 007 de 1992
Neiva	Templo La Inmaculada Concepción	Ord. 007 de 1992
Neiva	Iglesia de San Luís	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001

Paicol	Templo Colonial	Ord. 007 de 1993 - 040 de 2001
Palermo	Gruta de Santa Rosalía	Ord. 025 de 1993 - 040 de 2001
Palermo	Templo Colonial	Ord. 007 de 1992
Pital	Iglesia Parroquial	Ord. 007 de 1992
Pital	Capilla de la Trinidad	Ord. 007 de 1992
Pitalito	Capilla Antigua de Valvanera	Ord. 007 de 1993 - 040 de 2001
Pitalito	Templo de San Antonio	Ord. 040 de 2001
San Agustín	Iglesia Central	Ord. 007 de 1993 - 040 de 2001
Santa María	Iglesia Nuestra Señora del Carmen	Ord. 040 de 2001
Tarqui	Casa Cural Antigua	Ord. 007 de 1992
Tarqui	Iglesia Parroquial	Ord. 007 de 1992
Tesalia	Templo de Pacarní	Ord. 040 de 2001
Timaná	Capilla de Tobo	Ord. 007 de 1992
Timaná	Iglesia de Naranjal	Ord. 007 de 1992
Timaná	Iglesia Parroquial	Ord. 007 de 1992
Villavieja	Capilla de Santa Bárbara	Ord. 007 de 1992 BICN
Villavieja	Casa Cural Antigua	Ord. 007 de 1992
Villavieja	Iglesia parroquial	Ord. 007 de 1992
Villavieja	Iglesia de San Alfonso	Ord. 040 de 2001

Municipio	Denominación	Decreto/ordenanza
Aipe	Piedrapintada	Ord. 025 de 1992
San Agustín	Sitio Arqueológico Vereda La Gaitana	Ord. 040 de 2001

Problema.

- Se evidencia la falta de cultura por parte de la ciudadanía a la hora de preservar los bienes históricos y naturales del departamento, pues la población nativa y turista genera gran cantidad de basuras, al faltar variedad de sitios para depositar residuos, además de la afectación ambiental y social que se genera para la población que habita alrededor de dichos lugares.

Potencialidad.

- El Huila presenta un sin número de sitios de interés cultural, catalogados a nivel nacional como patrimonio histórico, desde arquitectónicos, arqueológicos y naturales. Principalmente ubicados al sur del departamento en municipios como San Agustín e Isnos con el parque arqueológico, estrecho del Magdalena, salto del mortiño y bordones, parque natural cueva de los guacharos en Acevedo, la caja de agua en Paicol, y al norte con el desierto de la tatacoa ubicado en el municipio de Villavieja, sitios de interés que tienen valor agregado en el departamento, la generación de turismo, y aprovechamiento del recurso hídrico y natural.

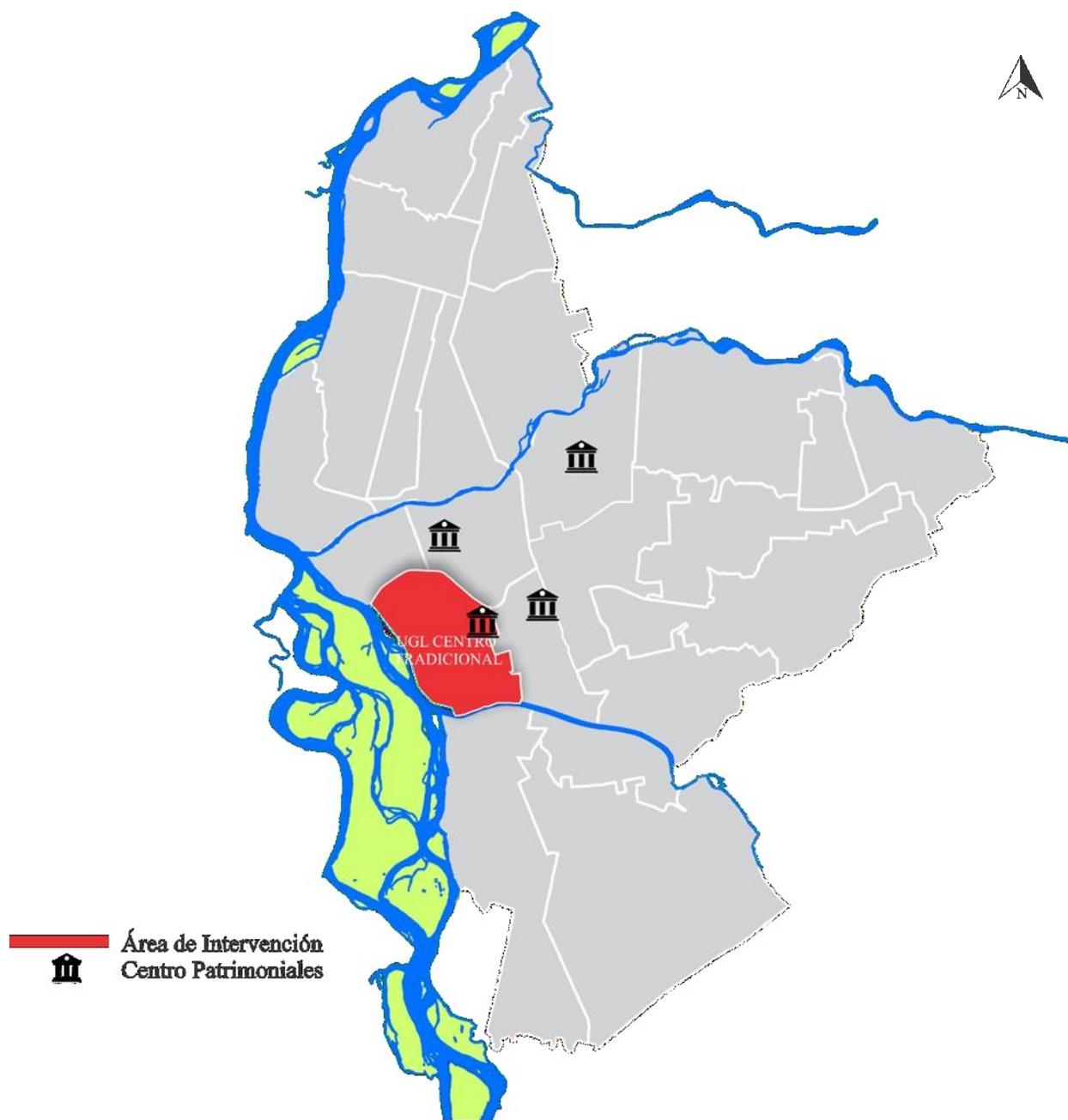
Área de Estudio (Urbana. Neiva).

Figura 58 Mapa 28 Patrimonio Neiva Urbana (Elaboración Propia)

El área metropolitana de la capital del departamento del Huila, cuenta con una economía muy dinámica, la cual se basa en el comercio, la industria, el ecoturismo y la gastronomía.

cuenta con cerca de 21 lugares entre monumentos, parques, centros de convenciones y plazas, cargados de historia, cultura y amor por la “capital bambuquera de Colombia” entre los que se encuentran:

La Gaitana: este monumento es icono en la ciudad por mostrar la defensa de la familia, su honor, el matrimonio y acervo cultural que se funden en el espíritu de la Gaitana, el cual ha sabido conservar la mujer huilense, mostrándola ante el país como líder de la estructura familiar.

Los Potros: el ímpetu de la juventud, el derroche de energía se refleja en las figuras ecuestres que buscan llegar a la cima del mundo. Emulando a Rivera la opita busca sin descanso el desarrollo regional.

Centro de Convenciones: Neiva es visualizada como una ciudad convención. Este lugar, cuenta con un auditorio para 850 personas, salines para 500, 150 y 50 personas, los cuales están dotados con ayudas audiovisuales con tecnología de punta, traducción simultánea y parqueadero para 75 vehículos.

Catedral de la Inmaculada Concepción de Neiva: Patrimonio histórico y arquitectónico del Huila por su construcción de estilo gótico que domina todas las miradas de propios y extraños. Se encuentra en el marco del parque Santander. Finalizada en la década de los sesenta.

Templo Colonial: En uno de los costados del Parque Santander, este templo del siglo XVII conserva originales los pisos de ladrillo, las paredes de tapia pisada, los techos de madera y otros elementos que defienden su importancia histórica.

Estación del Ferrocarril: Monumento nacional y patrimonio histórico y arquitectónico del Huila por su arquitectura que data de 1915. Actual sede de la Casa de la Cultura y del Parque Andino, sede de eventos culturales. Está ubicado allí el Parque Mitológico, donde se observan estatuas de los principales personajes de las leyendas huilenses.

Colegio Nacional Santa Librada: Fundado en 1845, es el más antiguo del departamento y uno de los más antiguos del país y actualmente se encuentra en funcionamiento, es considerado patrimonio histórico y cultural del departamento del Huila.

Conjunto Arquitectónico Batallón Tenerife: Unidad operativa menor, con sede en la ciudad de Neiva, departamento del Huila, adscrita a la Quinta División del Ejército.

Cincuentenario: Lugar de esparcimiento de teatro, cine y poesía en la Neiva antigua, actualmente es una casa de juegos electrónicos en el sector urbano.

Problema.

- La red de equipamientos de la ciudad se encuentra segregada, localizándose mayormente en la zona norte y una pequeña parte en la zona sur y centro de la ciudad, dicho esparcimiento ha generado la concentración de equipamientos comerciales de pequeña escala en el centro.

Potencialidad.

- Dentro del casco urbano de la ciudad se encuentran algunos sitios de interés turístico llamativos por su estilo arquitectónico, su origen e historia, hacen parte del centro histórico de la ciudad, algunos de ellos son la catedral de Neiva, La iglesia colonial, El edificio Nacional, el centro de convenciones José Eustacio rivera, el malecón, entre otros.

Relaciones Dinámicas

Área de Estudio (Urbana. Neiva).

Condiciones económicas.

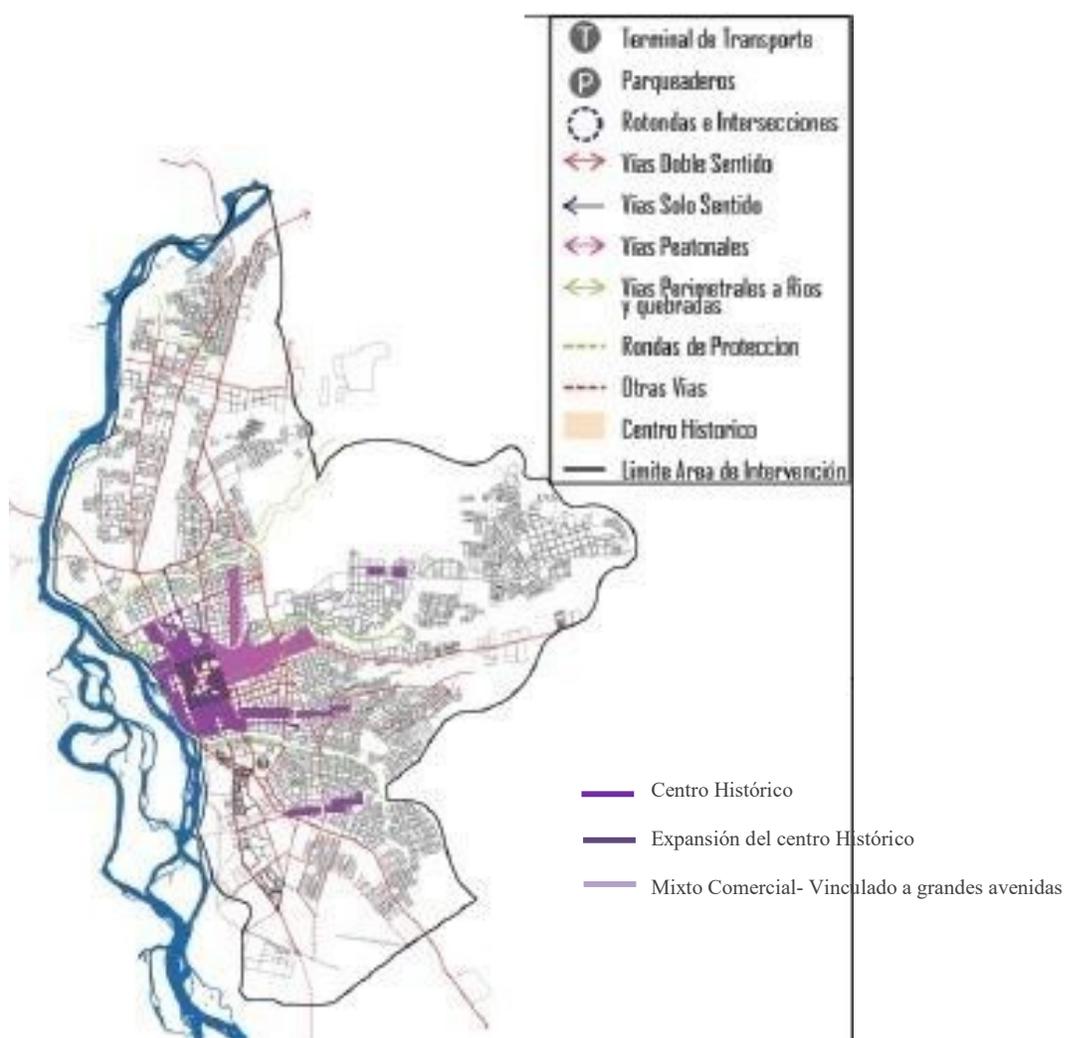


Figura 59 Mapa 29 Condiciones Económicas Neiva Urbana (Elaboración Propia)

Dentro de las áreas mixtas en Neiva se han identificado tres clases principales; centro histórico, expansión del centro histórico y mixto comercial vinculado a grandes avenidas como se ilustra en la Figura. Las características particulares de los sectores y sus unidades económicas son determinantes en la solidez y competitividad del tejido empresarial del territorio. Dentro de la base económica de Neiva se encuentra el desarrollo de actividades agropecuarias, en donde resaltan productos como cacao, mora, maracuyá, cholupa, banano, café, arroz, las prácticas de ganadería y la piscicultura (Alcaldía de Neiva, 2012). La agrupación de las grandes actividades económicas por número de unidades económicas, de acuerdo con el Censo

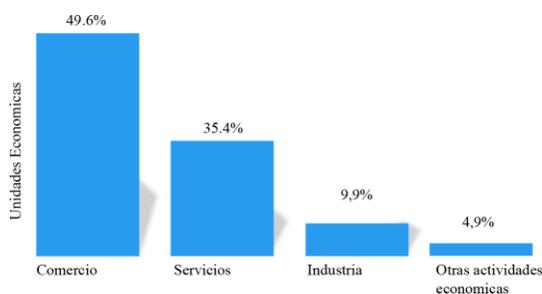


Figura 60 Gráfica 7 Unidades Económicas Neiva Urbana (Fuente: DANE)

Según se puede apreciar en la Gráfica anterior, los sectores que concentran la mayor cantidad de unidades económicas son comercio y servicios, que en conjunto agrupan a más del 85% de ellas. En general, estas empresas o entidades económicas se dedican a desarrollar actividades relacionadas con el abastecimiento del municipio (tiendas y restaurantes). Las posibilidades de generación de valor representado en productos finales e intermedios, la construcción de competencias productivas específicas y el potencial de actuar e interactuar más allá de las fronteras de espacialidad del territorio que caracteriza al sector industrial, son algunas de las razones por las que se analizó este sector en mayor detalle.

De acuerdo con los registros mercantiles a 2012, en el sector industrial existe una concentración del 95,7% de microempresas que tienen entre uno y cinco empleados, especialmente en los subsectores alimentos, bebidas y tabaco, textil y maquinaria y equipo; resultado que compagina con la tendencia nacional en donde prevalecen las MIPYMES como unidad económica. El 89,5% de los activos del sector industrial se reúne en el subsector de alimentos, bebidas y tabaco



Figura 61 Comercio Zonal Neiva Urbana

La distribución del empleo tiene una participación más homogénea en empresas de diferente tamaño, aunque la mayor parte de la población empleada lo está en empresas de uno a cinco trabajadores con un 34%. Cabe notar que el 13% trabaja en industrias de más de 200 trabajadores (Cámara de Comercio de Neiva, 2012).

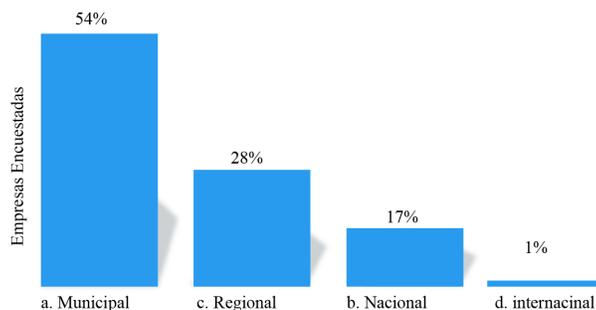
Empleo.

Uno de los factores socioeconómicos más importantes sobre el cual influye y es influenciado el tejido empresarial es el empleo. Por tanto, es fundamental determinar la calidad y la cantidad de ocupaciones que se generan en el municipio. De acuerdo con el Censo General 2005, la actividad donde se concentra el empleo en Neiva es comercio, con una participación del 50,8%, le siguen hoteles y restaurantes con 13,5% y las industrias manufactureras con 10,2%. También se aprecia que el sostenimiento del empleo lo generan las actividades económicas de unidades económicas con uno a cinco empleados con una participación del 87,4%. Para el caso específico de las empresas encuestadas en el presente estudio se observa la siguiente distribución de personal: un 31% corresponde a propietarios, socios y familiares sin remuneración, un 26% tiene contrato a término indefinido y otro 26% tiene contrato a término fijo (Encuesta, UT UJTL-CORCA Fortalecimiento Tejido Empresarial, 2013. Pregunta 2)7.

Mercados.

El tejido empresarial de Neiva interactúa con agentes internos y externos de su territorio. En este contexto, el municipio enfrenta retos particulares de orientar su oferta a los requerimientos, condiciones y necesidades de diferentes mercados, y al mismo tiempo asegurar la capacidad de abastecimiento en pro de la sostenibilidad de las actividades económicas en el largo plazo.

En este sentido, la encuesta de investigación indagó sobre la interrelación del tejido empresarial de Neiva con otros tejidos empresariales.



- Figura 62 Gráfica 8 Empresas Encuestada Neiva Urbana (Fuente: DANE)

Según la Gráfica 3, el principal mercado para el 54% de las empresas encuestadas de Neiva es municipal. El tejido empresarial del municipio tiene una dinámica importante de relación con otros mercados, a nivel regional (28%) y nacional (17%). Esto denota que, aunque la espacialidad de su tejido empresarial se concentra en su territorio natural, ya existen relaciones comerciales consolidadas con otros mercados, y conviene al fortalecimiento del tejido aprovechar esa capacidad adquirida y expandirla.

Comportamiento de las ventas.

Es un indicador del nivel de ingresos operacionales que las empresas perciben por el ejercicio de su objeto social. El comportamiento de las ventas es una variable dependiente de la capacidad de producción y de la capacidad de comercialización; la capacidad de las ventas influye directamente en la capacidad de generar empleo y en la sostenibilidad del negocio. Por lo anterior, se preguntó en la encuesta a los empresarios de Neiva sobre el comportamiento de las

ventas locales y la ubicación de los clientes principales, definidos como los que generan en la empresa el mayor volumen de ventas.

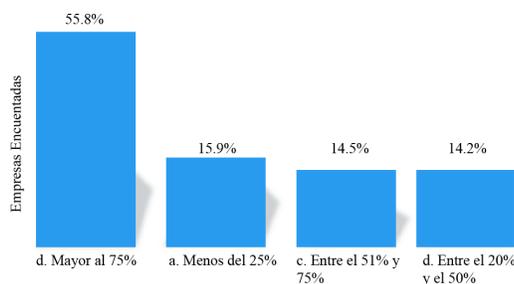


Figura 63 Grafica 9 Empresas Encuestada Neiva Rural (Fuente: DANE)

De acuerdo con los resultados presentados en la Gráfica 4, para el 55,8% de los empresarios encuestados las ventas (mayores al 75%) se inscriben en la espacialidad de su territorio, el resultado se mantiene indistintamente del tamaño de la empresa

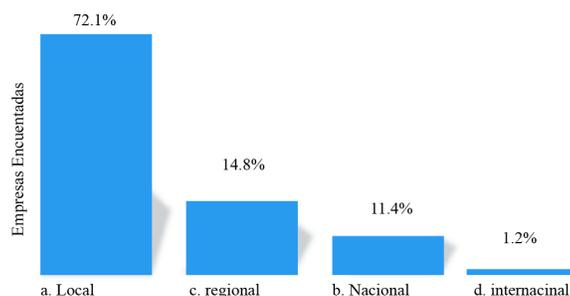


Figura 64 Grafica 10 Empresas Encuestadas Neiva Urbana (Fuente: DANE)

De forma coherente con el comportamiento de las ventas locales, la Gráfica 5 muestra que para el 72,1% de las empresas su cliente principal es local y tan solo un 1,7% se encuentran en el ámbito internacional.

Tránsito y Movilidad

Área de Estudio (Urbano. Neiva).

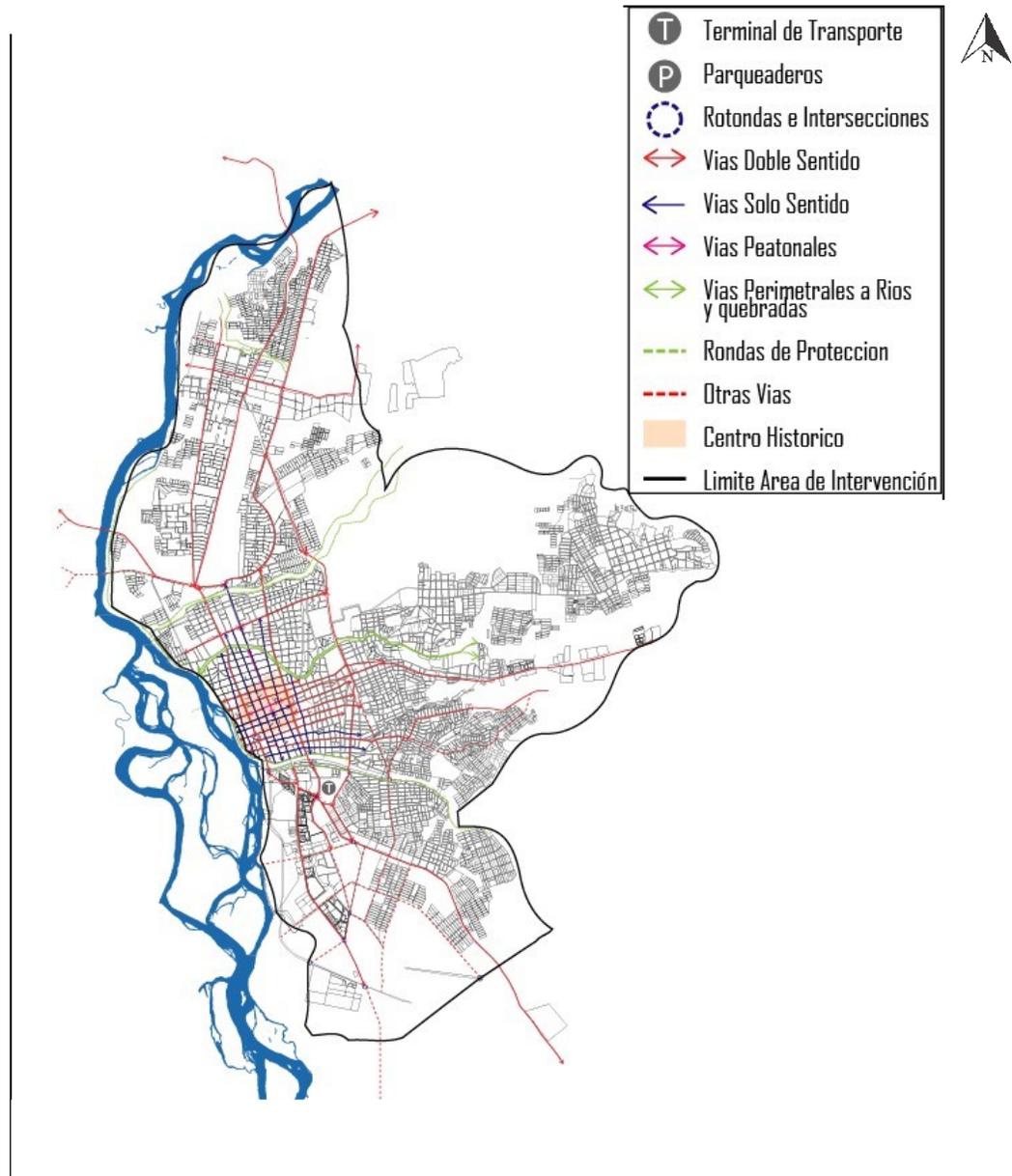


Figura 65 Figura 66 Transito y Movilidad Neiva Urbana (Elaboración Propia)

Las principales vías de conexión urbana de mayor flujo vehicular son la Avenida circunvalar, la carrera 2, carrera 7, carrera 22, calle 8, calle 16, calle 21, la Avenida la Toma y la Avenida 26, estas componen la red de mayor importancia en la estructura vial de la ciudad, presentan el mayor flujo vehicular.

La transformación de ciertas vías vehiculares en peatonales, contribuyen a la movilidad ciudadana prevaleciendo la importancia del peatón en la vía, como es el caso del tramo que comprende desde la calle 7 hasta la calle 10, a lo largo de la carrera 5, la cual es de carácter netamente peatonal, al igual que el tramo que abarca desde la carrera 6 hasta la carrera 3ra a lo largo de la calle 8.

Problemas.

- El comercio informal es característico a lo largo de las vías de mayor tránsito vehicular y peatonal, cuestión que implica la invasión del espacio público y tramos viales, de parte de vendedores ambulantes, la moto taxis o es otro de los factores que afectan la movilidad en el municipio, ya que obstaculiza la promoción de la utilización de servicios de transporte público como buses, colectivos, taxis y bicicletas.

Potencialidades.

- Durante el periodo comprendido desde la administración de Rodrigo Lara Bonilla (2015-2019), se lograron ejecutar varias obras de mejoramiento a la infraestructura vial, como la rehabilitación de la Carrera 7, en tramos desde la avenida circunvalara hasta la calle 21, adecuando las redes de acueducto y alcantarillado.

Sistema Ambiental

Área de Estudio (Urbano. Neiva).

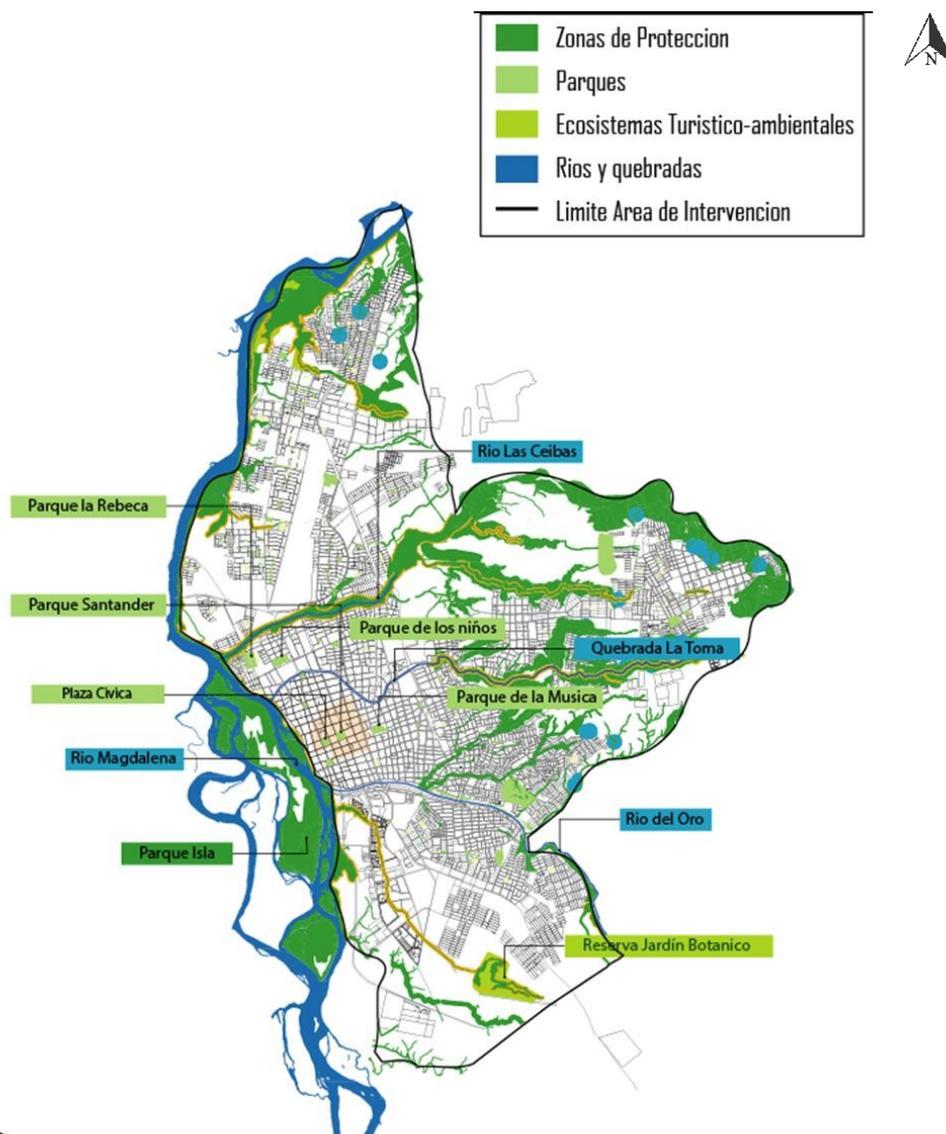


Figura 67 Figura 68 Sistema Ambiental Neiva Urbana (Elaboración Propia)

Problemas.

- La contaminación de las aguas, la tala de árboles gracias a los procesos de urbanización hacia zonas suburbanas trae consigo el deterioro de ambientes que climatizan la ciudad como es el caso del corredor urbano de la vía al Caguán, en donde se están ejecutando obras de construcción de vivienda en altura.
- El índice de zona verde y espacio público útil por habitante son relativamente bajos, la ciudad cuenta con sectores de gran valor ambiental, pero no se promueve los procesos de conservación y rehabilitación de los mismos.
-

Potencialidades.

- La ciudad de Neiva posee ecosistemas naturales con gran potencial turístico como la reserva del Jardín botánico o la laguna Los Colores, que son fuentes de fauna y flora muy importantes para el municipio.

Turismo - Atractivos y servicios turísticos

Área de Estudio (Urbano. Neiva).

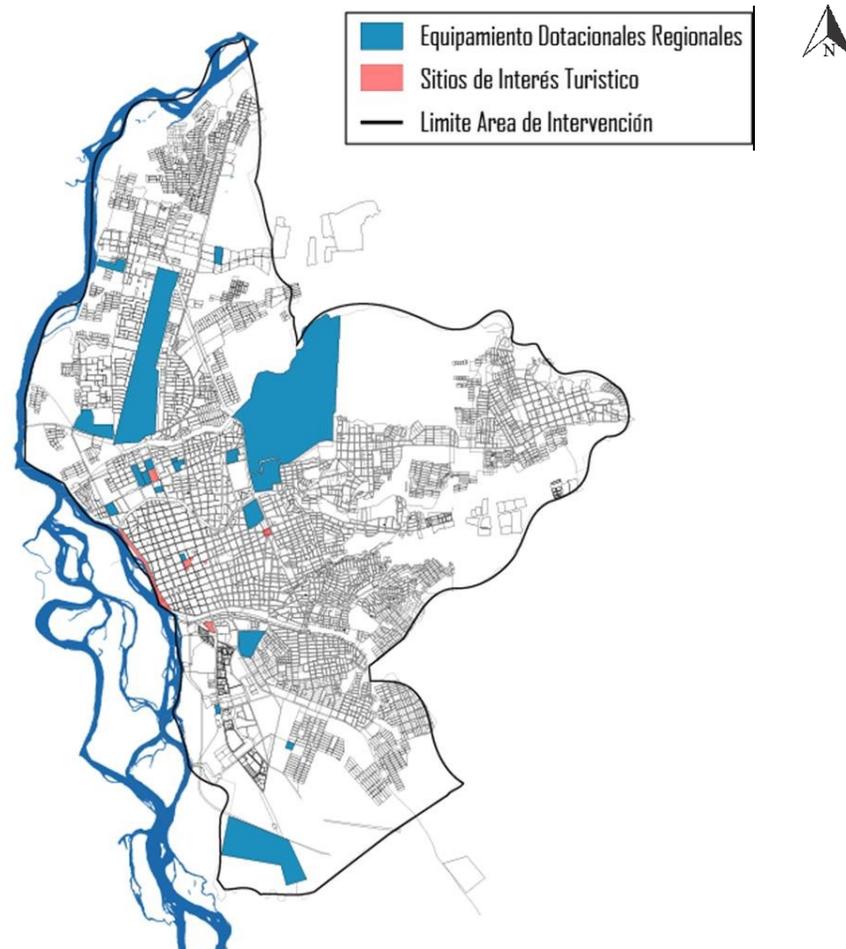


Figura 69 Mapa 32 Turismo – Atractivo Neiva Urbano (Elaboración Propia)

Problemas.

- La red de equipamientos de la ciudad se encuentra segregada, localizándose mayormente en la zona norte y una pequeña parte en la zona sur y centro de la ciudad, dicho esparcimiento ha generado la concentración de equipamientos comerciales de pequeña escala en el centro.

Potencialidades.

- Dentro del casco urbano de la ciudad se encuentran algunos sitios de interés turístico llamativos por su estilo arquitectónico, su origen e historia, hacen parte del centro histórico de la ciudad, algunos de ellos son la catedral de Neiva, La iglesia colonial, El edificio Nacional, el centro de convenciones José Eustacio rivera, el malecón, entre otros.

Prestaciones de Servicios Dotacionales – Redes de Servicio.

Uno de los factores que influyen en el bienestar de la población y se encuentra asociado con la capacidad de satisfacer sus necesidades básicas es el acceso a los servicios públicos.

Dentro de los análisis referentes a los servicios públicos no se incorporan los porcentajes de cobertura, pues para el cálculo de las coberturas se utilizan datos del Censo 2005 que en lo referente a las empresas han cambiado mucho y no son susceptibles de actualización por el DANE. Por esta razón la presente investigación toma el número de suscriptores como unidad de análisis, a continuación, se presenta su caracterización.

Acueducto.

En 2011, de acuerdo a las cifras del Sistema Único de Información (SUI), el número de suscriptores a las Empresas Públicas de Neiva E.S.P. (EPN) de este servicio fue de 147.860, de los cuales el 92,2% de los suscriptores pertenecen al sector residencial.

Energía.

De acuerdo con cifras del Sistema Único de Información -SUI 2010, la Electrificadora del Huila S.A. ESP es la empresa de energía eléctrica que provee el mayor suministro energético de Neiva. El total de beneficiarios de este servicio son 183.430 suscriptores, de los cuales el 95,3% pertenece al sector residencial.

Aseo.

Al cierre de 2011, el SUI reportó para Neiva 86.169 suscriptores al servicio de aseo, de los cuales el 92,1% pertenecen al sector residencial.

Atracciones más populares de Neiva.

Figura 70 Catedral de Neiva Urbana



Figura 71 Iglesia Colonial Neiva Urbana



Figura 72 Edificio Nacional Neiva Urbana



Figura 73 Santander Park



Figura 74 Malecón del Rio Magdalena Neiva Urbana



Figura 75 Monumento Cuarto Centenario Neiva Urbana

Fiestas y Celebraciones.

Área de Estudio (Urbana. Neiva).

Cumpleaños de Neiva.

El 24 de mayo de 1612, desde el Real de Minas de Fortalecillas (fundado el 23 de enero anterior, cuarta fundación hispana en el Valle de Neiva), el capitán Diego de Ospina y Medinilla, por iniciativa del Cabildo de Santa Fe y bajo las órdenes del presidente de la Nueva Granada, don Juan de Borja, fundó entre las bocas de las Ceibas y el río del Oro, en el centro de una zona rica en oro, plata, cobre, hierro, hulla y cal, la ciudad de Nuestra Señora de la Limpia Concepción del valle de Neiva..

Ferias Artesanales.

La tradicional feria artesanal que desde hace más de una década se desarrolla en la capital huilense, elaboradas en Semana Santa, junio y Diciembre; en la que exponen artesanías hechas por maestros de la región, el país y el mundo.

La Ferias Artesanales tienen como finalidad brindar un espacio a los artesanos para que muestren y comercialicen sus obras propiciando el fortalecimiento del gremio, el reconocimiento de su obra y la contribución a la conservación de la tradición artesanal de Neiva.

Manifestaciones Culturales.

Fiestas y eventos principales en el municipio.

Feria Ganadera y Equina Grado A, Festividades de San Juan y San Pedro, Festival Folclórico, Reinado Nacional del Bambuco, Muestra Internacional de Folclor, Fiesta Patronal de La Inmaculada Concepción, Aniversario de la fundación de la ciudad, Ferias artesanales, Semana Santa, Fiesta de San Roque romería al Caguán, Fiesta del Señor de los Milagros romería San Francisco (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2010).

Las Fiestas de San Juan y San Pedro.



Figura 76 Fiesta Nacional San Juan y San Pedro Neiva Urbana

Constituyen la más orgullosa Tradición Cultural del Huila, desde la época de la colonia. Nació de costumbres rurales y pueblerinas y permanece como el recuerdo de viejas tradiciones.

24 de junio: Fiesta de San Juan, en donde se establecía una ranchería y un asado tradicional, producto de paseos familiares a orillas de un río. En estos, las campesinas estrenaban collares de peonías, con escotes tipo bandeja, con muchos encajes y perendengues para ir a celebrar.

29 de junio: Fiesta de San Pedro, se celebra en el pueblo con cabalgata, descabezadura de gallos, vara de premios, pólvora, aguardiente y música con la banda de viento.

El Festival Nacional del Bambuco.



Figura 77 Fiesta Nacional del Bambuco Neiva Urbana

Dinámica Poblacional

Área de Estudio (Urbano. Neiva)

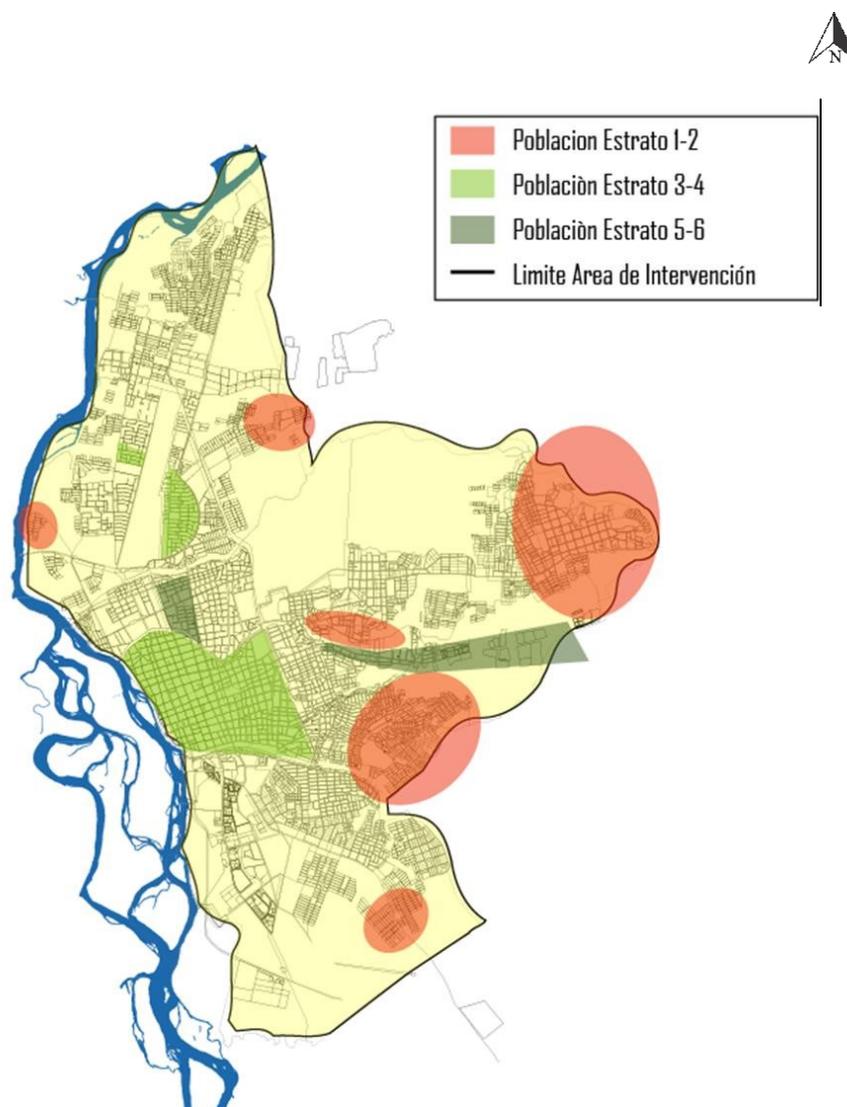


Figura 79 Figura 80 Sistema Demográfico Poblacional Neiva Urbana

Informalidad – Ámbito económico.

Uno de los aspectos importantes relacionados con el empleo se asocia con los niveles de informalidad. Los sectores analizados que presentan un mayor número de casos de informalidad son: ventas ambulantes⁸, construcción, salud y transporte. En ellos, la informalidad es promovida, entre otros factores, por prácticas de contratación no formal a los trabajadores y el no pago de prestaciones sociales a estos.

Teniendo en cuenta las características definidas por el DANE para la medición del empleo informal se observa que, para Neiva, del total de unidades económicas censadas un 87,4% corresponden a establecimientos, negocios o empresas de uno a cinco empleados, cuya actividad principal es el comercio con un 47,5% (DANE, 2005). El panorama descrito muestra la importancia de fortalecer las MIPYMES y su actividad en la región ya que son un motor económico lo suficientemente importante para articular las políticas de estímulo al desarrollo y la generación de empleo.

En cuanto al tipo de ocupación de la población un 15% son trabajadores por cuenta propia, un 1% son trabajadores familiares sin remuneración y un 2% se desempeñan como empleados domésticos (DANE, 2005).

Según el último censo elaborado por la Universidad Surcolombiana, en Neiva hay alrededor de 1.200 vendedores ambulantes, quienes invaden el espacio público y ejercen su actividad económica bajo condiciones de insalubridad. La falta de empleo es la razón principal por la cual estas personas optan por trabajar en las calles y alrededor del 90% no cuenta con permiso de operación. La zona más afectada por esta actividad es el microcentro de Neiva, debido a su afluencia de transeúntes. (Alcaldía de Neiva, 2012).

Escala Micro – Polígono de Intervención

Matriz Dofa

Tabla 8 Matriz de Análisis

Factor	problemáticas		Estrategia de intervención	
	Amenazas	Debilidades	Fortalezas	oportunidades
Social	<ul style="list-style-type: none"> -Aumento de inseguridad -Alta tasa de desempleo -Aumento de vendedores informales 	<ul style="list-style-type: none"> - carencia de sitios de esparcimiento o zonas turísticas, como parques, plazas o plazoletas 	<ul style="list-style-type: none"> -Gran oferta en cuanto hotelería y turismo - carencia de grandes zonas de comercio -Conservación integral de gran parte de la infraestructura patrimonial 	<ul style="list-style-type: none"> -Generación de nuevos empleos al potencializar turística y culturalmente el sector histórico. -Mejorar la calidad de vida de la población a través de intervenciones urbanísticas
Económico	<ul style="list-style-type: none"> -Aumento de actividades comerciales informales. -Existencia de varios sitios comerciales sin ninguna identidad definida 	<ul style="list-style-type: none"> -La actividad industrial que se desarrolla en el sector y a nivel regional se caracteriza por tener en general poco desarrollo tecnológico. -Carencia de industrias y tampoco es centro importante para la producción de bienes primarios. 	<ul style="list-style-type: none"> -La actividad comercial y los bienes de interés cultural son las principales actividades económicas. -El sector comercial del microcentro tiene la mayor participación en el conjunto de las actividades económicas que se desarrollan en la Ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potencialización del sector hotelero y turístico. -Aumento de Ingresos económicos por parte de los turistas y visitantes. -Inversión extranjera en los inmuebles con alto interés cultural

Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> -Inestabilidad del suelo. -Deterioro de las zonas verdes existentes en el sector. 	<ul style="list-style-type: none"> -No cuenta con una imagen urbana ni un diseño paisajístico que responda a su proximidad al Centro histórico. 	<ul style="list-style-type: none"> -Existencia de rondas de protección ambiental. -Conformación de Corredores naturales 	<ul style="list-style-type: none"> -El Centro tradicional en su sector central que esta bordeado por el río Magdalena, el cual ofrece un gran escenario natural que vincula parques o plazoletas como el parque Santander, la plaza cívica y el recorrido ambiental de la avenida la toma -Promover la relación del sector con las corrientes hídricas del Río Magdalena y Río Loro, potenciando su valor ambiental y su función como integrador urbano. 		
Contaminación del fluente hídrica Río Magdalena y Río Loro, provocando la pérdida de fauna y flora	<ul style="list-style-type: none"> - Contaminación del Río Loro. -Carencia de planes de rehabilitación ambiental. -El sector posee poca arborización 	urbano	<ul style="list-style-type: none"> -Mezcla inapropiada de usos. -Presencia de zona industrial, como bodegas, ferreterías, talleres. -Usos dotacionales dentro del 	<ul style="list-style-type: none"> -El centro urbano es de carácter monocéntrico -Aumento de vendedores ambulantes que se apropian del espacio público. -Baja demanda de parqueadero 	<ul style="list-style-type: none"> -Gran variedad de comercio, todos los servicios básicos y equipamientos de importancia en proximidad. 	<ul style="list-style-type: none"> -Convertir el modelo del centro tradicional como un modelo de ciudad más sostenible -Recuperar actividades culturales y de ocio.

sector histórico
que no están
permitidos por
el POT

-El uso
residencial ha
sido desplazado
y las viviendas
han sido
transformadas
en grandes
bodegas.

-Invasión del
espacio público
generado por el
desarrollo de las
actividades

Unidades de Gestión Urbanísticas (Comuna 4).

Esta comuna se encuentra zonificada por 8 unidades de gestión, son una herramienta para la planeación, gestión y ejecución efectiva de zonas del territorio.

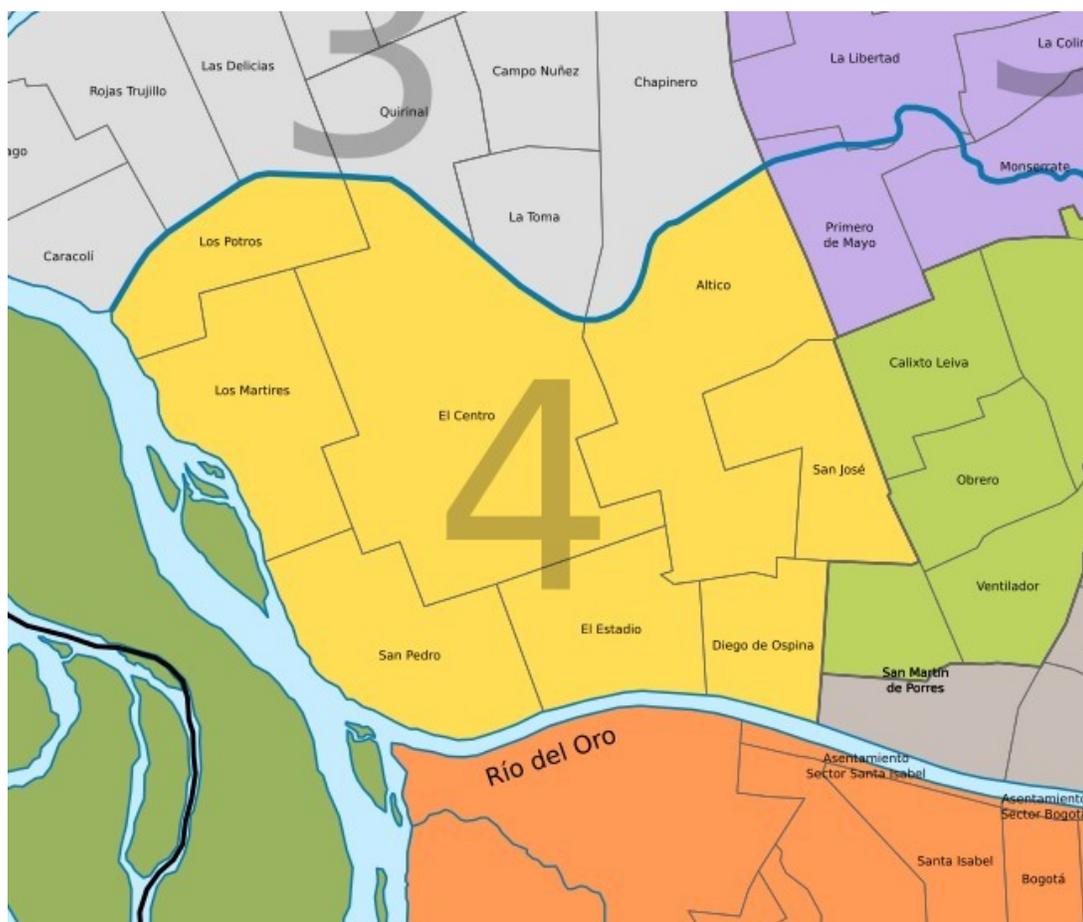


Figura 82 Mapa 35 Unidades de Gestión Urbanística de la Comuna 4 (Fuente: POT)

Polígono de Intervención – Uso del Suelo.

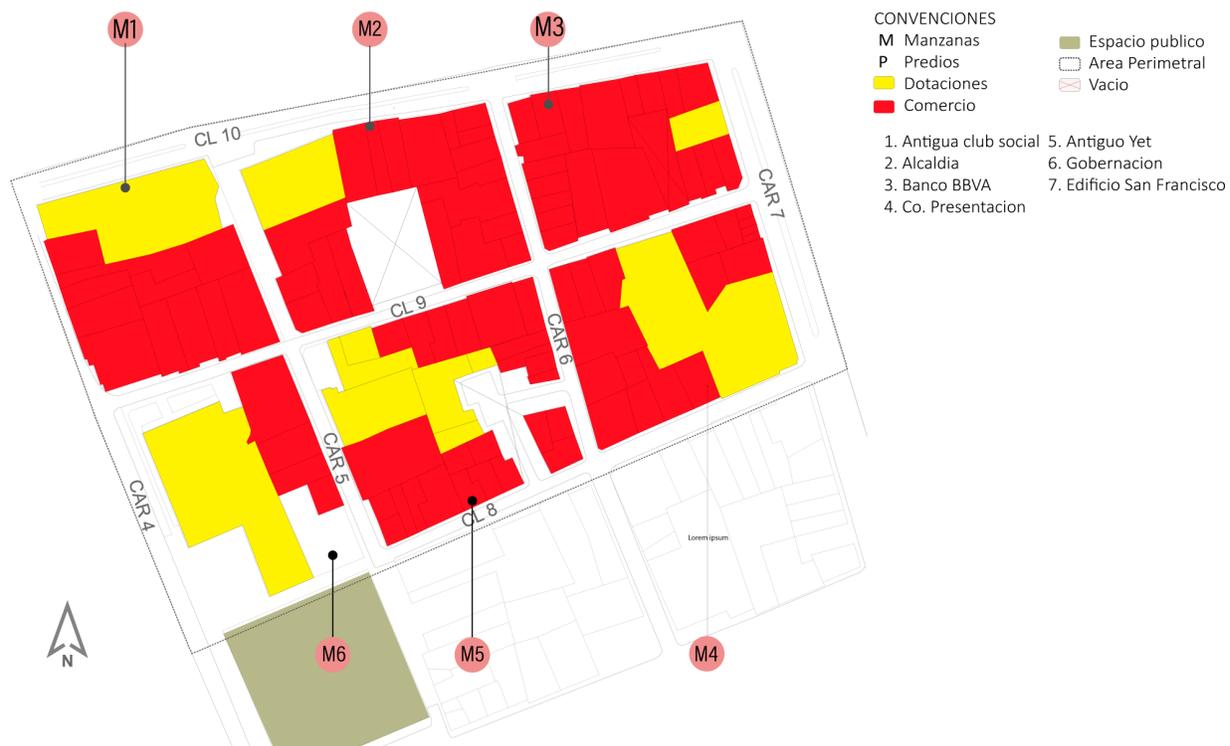


Figura 84 Mapa 37 Usos del Suelo (Elaboración Propia)

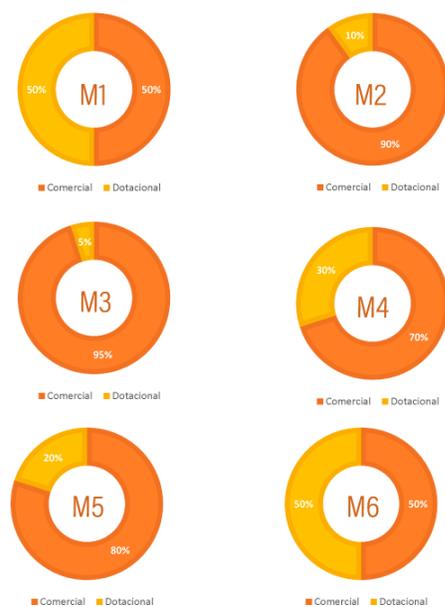


Figura 85 Grafica 11 Usos de Suelo (Elaboración Propia)

El centro de la ciudad de Neiva es clasificado como área de actividad múltiple por el P.O.T debido a la mezcla de usos que hay en ella. El centro ha tenido siempre la vocación de intercambio de bienes entre las personas, por lo cual, actualmente está conformado por establecimientos comerciales, tanto regionales como locales, y equipamientos dotacionales lo que genera un gran número de población flotante.

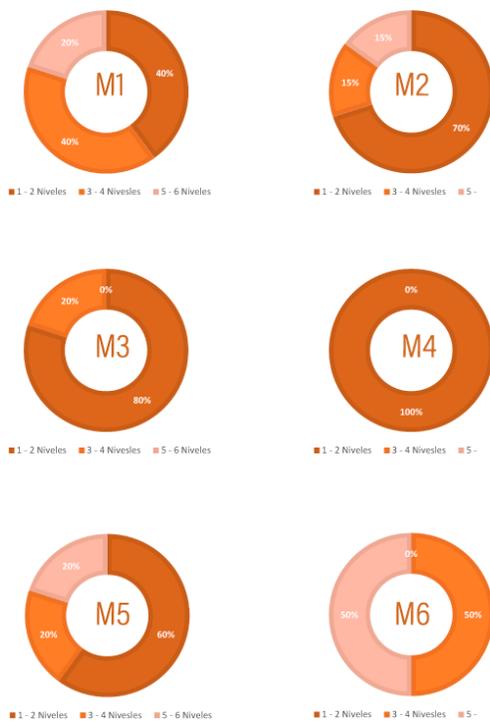
Sin embargo, la localización de los diferentes usos del suelo se debe a temas tales como la cercanía a las vías principales, la concentración de determinado uso en el espacio, la relación de complementariedad con otros usos, entre otros. Es por esta razón, que la mayoría de los establecimientos comerciales y de servicios tienen a localizarse por sectores, es decir, se conoce en que parte del centro se encuentran los talleres automotrices, las tiendas de ropa y calzado, las peluquerías, tiendas de belleza, etc. Y a su vez, estos se ubican sobre las vías principales o secundarias de la zona para obtener mayor oportunidad de ventas.

El área del centro tradicional cuenta con 3.494 predios los cuales según el decreto 155 de 2001 corresponden a usos: Comerciales, Industriales, Institucionales, Recreativos y Residenciales.¹⁶ De los cuales 1.410 predios corresponden al uso comercial que no es compatible con el uso residencial tales como las ferreterías, talleres automotrices, almacenes para el hogar, entre otros. Después se encuentra el uso residencial con 1.158 predios predominando la vivienda unifamiliar ante la bifamiliar y multifamiliar. Encontramos 430 predios correspondientes al comercio local y/o zonal que si es compatible con el uso residencial como lo son las tiendas, droguerías, papelerías, etc. Así mismo, se encuentran 110 predios destinados a bodegas de almacenamiento, 98 a talleres de ornamentación, carpintería, etc. y 101 predios para zonas institucionales y culturales.

Polígono de intervención - Alturas



Figura 86 Mapa 38 del Uso Actual - Polígono de Intervención (Elaboración Propia)



Grafica 8 Alturas (Elaboración Propia)

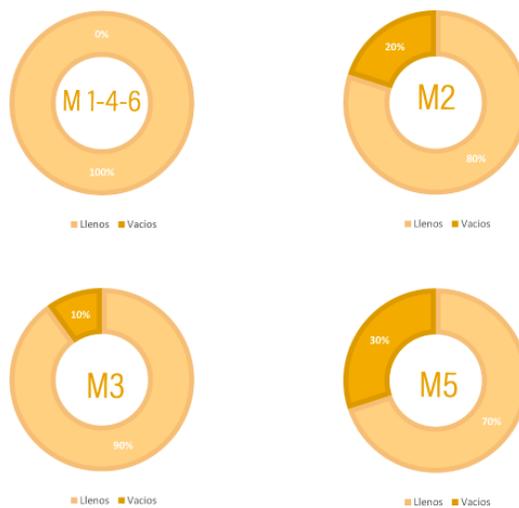
El centro al ser un sector tradicional presenta una morfología damero, es decir, tiene una cuadrícula ortogonal. Sin embargo, estas han sido modificadas por transformaciones físicas como la ejecución de proyectos de infraestructura, pero a su vez por las condiciones naturales mismas del lugar.

Se observa que el mayor rango de nivel de cada manzana en sus números de predios es del 65% entre los niveles 1 - 2, seguido con un rango medio del 25 % entre los niveles 3 - 4 y con un resultado menor del 15 % los niveles 5 - 6. Generando en la zona de estudio que en su totalidad prevalece los niveles 1 - 2.

Polígono de Intervención - Llenos y Vacíos.



Figura 87 Mapa 39 Llenos y Vacíos (Elaboración Propia)



Grafica 9 Llenos y Vacíos (Elaboración Propia)

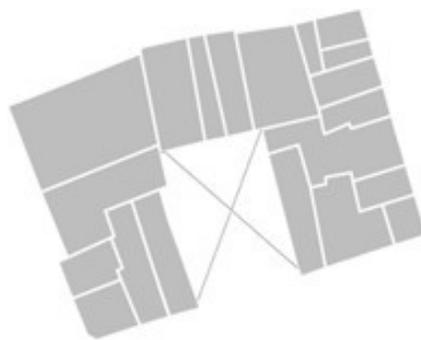


Figura 88 División de Predios (Elaboración Propia)

En el centro tradicional el porcentaje de predios con 2 pisos o más es muy bajo, únicamente se encuentran 624 predios que cuentan con 2 o más pisos distribuidos los usos de la siguiente manera: 393 predios son de uso residencial, en los cuales es muy frecuente que en primera planta existan locales comerciales compatibles, ya sean en viviendas unifamiliares, bifamiliares, conjuntos residenciales y edificios de apartamentos. En los demás predios, se presentan usos como oficinas, consultorios, locales comerciales, institucionales (clínicas, universidades) y bodegas.

Con un mayor sub aprovechamiento del suelo se encuentra las manzanas 1 - 3 - 4 con el 70 %. Esto lleva que los vacíos que se presentan en alguna de las manzanas son áreas de parqueo y los llenos en su totalidad son locales comerciales o centros dotacionales.

En su totalidad los números de predios entre las manzanas 2 - 3 - 4 - 5 equivalen al 80% entre 20 y 30 divisiones por manzanas. Dando un resultado que la mayoría de las manzanas tienen un numero desarrollado de predios.

Polígono de Intervención - Dimensión de Manzanas



Figura 89 Mapa 40 Dimensiones de Manzanas (Elaboración Propia)

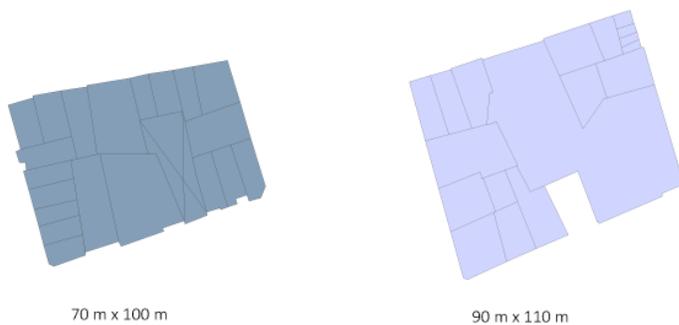


Figura 90 Dimensión de Manzanas (Elaboración Propia)

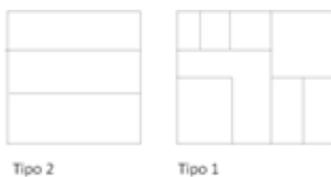
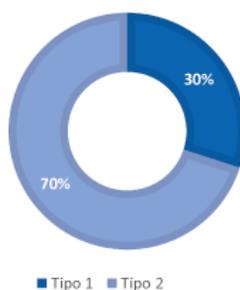


Figura 91 Tipología de Manzana (Elaboración Propia)

Tabla 9 Dimensiones de Manzanas (Elaboración Propia)

Manzanas	Ancho	Largo	Area m2
M1	90 m	85 m	8000,62 m2
M2	75 m	120 m	9344,44 m2
M3	72 m	96 m	6601,90 m2
M4	78 m	96 m	8102,98 m2
M5	87 m	109 m	9970,02 m2
M6	100 m	91 m	8333,50 m2



Grafica 10 Tipología De Manzanas (Elaboración Propia)

La presencia de 3 elementos hídricos de la estructura ambiental de la ciudad generó nuevas morfologías.

Es decir, la primera morfología son las manzanas ortogonales de grandes dimensiones, las cuales están subdivididas en varios predios, principalmente hacia las 4 caras. Esas mismas características se presentan en la morfología 1.2 con la diferencia que no es cuadrada sino rectangular.

La morfología 2, son las manzanas en las que existe uno o dos predios que ocupan más de la mitad o toda la manzana. Y es en esta donde se empiezan a encontrar edificaciones de mayor altura, es decir de 5 pisos en adelante. La morfología 4, surge a partir de la división por la creación de vías de la manzana, son más pequeñas y rectangulares, los predios se localizan hacia 2 caras de la manzana.

Polígono de Intervención- Divisiones de Predios

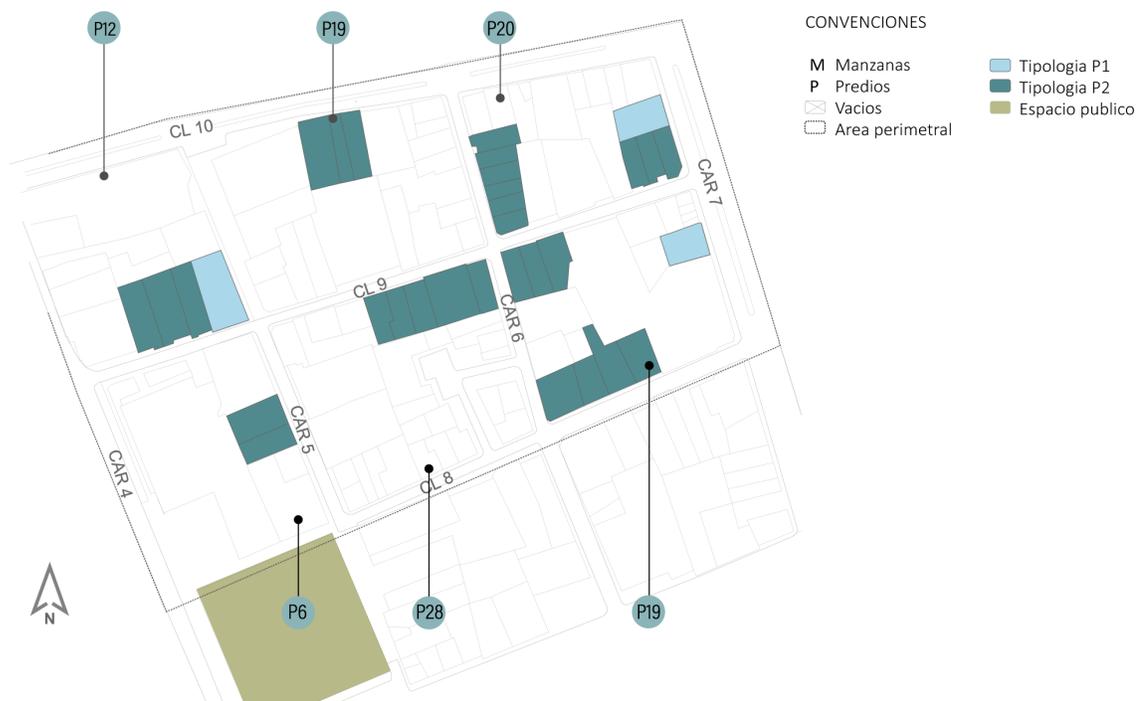


Figura 92 Mapa 41 División de Predios (Elaboración Propia)

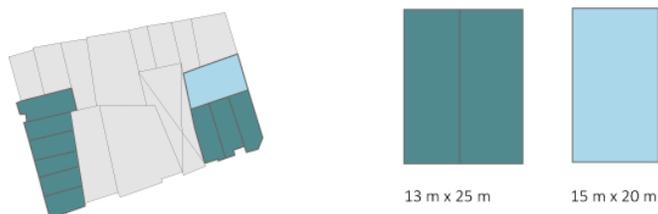


Figura 93 Dimensiones de Predios – Frente fondo 1:2 (Elaboración Propia)

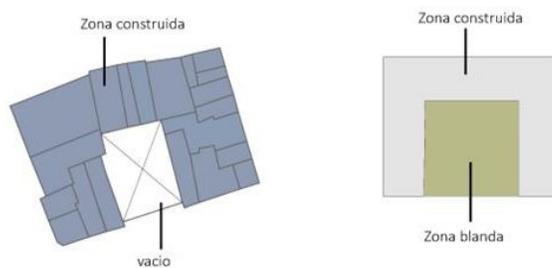


Figura 94 Soporte de Diseño de Super Manzanas (Elaboración Propia)

Tabla 10 Dimensiones de Predios (Elaboración Propia)

Predios	Frente	Fondo	Area
Tipo 1	14 m	34 m	516,10 m ²
Tipo 1	12 m	24 m	268,70 m ²
Tipo 2	18 m	36 m	631,30 m ²
Tipo 2	15 m	24 m	390,60 m ²

El área del centro tradicional cuenta con 3.494 predios los cuales según el decreto 155 de 2001 corresponden a usos: Comerciales, Industriales, Institucionales, Recreativos y Residenciales.16 De los cuales 1.410 predios corresponden al uso comercial que no es compatible con el uso residencial tales como las ferreterías, talleres automotrices, almacenes para el hogar, entre otros. Después se encuentra el uso residencial con 1.158 predios predominando la vivienda unifamiliar ante la bifamiliar y multifamiliar. Encontramos 430 predios correspondientes al comercio local y/o zonal que si es compatible con el uso residencial como lo son las tiendas, droguerías, papelerías, etc. Así mismo, se encuentran 110 predios destinados a bodegas de almacenamiento, 98 a talleres de ornamentación, carpintería, etc. y 101 predios para zonas institucionales y culturales.

Polígono de Intervención- Equipamientos Dotacionales

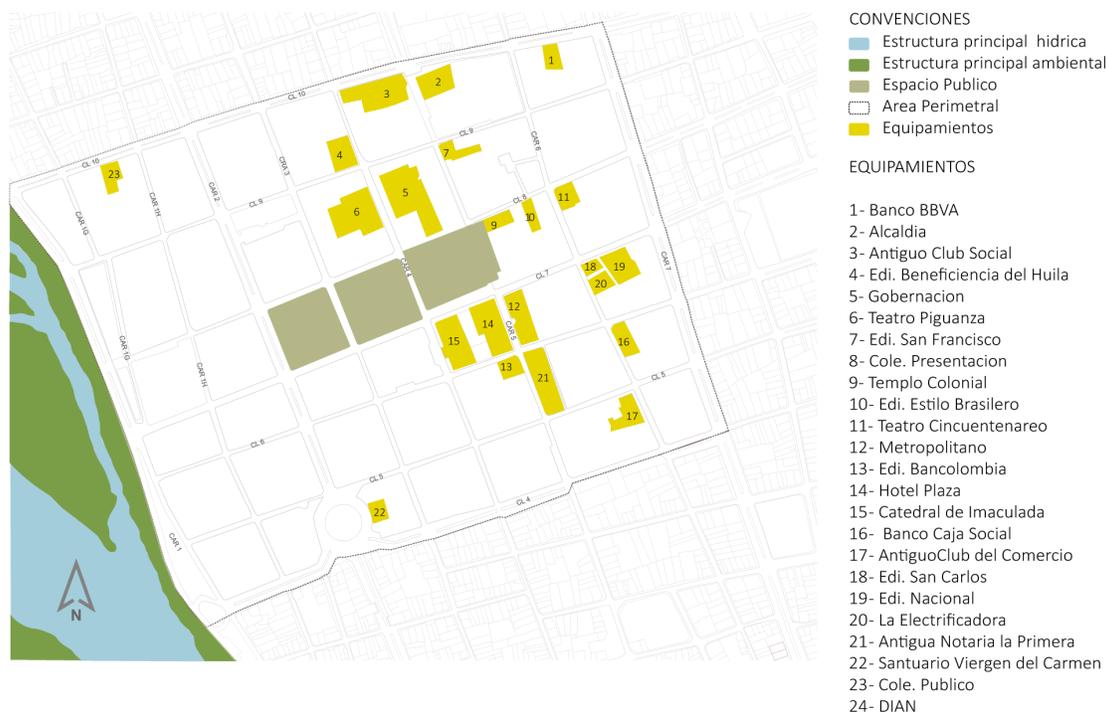


Figura 95 Mapa 42 Equipamiento Dotacionales (Elaboración Propia)

El centro de la ciudad está bien dotado de equipamientos comerciales, institucionales y dotacionales, los cuales se encuentran localizados en la zona conocida como el microcentro de la ciudad – área conformada entre la calle 10 y la calle 4 y entre la carrera 1 y la carrera 7, y también se encuentran esparcidos hacia el norte del centro tradicional. En cuanto a equipamientos educativos, el centro de Neiva presenta un alto porcentaje en instituciones escolares de primaria y secundaria, tanto privadas como públicas, siendo el más representativo y antiguo de la zona el colegio La Presentación. Y de carácter universitarias presenta únicamente a la Universidad Cooperativa, la cual presento un fenómeno de cambio de uso en la zona, paso de ser un espacio residencial a ser de uso institucional.

Lo mismo sucede en los equipamientos de salud, a pesar de que la mayoría de las instituciones son de carácter privado y se encuentran localizadas sobre un eje en específico (el eje de la carrera séptima) y no sobre todo el territorio, afectando así el área de influencia en cuanto al acceso peatonal por los residentes del sector. Estos equipamientos tienen un área de 15.722 m² por lo que no existe un déficit de estos, debido a que los habitantes necesitan 1.15 m² y el área de los equipamientos da para 1.36 m² por habitante.

Caso contrario sucede con los equipamientos culturales, el sector carece en su totalidad de museos, teatros, bibliotecas, entre otros espacios en los cuales la población pueda ver expresiones de arte, cultura. Esto genera problemas en la ciudad, debido a que Neiva es conocida cultural y turísticamente por el festival Folclórico y Reinado Nacional del Bambuco, más conocido como las fiestas de San Juan y San Pedro, las cuales se llevan a cabo en la ciudad desde 1960 y son reconocidas como patrimonio cultural de la nación¹⁵. Sin embargo, no existe en la ciudad infraestructura que permita llevar a cabo las diferentes actividades que esto conlleva, generando una improvisación y un desorden en el desarrollo de esta.

Polígono de Intervención – Usos del suelo

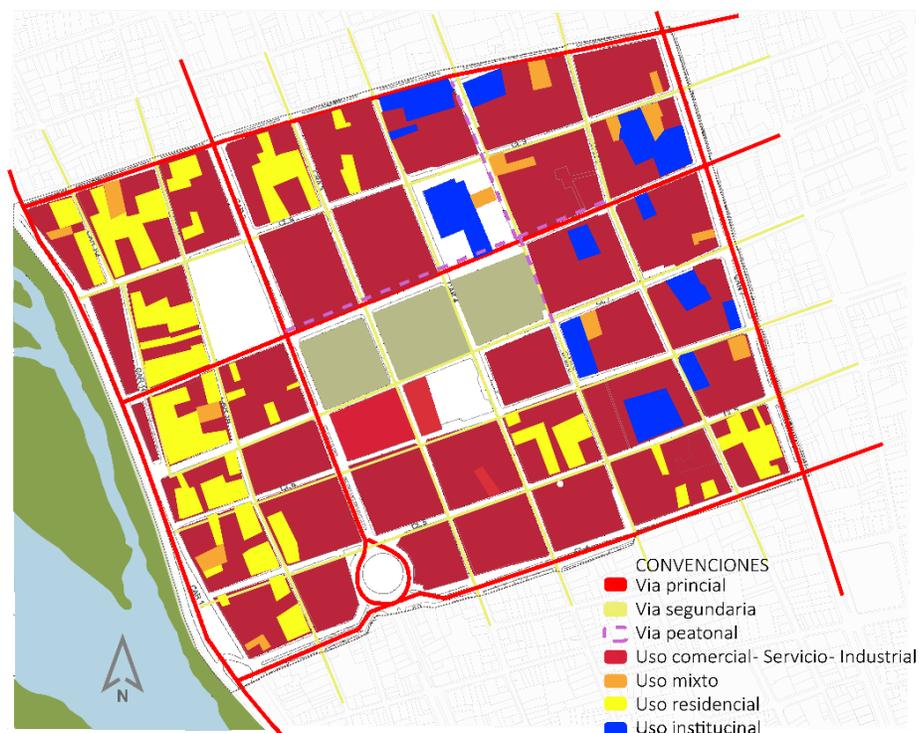


FIGURA 96 Mapa 43 Usos del Suelo (Elaboración propia)

El área del centro tradicional cuenta con 3.494 predios los cuales según el decreto 155 de 2001 corresponden a usos: Comerciales, Industriales, Institucionales, Recreativos y Residenciales.¹⁶ De los cuales 1.410 predios corresponden al uso comercial que no es compatible con el uso residencial tales como las ferreterías, talleres automotrices, almacenes para el hogar, entre otros. Después se encuentra el uso residencial con 1.158 predios predominando la vivienda unifamiliar ante la bifamiliar y multifamiliar. Encontramos 430 predios

correspondientes al comercio local y/o zonal que si es compatible con el uso residencial como lo son las tiendas, droguerías, papelerías, etc. Así mismo, se encuentran 110 predios destinados a bodegas de almacenamiento, 98 a talleres de ornamentación, carpintería, etc. y 101 predios para zonas institucionales y culturales.



GRAFICA 11 Clasificación de Predios (Elaboración Propia)

Así mismo, en el centro tradicional el porcentaje de predios con 2 pisos o más es muy bajo, únicamente se encuentran 624 predios que cuentan con 2 o más pisos distribuidos los usos de la siguiente manera: 393 predios son de uso residencial, en los cuales es muy frecuente que en primera planta existan locales comerciales compatibles, ya sean en viviendas unifamiliares, bifamiliares, conjuntos residenciales y edificios de apartamentos. En los demás predios, se presentan usos como oficinas, consultorios, locales comerciales e institucionales.

Polígono de Intervención – Invasión de Espacio Público

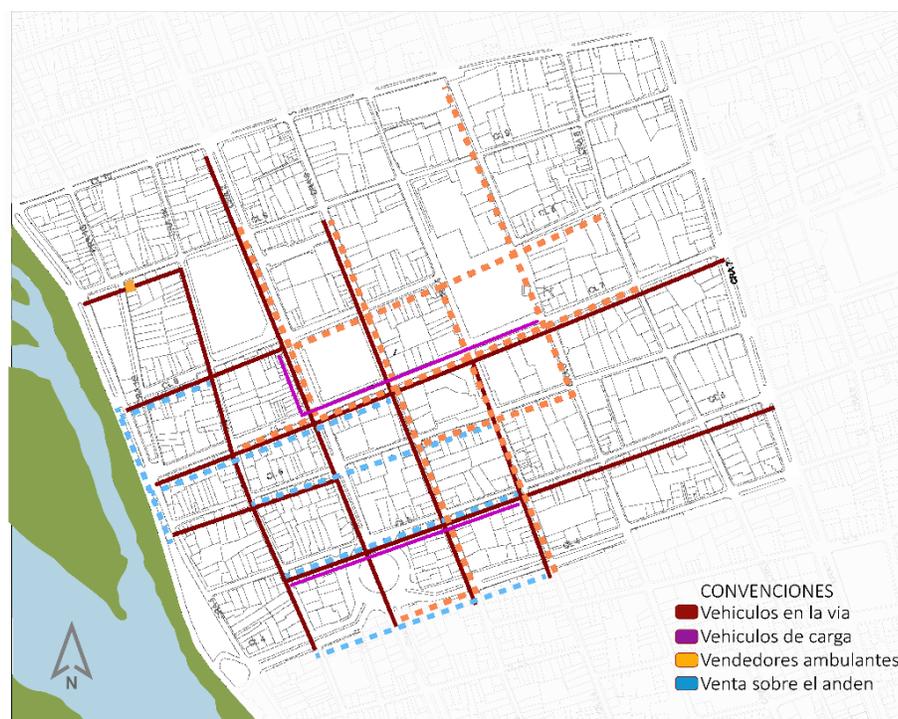


FIGURA 97 Mapa 44 Invasión de Espacio Público (Elaboración Propia)

Invasión por ventas informales. Esto genera una disminución en el espacio efectivo de los andenes, puesto que estos rompen con la circulación del peatón. Incluso en algunos casos, estos se localizan sobre la vía debido a que no caben en el andén, obstaculizando no solo la circulación peatonal sino la vehicular.



Polígono de Intervención – Dimensión de los Andes

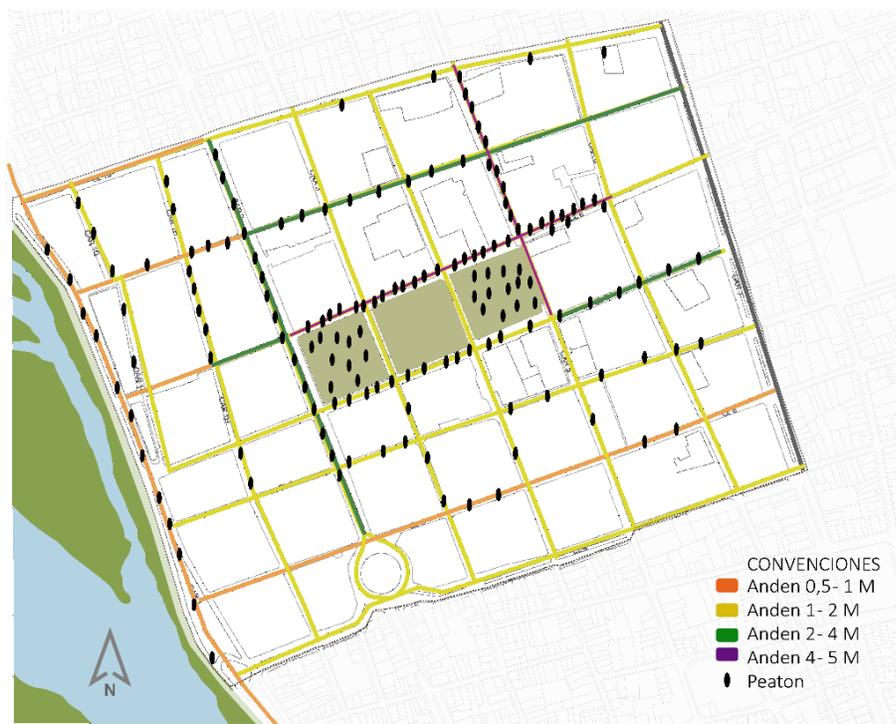


FIGURA 98 Mapa 34 Dimensión de los Andes (Elaboración Propia)

El centro presenta diferentes dimensiones en los andenes generando dificultades en la circulación y en la conexión de los elementos públicos. Los andenes con dimensiones entre 0.5 m y 2 m, son los que más problemáticas presentan, sobre todo si se encuentran en lugares de alto flujo peatonal, esto sucede sobre los ejes viales en los cuales se encuentra el uso comercial y de servicios zonal tales como encuentran peluquería, cacharrerías, venta de ropa, supermercados, entre otros



Polígono de Intervención – Conflictos



FIGURA 99 Mapa 35 (Elaboración Propia)

Los vendedores: informales se clasifican según el Artículo 1 del Decreto 098 de abril de 2004 en: estacionarios, quienes desarrollan su actividad alrededor de quioscos o casetas; Semi estacionarios, realizan las ventas en carretillas; y Ambulantes, portan sobre su cuerpo o sus manos la mercancía.

Por cuestiones de temperatura en la ciudad, lo cual afecta las dinámicas de la población y de los vendedores ambulantes, es por esto que estos últimos se localizan principalmente en espacios que cuenten con buena vegetación, para poder estar bajo la sombra de los árboles o en vías angostas con edificaciones altas que proporcionen sombra. Así mismo, algunos cuentan con su

propia carretilla y en esta colocan una gran sombrilla para ayudarlos a protegerse de las fuertes temperaturas.

Dimensión social: El centro de Neiva además de presentar deterioro físico presenta problemas que aumentan la percepción o imagen urbana negativa del sector por parte de la población residente, flotante y turistas. Dichos problemas son la inseguridad, presencia de habitantes de la calle, la prostitución, entre otros.

Polígono de Intervención – Zonas Críticas



FIGURA 100 Mapa 36 Zonas Críticas (Elaboración Propia)

La inseguridad: es uno de los grandes problemas que aqueja el centro de la ciudad, no solo por el índice de diferentes sucesos delictivos sino por la percepción de inseguridad que se percibe en la zona. Dicha percepción es diferente en las horas del día y en las horas de la noche, puesto que durante el día hay una presencia masiva de transeúntes, vendedores informales sobre todo sobre la carrera 5, carrera 7, carrera 2, calle 4, Parque Santander, Plaza Cívica y plaza de San Pedro, lo que genera la sensación de mayor seguridad. Caso contrario sucede durante la noche, debido a que se cambian las dinámicas del lugar después de las ocho de la noche, pasando de ser un lugar con un gran flujo de población flotante y llena de vendedores y de comercio, a ser

una zona con muy bajo movimiento. Únicamente se percibe vendedores ambulantes de comida rápida, localizados sobre la carrera 2 y la calle 4 principalmente en el área circundante a la plaza cívica.



GRAFICA 12 Inseguridad (Elaboración Propia)

La prostitución: en la ciudad de Neiva, la prostitución se realiza en diferentes partes del centro de la ciudad tales como la av. circunvalar, sobre el parque el caracolí y desde la calle 7 hasta la cuarta debido a la presencia de moteles y bares en la zona, sobre la calle 7 y la carrera 2. Sin embargo, la actividad se concentra en los alrededores del Parque Santander, en donde ha sido frecuente por muchos años y es el lugar en el cual se encuentran aproximadamente 45 mujeres ejerciendo esta actividad, en la plaza Cívica, por la carrera segunda y su contexto inmediato como el centro comercial Los Comuneros, en este lugar las distintas proxenetas ofrecen niñas desde los 13 años a las mototaxistas, taxistas y demás transeúntes de la zona. No se tienen cifras exactas sobre la concentración de esta actividad, debido a que esta se lleva a cabo en algunas residencias, bares u hoteles, que ofrecen sus espacios para el uso clandestino de esta actividad en

el sector, y muchas de estas personas se escudan diciendo que se encuentran trabajando dentro de las denominadas zonas de tolerancia, pero en la ciudad de Neiva dentro del área urbana no están permitidas, como se menciona en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Habitantes de la calle: la ciudad de Neiva para el año 2009 cuenta con 307 personas que habitan en la calle, de los cuales la mayoría son hombres y estos se localizan principalmente en el área centro de la ciudad, en los ejes de la carrera 5, carrera 2, el eje ambiental del malecón del río Magdalena y el Río Oro, la plaza cívica, la plaza de San Pedro y el Parque Santander, debido a que por estas zonas es donde mayor vegetación se encuentra, lo cual es favorable para mitigar las altas temperaturas que se dan en la ciudad, y también es el lugar donde se encuentran lugares de compra de material reciclado. La mayoría de estas personas son originarias de Neiva, sin embargo, el 45% proviene tanto de otros municipios del Huila como de todo el país, por lo cual se encuentran dos tipos de habitantes de la calle, los que se deambulan por toda la ciudad y en las noches se localizan y duermen en el andén o antejardín de algunas residencias o locales comerciales, y están los que hacen cambuches sobre las rondas del río Magdalena o del río Oro y bajo los puentes de la canalización de la quebrada la toma.

Polígono de Intervención- Sentidos Viales

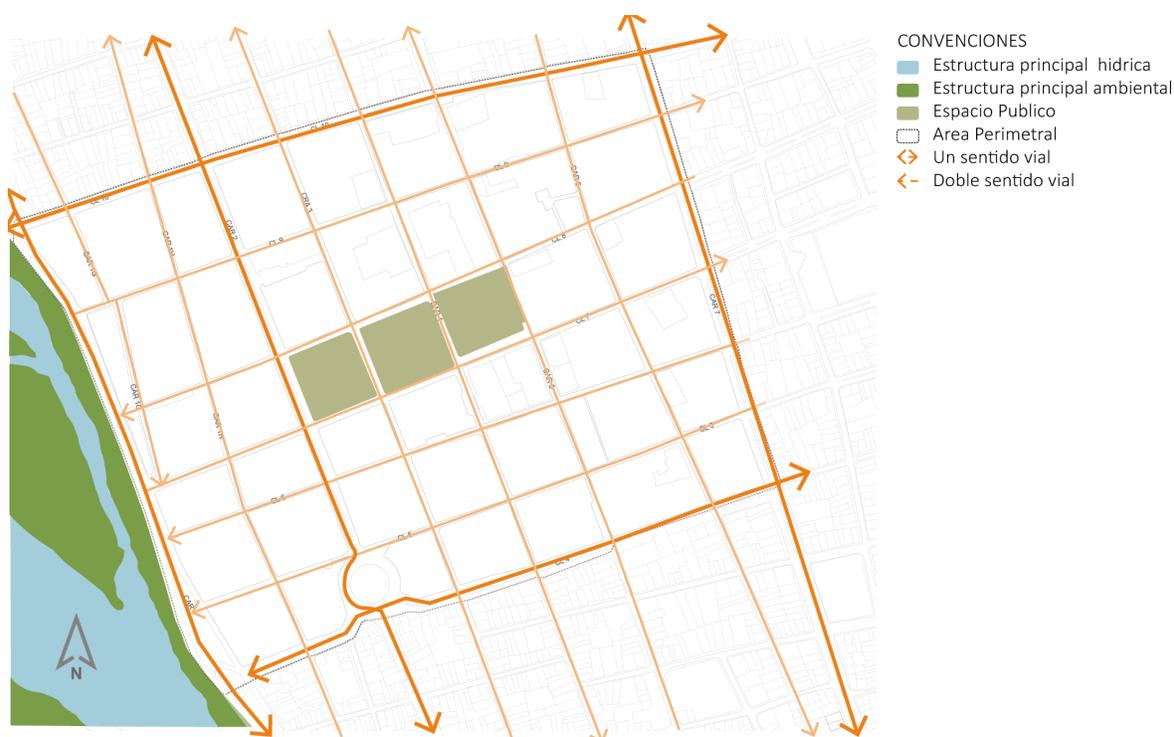


Figura 101 Mapa 43 Sistema Vial y Movilidad (Elaboración Propia)

La malla vial principal del centro tradicional está conformada por la Avenida Circunvalar, la carrera 2, la carrera 7, la carrera 5, en el sentido norte-sur, cada uno con dos carriles y un separador vial en medio. Y la calle 10, la calle 4ta, la Av. La Toma, la Av. Del Río Oro, y la calle 8, conformadas por 2 carriles hacia el oriente y 2 carriles hacia el occidente. La malla vial secundaria o ejes viales de apoyo está conformada por la carrera 6, la carrera 4, la carrera 3, la calle 9, la calle 7, la calle 6 y la calle 5, conformadas por 2 carriles, en su mayoría en un solo sentido.

Los usos en la periferia de la ciudad y en los bordes del centro tradicional son en su mayoría residencial, lo que los hace dependientes del centro, razón por lo cual además de su ubicación, no solo la convierten en una zona bien servida por sistema de transporte público, sino que el particular debe atravesarlo para ir de un lado de la ciudad al otro.

Polígono de Intervención- Estructura vial



Figura 102 Mapa 44 Estructura Vial (Elaboración Propia)

El incremento constante de la movilidad, especialmente tráfico de paso, tiene como secuelas la contaminación, ruidos, congestión, ocupación del viario por vehículos, riesgos añadidos para el peatón.

Problemática.

- Espacio público saturado
- Paso de vehículos de transporte público que generan desorden y obstaculizan el flujo vehicular y peatonal.
- Contaminación y ruido causado por el desorden y saturación de tránsito.

- Concentración de rutas de transporte y de vehículos particulares.
- Usos incompatibles con el Plan de Ordenamiento Territorial como bares, cantinas, talleres de automóviles, carros de carga pesada y motocicletas que se establecen en el sector el Estadio que producen inseguridad y deterioro social.
- No cuenta con ciclo rutas en las vías primarias ni secundarias que facilite el acceso del sector.
- Utilización de vehículos de carga que por su peso deterioran el pavimento y los andenes.
- Deterioro de su patrimonio arquitectónico y monumental.
- Invasión del Espacio Público por Establecimientos Comerciales o de Servicio.
- El deterioro ambiental y espacial causado por el desorden urbano El espacio público.
-

Potencialidades.

- Alta accesibilidad en transporte colectivo con flujo constante de personas por el lugar.
- Los elementos naturales son pilar importante para conectar a los habitantes con la ciudad.
- Los equipamientos colectivos patrimoniales como lugares de gran importancia y relevancia.

Polígono de Intervención- Perfiles Viales actuales

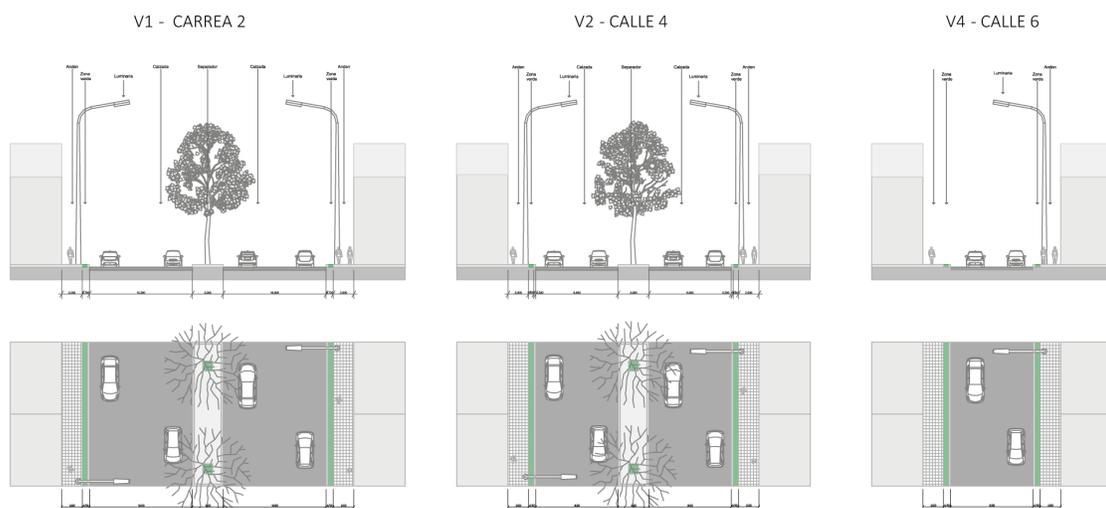


Figura 103 Perfiles Viales Actuales (Elaboración Propia)

En algunas vías se pueden encontrar diferentes perfiles, o número de carriles. Por ejemplo, La carrera 5 es una de las vías que presenta a lo largo del área del centro tradicional tres clases de perfiles, el primer tramo es considerado de tipo v-2 el cual está comprendido entre la Av. La Toma y la calle 10 con calzada de 7.7 mts; el segundo tramo de la carrera quinta se convierte en una vía peatonal entre la calle 10 y la calle 7, y en el último tramo entre la calle 7 y avenida circunvalar un perfil V-3 sin separador y una calzada de 10 mts. Esta zona se caracteriza por tener el acceso a estas actividades principalmente por medio de motorizados, es decir, se les da mayor prioridad a los vehículos que al peatón y al ciclista, debido a la falta de red vial peatonal y a la inexistencia de continuidad en los andenes y conexión de espacio público.

Formulación de Proyecto

Polígono de Formulación – Propuesta de Super Manzanas



Figura 104 Mapa 46 Propuesta de Super Manzanas (Elaboración Propia)

- La peatonalización de las calles internas de las súper manzanas, correspondiendo a la teoría aplicada de Salvador Rueda.
- Intervención de espacio público de las super manzanas estableciendo la movilidad peatonal.

Polígono de Formulación – Sistema Peatonal y Parquederos

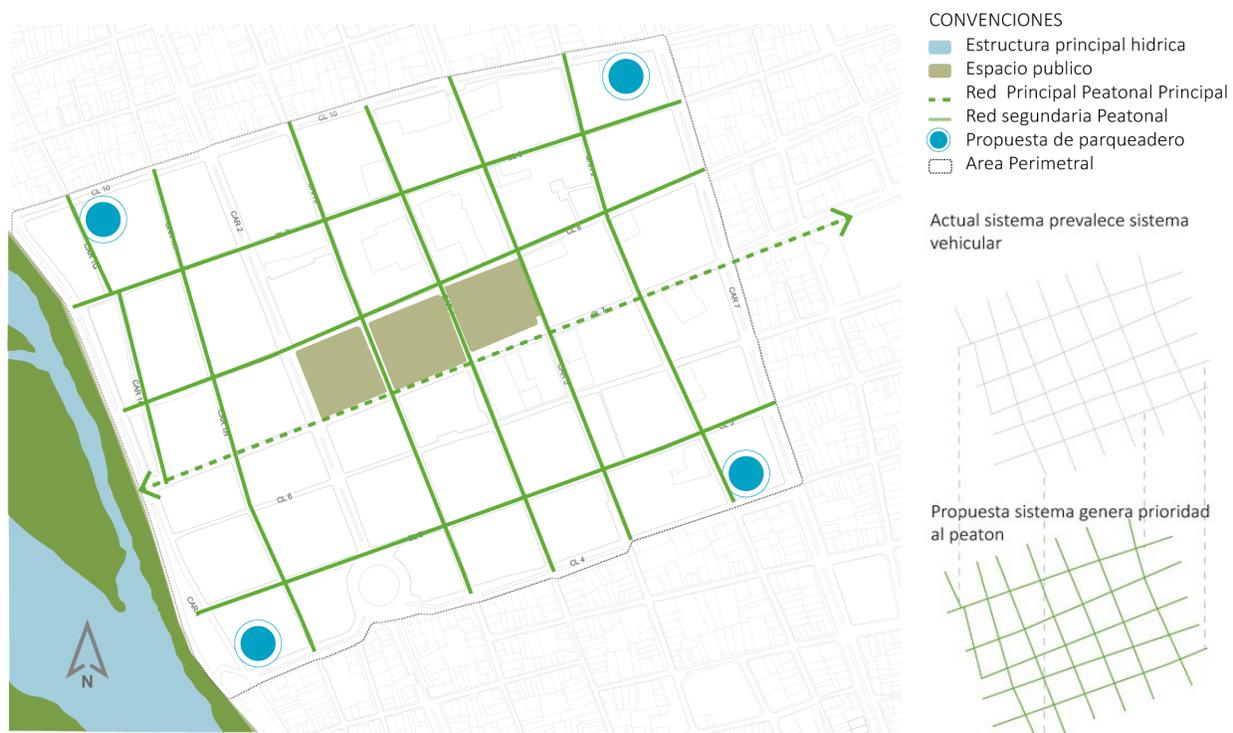


Figura 105 Mapa 47 Sistema Peatonal y Parquedero (Elaboración Propia)

- Se propone un sistema de ciclo rutas en donde se facilite la comunicación del micro centro con el resto de la ciudad por medio de ciclo rutas, brindando conexión medio ambiental a cada uno de los puntos cardinales de la ciudad.
- Se Propone zonas de parqueos que supla esa necesidad de microcentro. Generando descongestión en los sistemas Peatonales.

Polígono de Formulación – Conexiones Vehiculares

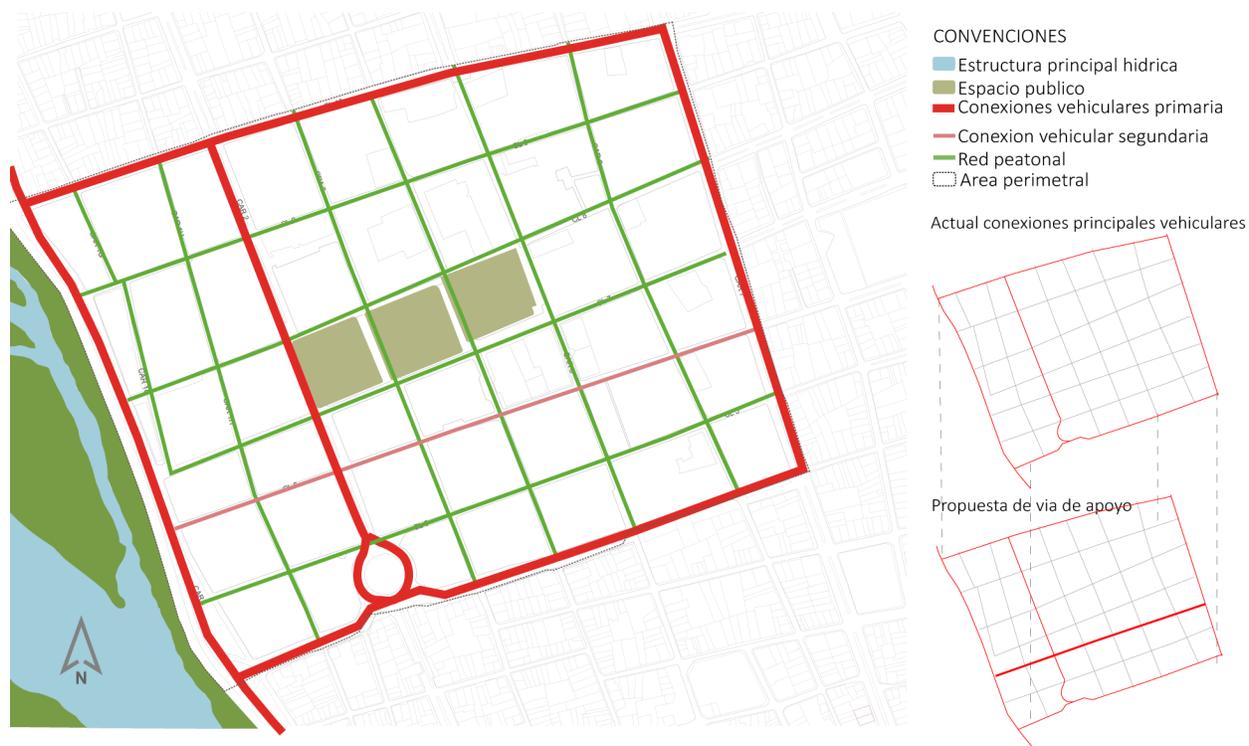


Figura 106 Mapa 48 Sistema Estructurante (Elaboración Propia)

- Se propone un sistema de organización vial que articule cada una de las súper manzanas que se quieren establecer dentro del micro centro de la ciudad
- . Se establece una nueva orientación vial a cada una de las vías que se encuentran en el micro centro de la ciudad en donde se establece una movilidad perimetral a cada una de las súper manzanas establecidas en el proyecto.
- Se Propone una vía de Apoyo secundaria para el flujo vehicular del Oriente a Occidente.

Polígono de Formulación – Perfiles Viales Propuestos

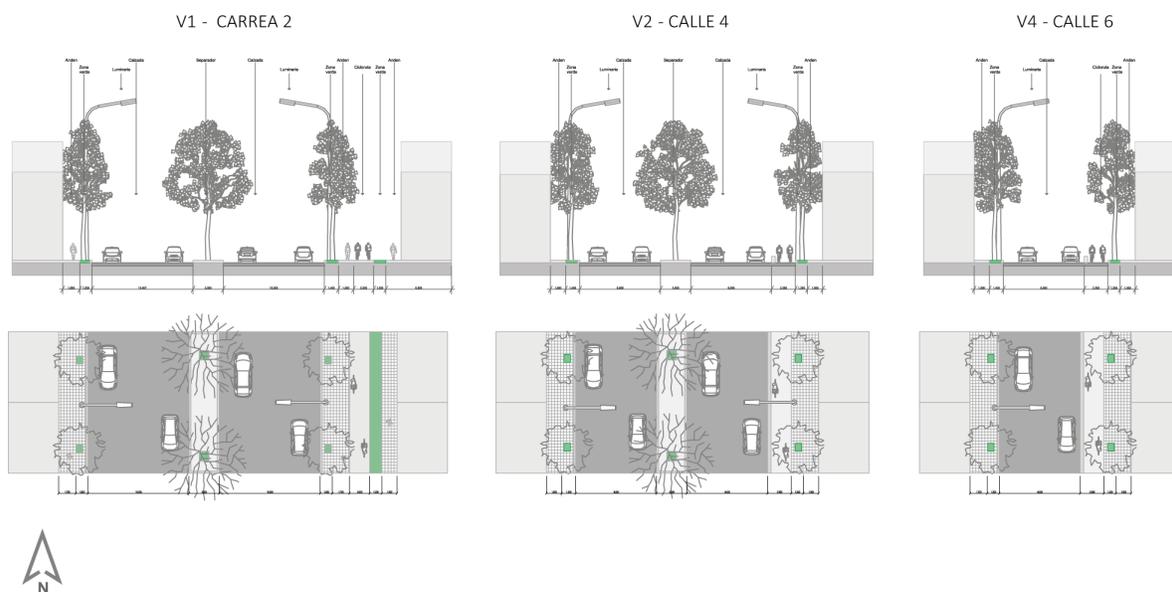


Figura 107 Perfiles Viales Propuestos (Elaboración Propia)

- Se propone el mejoramiento de los perfiles actuales con la implementación de ciclorrutas, ampliación de espacios peatonales y jardinería, dando una mejor fluidez tanto vehicular y peatonal con el fin de tener una mejor visualidad al acceso del microcentro.

Polígono de Formulación – Flujos Peatonales y Vehiculares



Figura 108 Mapa 59b Flujos Peatonales y Vehiculares (Elaboración Propia)

- La peatonalización de las calles internas de las súper manzanas, correspondiendo a la teoría aplicada de Salvador Rueda.
- Intervención de espacio público de las super manzanas establecidas fortaleciendo la movilidad peatonal.

Polígono de Formulación – Alturas de Manzanas

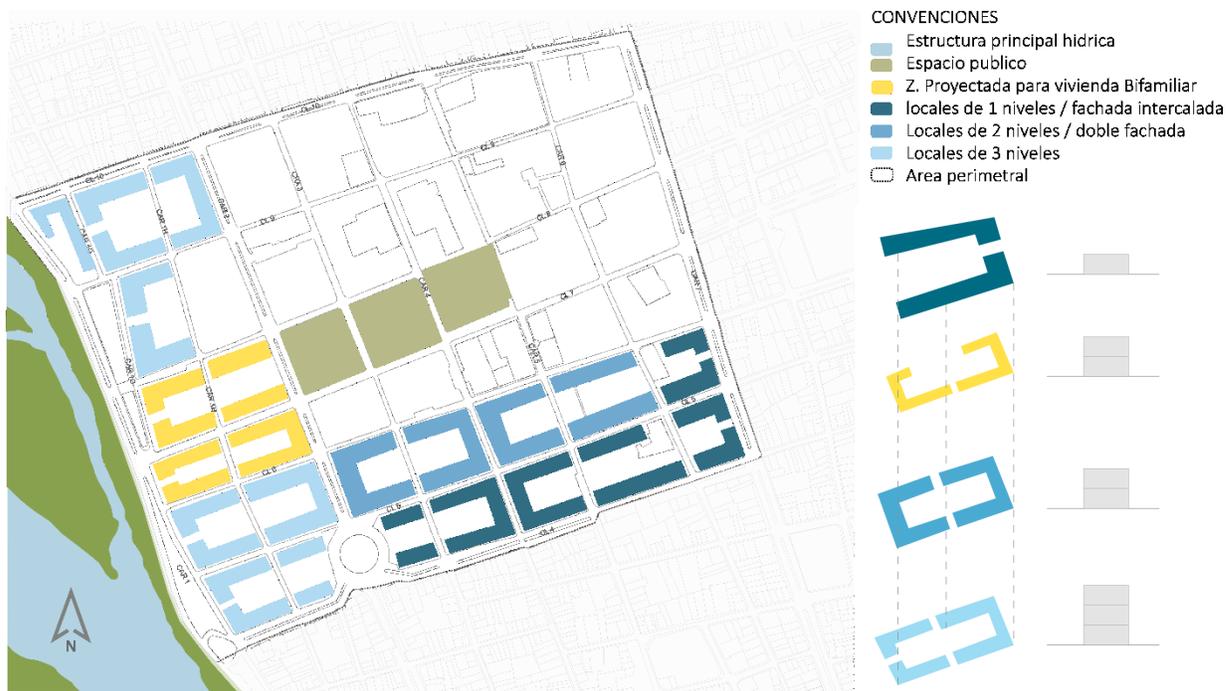


Figura 109 Mapa 50 Alturas de Manzanas (elaboración Propia)

- Al presentar diferentes niveles de alturas en las super manzanas y a los locales pertenecientes de ella se genera diferentes visuales al microcentro de la ciudad, volviéndola las más activa y comercial a los diferentes a los diferentes servicios que se presentan.

Polígono de Formulación – Usos de Servicios



Figura 110 Mapa 52 Servicios de Uso de Suelo (Elaboración Propia)

- Dando una nueva propuesta de manzanas y áreas delimitantes para cada servicio comercial, se tienen en cuenta cada servicio para un desarrollo adecuado y crecimiento a nivel municipal y departamental, promoviendo el turismo e identidad al microcentro de Neiva.

Polígono de Formulación – Conexiones Ambientales

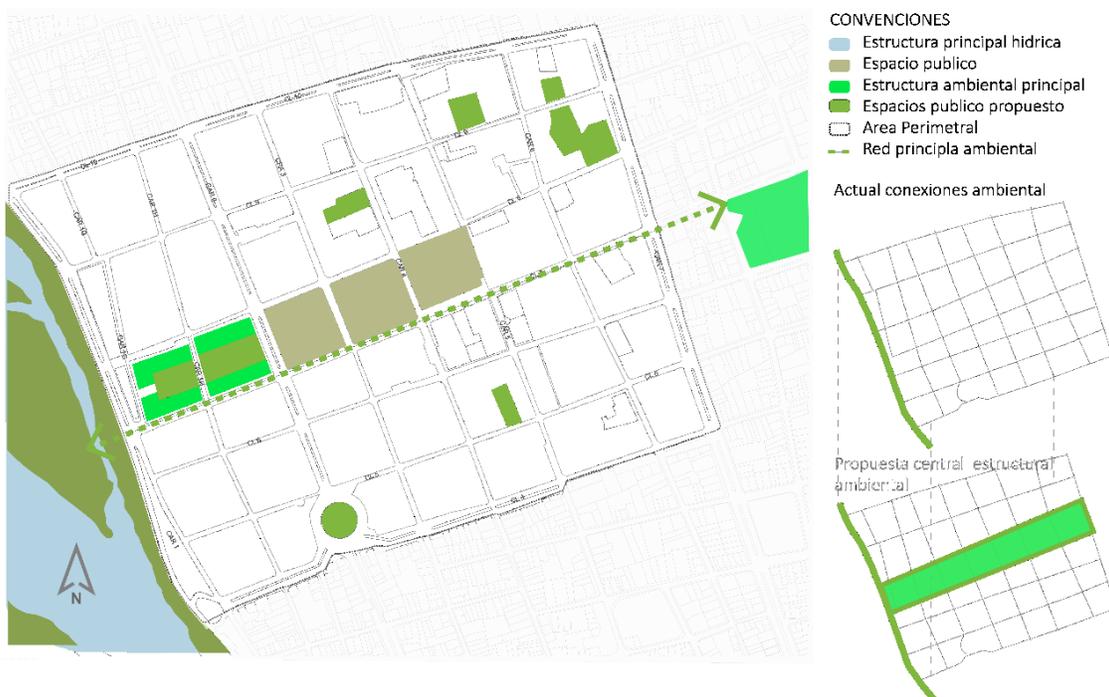


Figura 111 Mapa 53 Conexiones Ambientales (elaboración Propia)

- Como alternativa de solución se pretende la unificando y conformación de eje verde por la calle 7 que conecte con las plazas centrales del microcentro de la ciudad de Neiva hacia el Parque de la Música Jorge Villamil.
- Se establecen diferentes tipos de tramos en la red ambiental Principal con actividades recreativas y pasivas para el sector.
- Articulación y restauración de las zonas verdes existentes.

Polígono de Formulación – Super Manzanas



Figura 112 Mapa 54 Super Manzanas (Elaboración Propia)

- Se determina las tipologías de manzanas por el medio del análisis morfológico que se generó en un sector de la zona de estudio, llevando que ciertas manzanas tienen vacíos centrales, lo cual nos permite que las nuevas super manzanas tengan ese lenguaje y sus vacíos se han zonas de recreación y esparcimiento para la comunidad.
- Articular: el espacio público va a ser el ordenador y vinculador de los diferentes equipamientos y espacios propuestos y existentes. Esto permite la creación de espacios recreacionales, de encuentro y de expresión social y cultural.

Polígono de Formulación – Tipología de Manzana L



Figura 113 Mapa 55 Tipología L (Elaboración Propia)

Tabla 11 Área de Construcción – Espacio Público (Elaboración Propia)

<u>Tipología L</u>	<u>Área construida</u>	<u>Espacio publico</u>
Manzana 1	2.520 m ²	4192,29 m ²
Manzana 2	2.880 m ²	6885,86 m ²
Manzana 3	3.557 m ²	4500,41 m ²

Tabla 12 Predios - Alturas (Elaboración Propia)

<u>Tipología L</u>	<u>predio</u>	<u>Altura</u>
Manzana 1	44 m	Nivel 1
Manzana 2	52 m	Nivel 1
Manzana 2	24 m	Nivel 3

- La tipología manzana en L se presenta en su mayoría en la carrera 7 debido que es una vía principal de gran fluido vehicular y peatonal al. Esto genera que esta tipología ofrezca al peatón un buen acceso a la zona de estudio.

Polígono de Formulación – Tipología de Manzana C

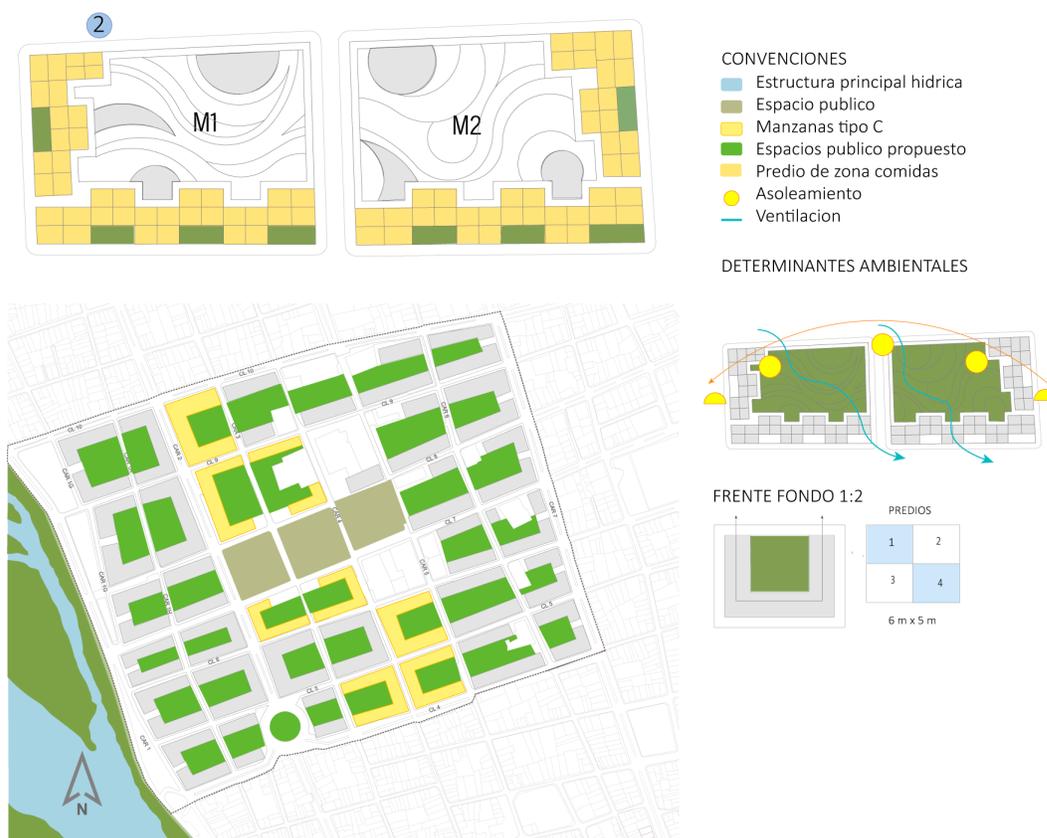


Figura 114 Mapa 56 Tipología C (Elaboración Propia)

Tabla 13 Área Construida - Espacio Público (Elaboración Propia)

Tipología de manzana C

<u>Tipología C</u>	<u>Área construida</u>	<u>Espacio publico</u>
Manzana 1	1.050 m ²	3.802 m ²
Manzana 2	1.260 m ²	4.064 m ²

Tabla 14 Dimensión de Predios - Alturas (Elaboración Propia)

Tipología de manzana C

<u>Tipología C</u>	<u>predio</u>	<u>Altura</u>
Manzana 1	40 m	Nivel 2
Manzana 2	40 m	Nivel 2

Polígono de Formulación – Tipología de Manzana U cerrada



Figura 115 Mapa 57 Tipología U cerrada (Elaboración Propia)

Tabla 15 Área Construida - Espacio Público (Elaboración Propia)

<i>Tipología de manzana U</i>		
<u>Tipología U</u>	<u>Área construida</u>	<u>Espacio publico</u>
Manzana 1	3.107 m ²	3.750 m ²
Manzana 2	3.107 m ²	4.307 m ²

Tabla 16 Dimensión de Predio - Niveles (Elaboración Propia)

Tipología de manzana U

<u>Tipología U</u>	<u>predio</u>	<u>Altura</u>
Manzana 1	56 m	Nivel 3
Manzana 2	56 m	Nivel 3

Plano Morfológico

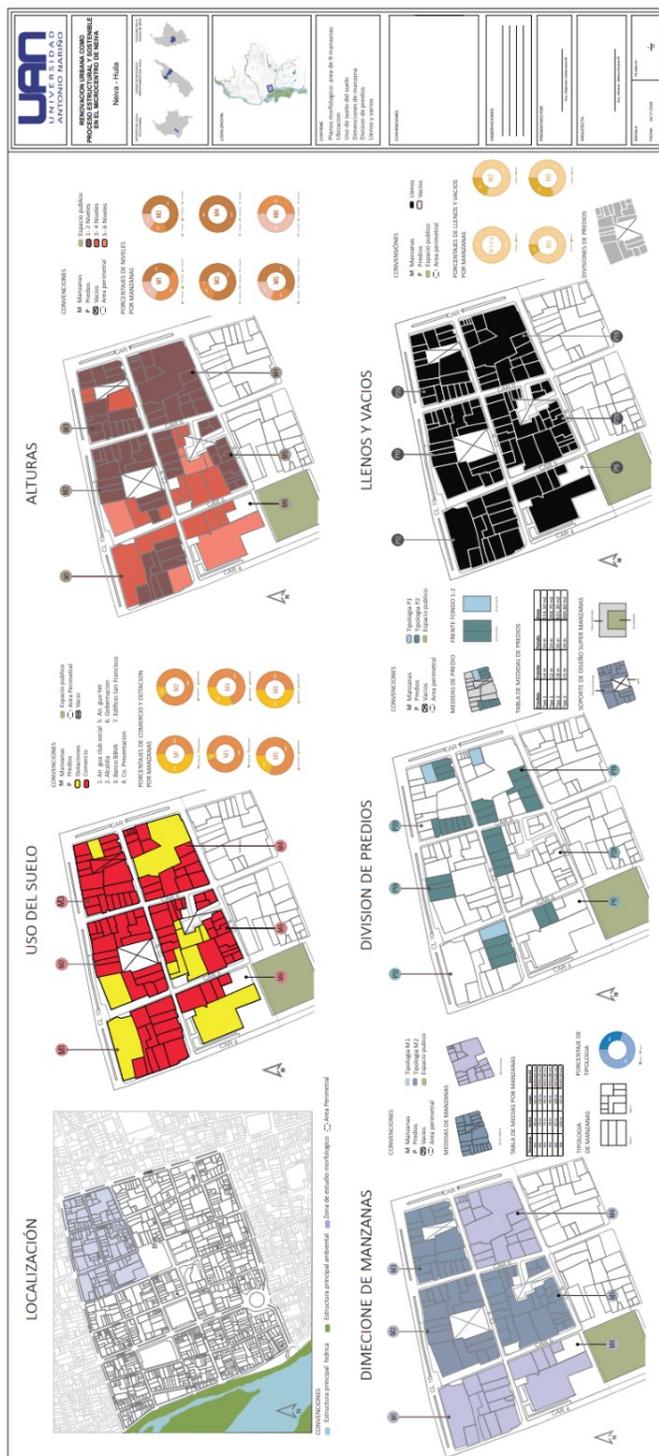


Figura 116 Mapa 58 Morfología Urbana (Elaboración Propia)



Figura 117 Mapa 59 Fachada Urbana (Elaboración Propia)

Plano Problemática



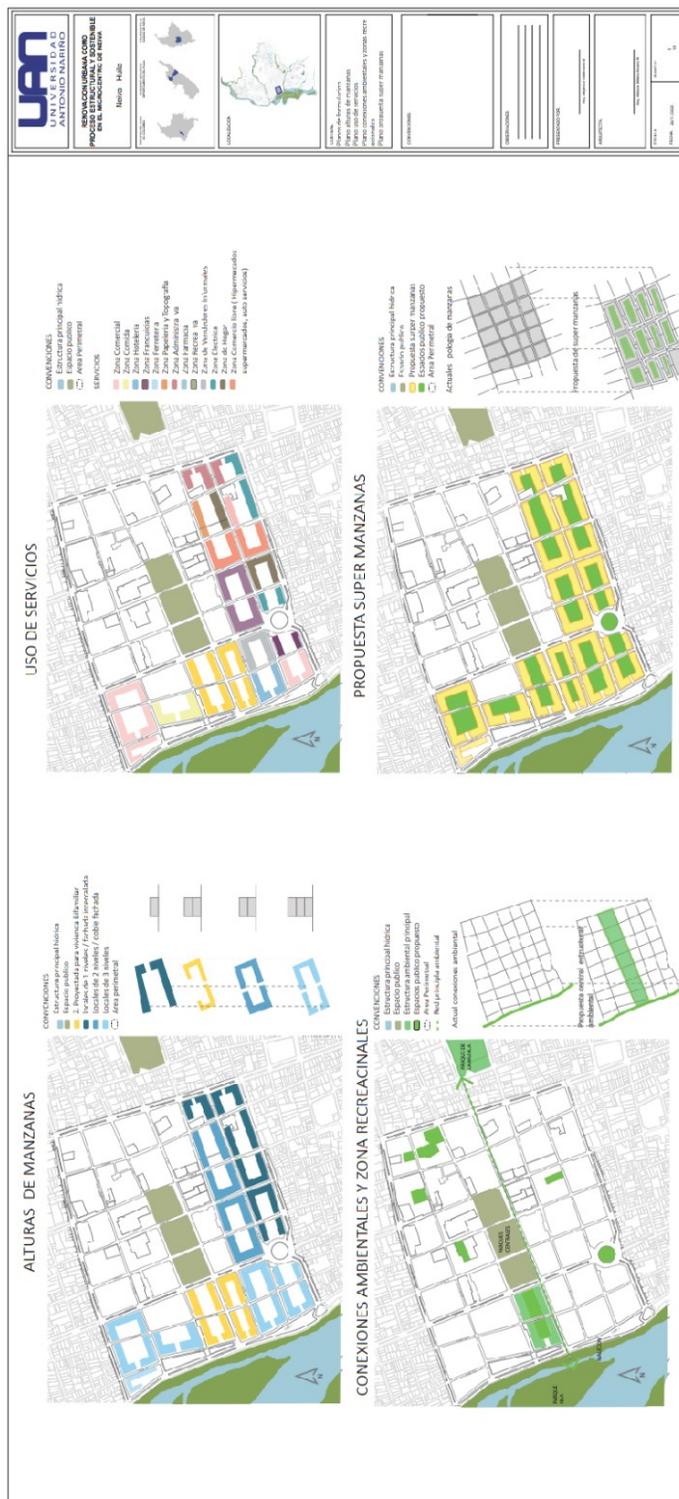
Figura 118 Mapa 60 Problemática (Elaboración Propia)

Plano Formulación



Figura 119 Mapa 61 Formulación parte uno (Elaboración Propia)

Polígono de Formulación – Formulación



Plano Tipo de usos

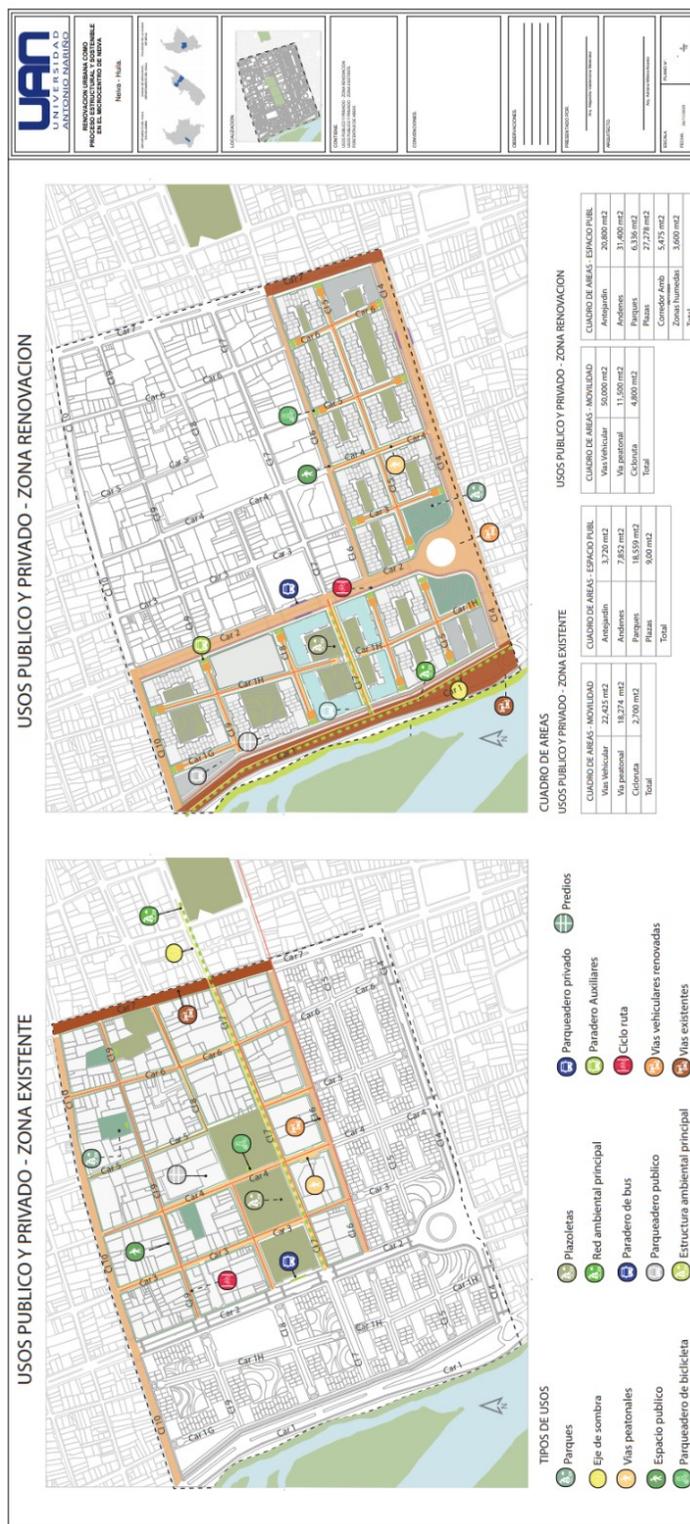


Figura 121 Mapa 63 Tipo De Usos (Elaboración Propia)

Plano Actividades Propuesta

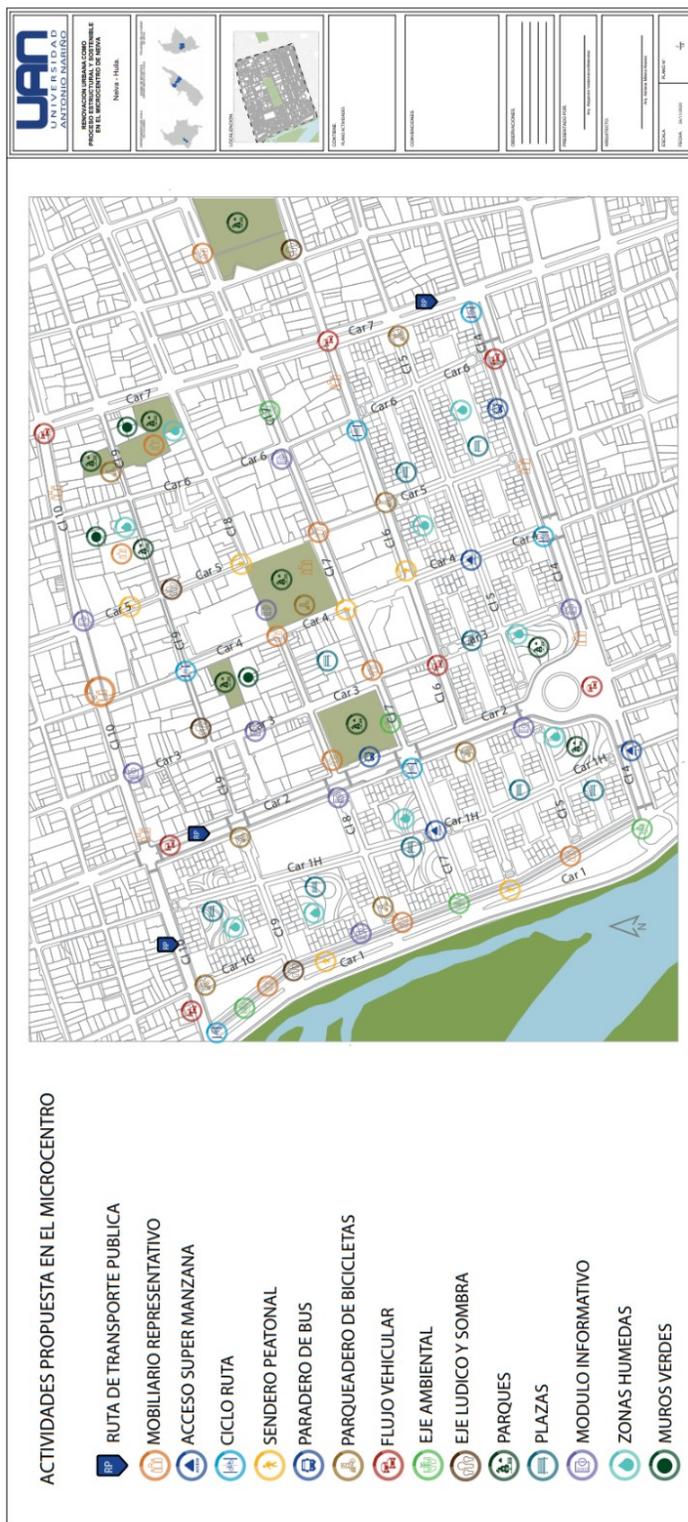


Figura 122 Mapa 64 Actividades propuestas (Elaboración Propia)

Plano Mobiliarios

UAN
UNIVERSIDAD
ANTONIO MARRERO

INNOVACION URBANA COMO
PROPUESTA PARA EL MONUMENTO DE BONA
NOVA - HOLA

UBICACION

CONVENIO

CONTRATACION

PROYECTACION

REVISADO

FECHA: 15/05/2018

ESCALA: 1:100

MOBILIARIO URBANO

BANCA TIPO 1

BANCA TIPO 2

BANCA TIPO 3

BOJADOR

ADQUIN TIPO 1

ADQUIN TIPO 2

ADQUIN TIPO 3

ADQUIN TIPO 4

ILUMINACION

UBICACION DE DIFERENTES TIPOS DE LUMINARIAS

ILUMINARIA PEATONAL

VEGETACION

TIPOS DE VEGETACION

FORMAS BASICAS DE SIEMBRA

TIPO DE ABSOLUCION

Figura 123 Mapa 65 Mobiliarios Urbanos (Elaboración Propia)

Plano Mobiliarios

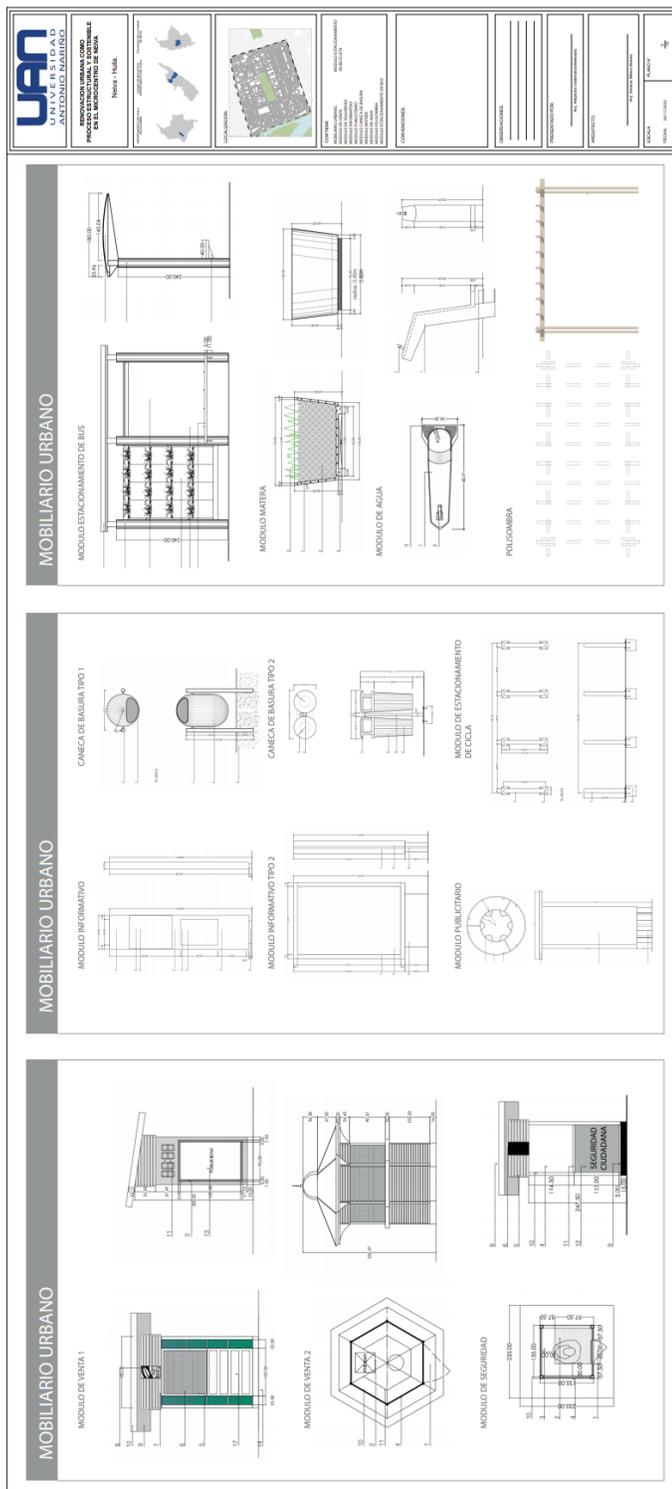


Figura 124 Mapa 66 Mobiliarios Urbanos (Elaboración Propia)

Plano Perfiles viales Propuesto

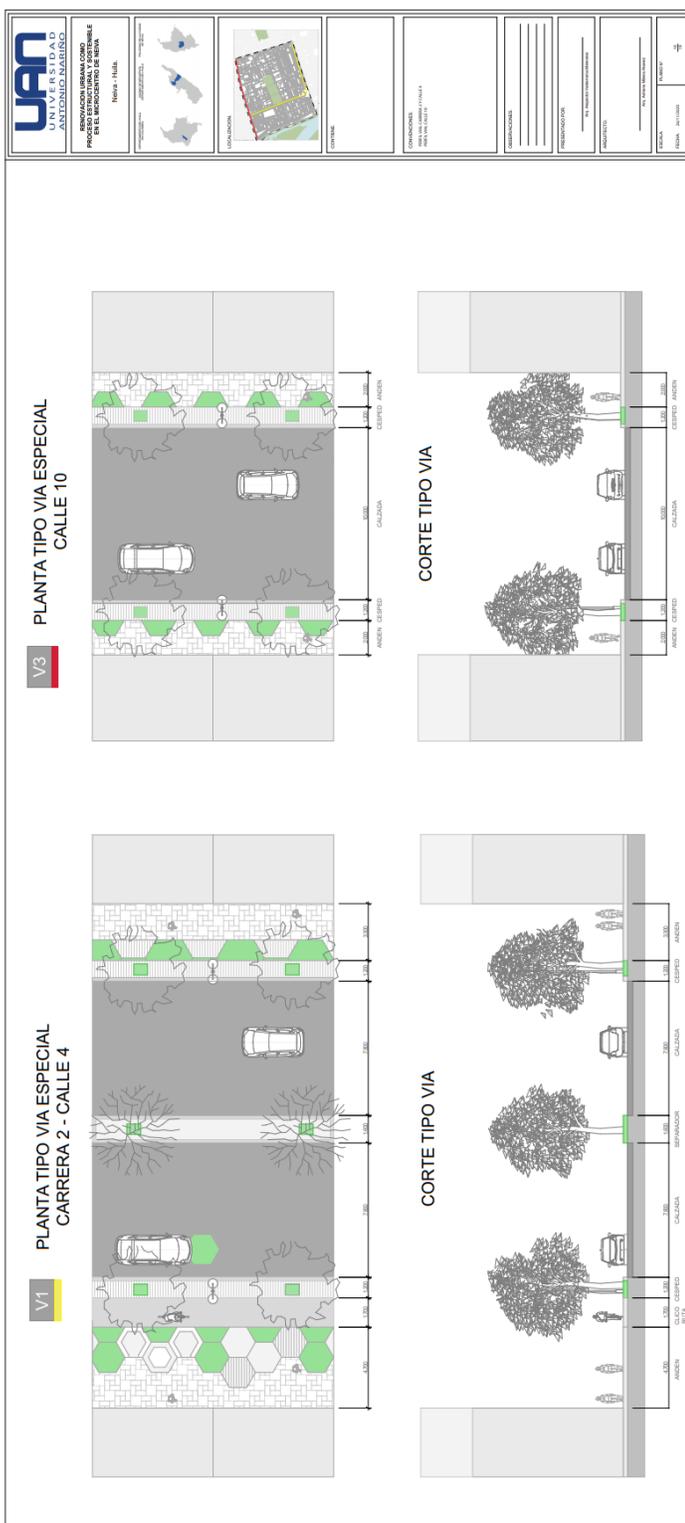


Figura 125 Mapa 67 Perfiles Viales Propuestos (Elaboración Propia)

Plano Cruces Peatonales

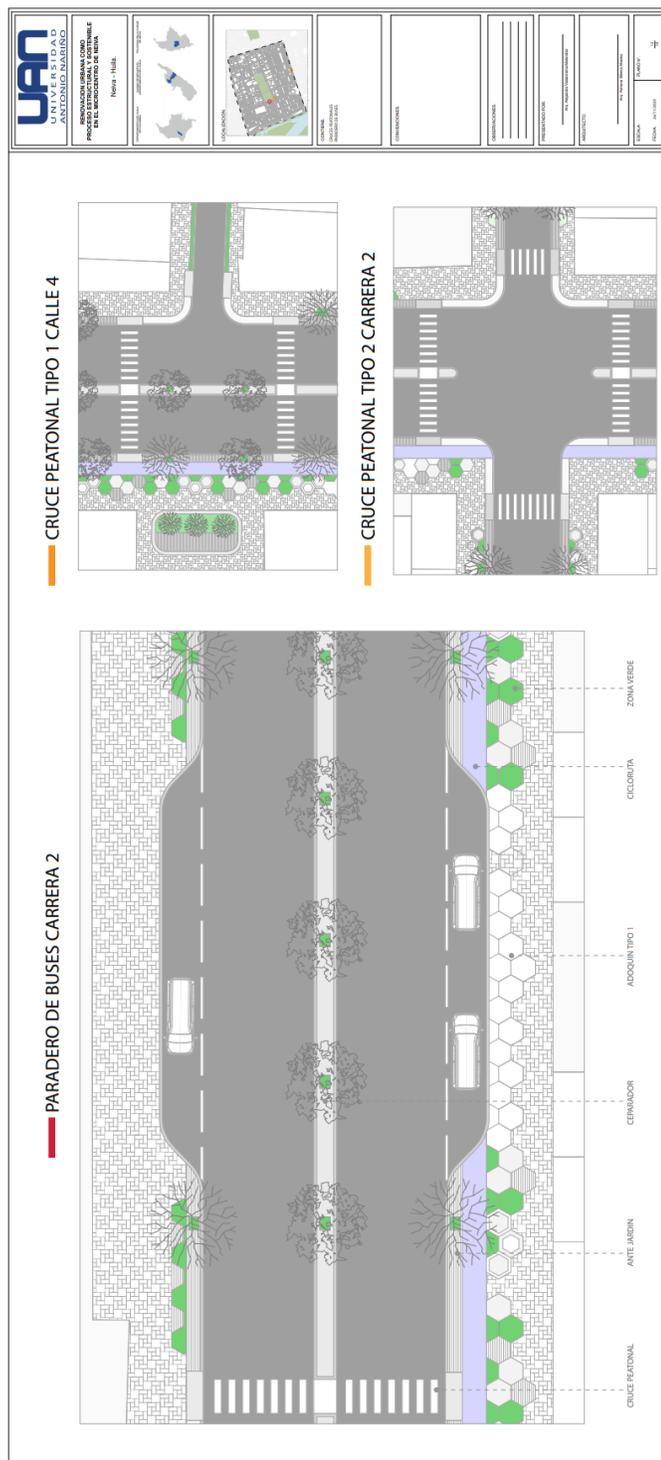


Figura 127 Mapa 69 Cruces Peatonales (Elaboración Propia)

Plano Super Manzanas



Figura 128 Mapa 70 Super Manzanas (Elaboración Propia)

Plano Tipología de Manzanas

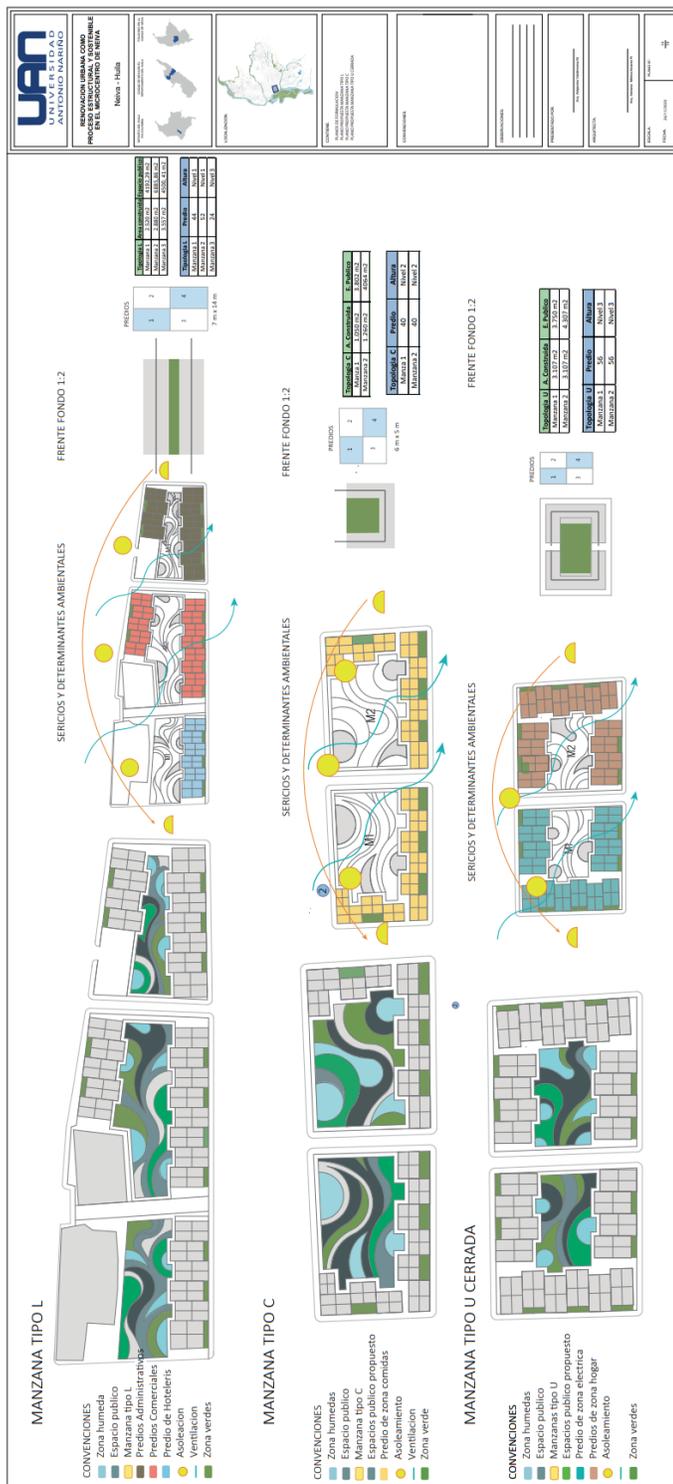


Figura 129 Mapa 71 Tipología De Manzanas (Elaboración Propia)

Plano Detalles Espacio Publico



Figura 130 Mapa 72 Detalles de Espacio Público (Elaboración Propia)

Plano Funciones y Tipo de Fachadas

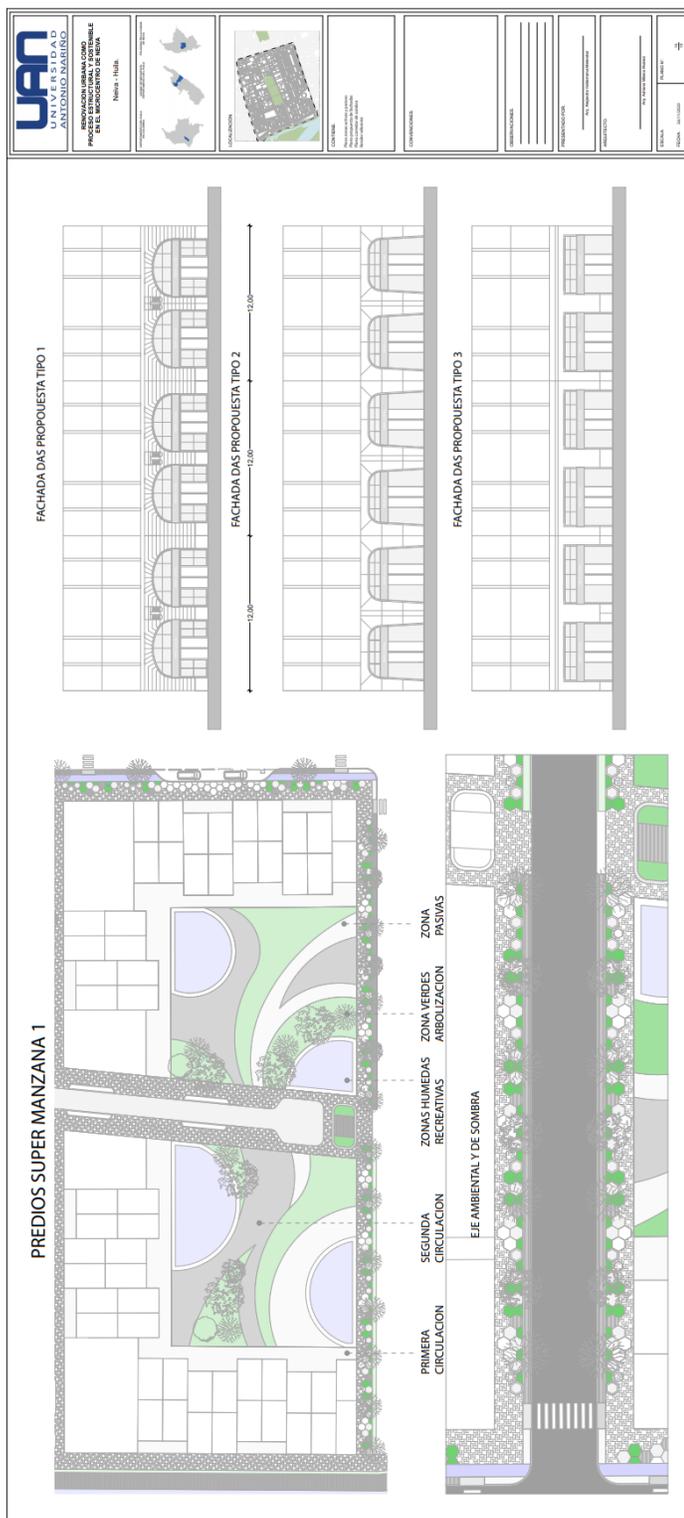


Figura 131 Mapa 73 Funciones y Tipo de Fachadas (Elaboración Propia)

Plano conclusión

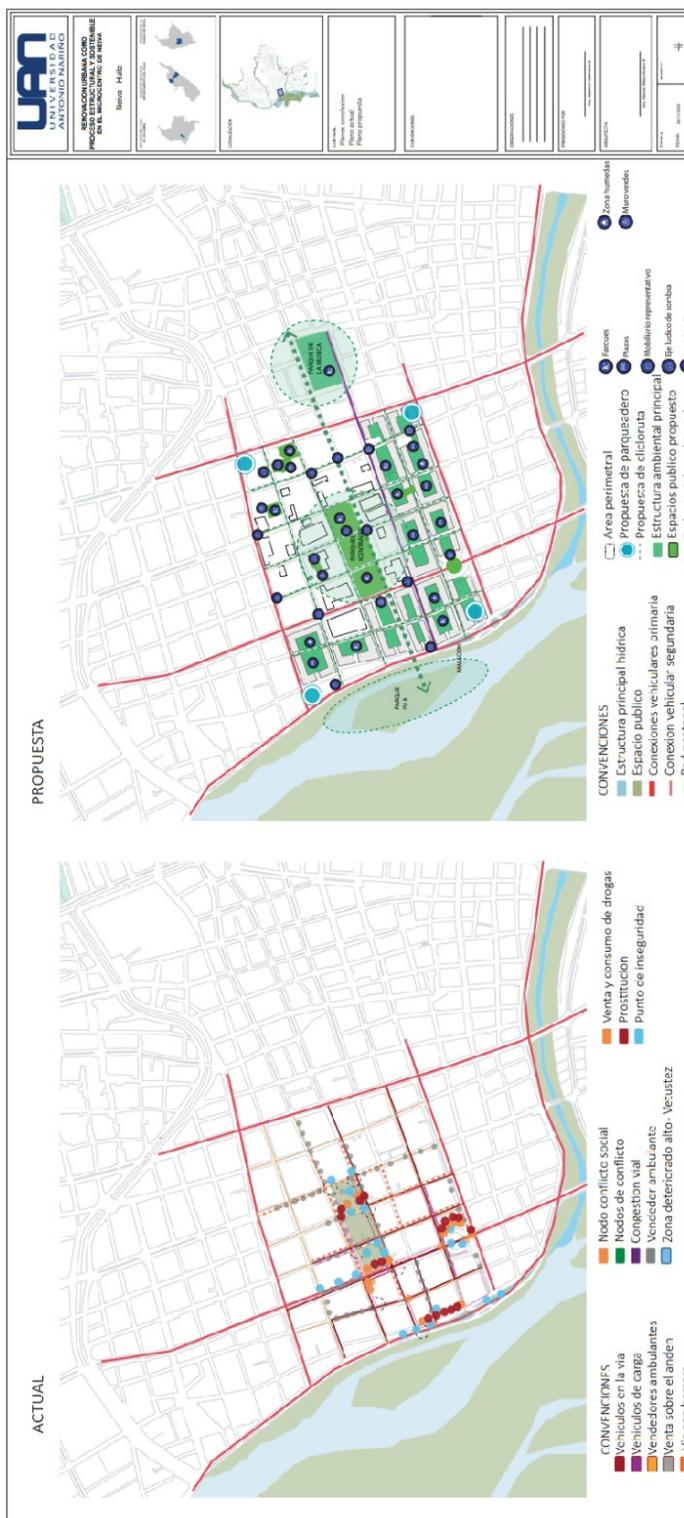


Figura 132 Mapa 74 Conclusión (Elaboración Propia)

Plano Renders



Figura 133 Mapa 75 Renders (Elaboración Propia)

Plano Renders

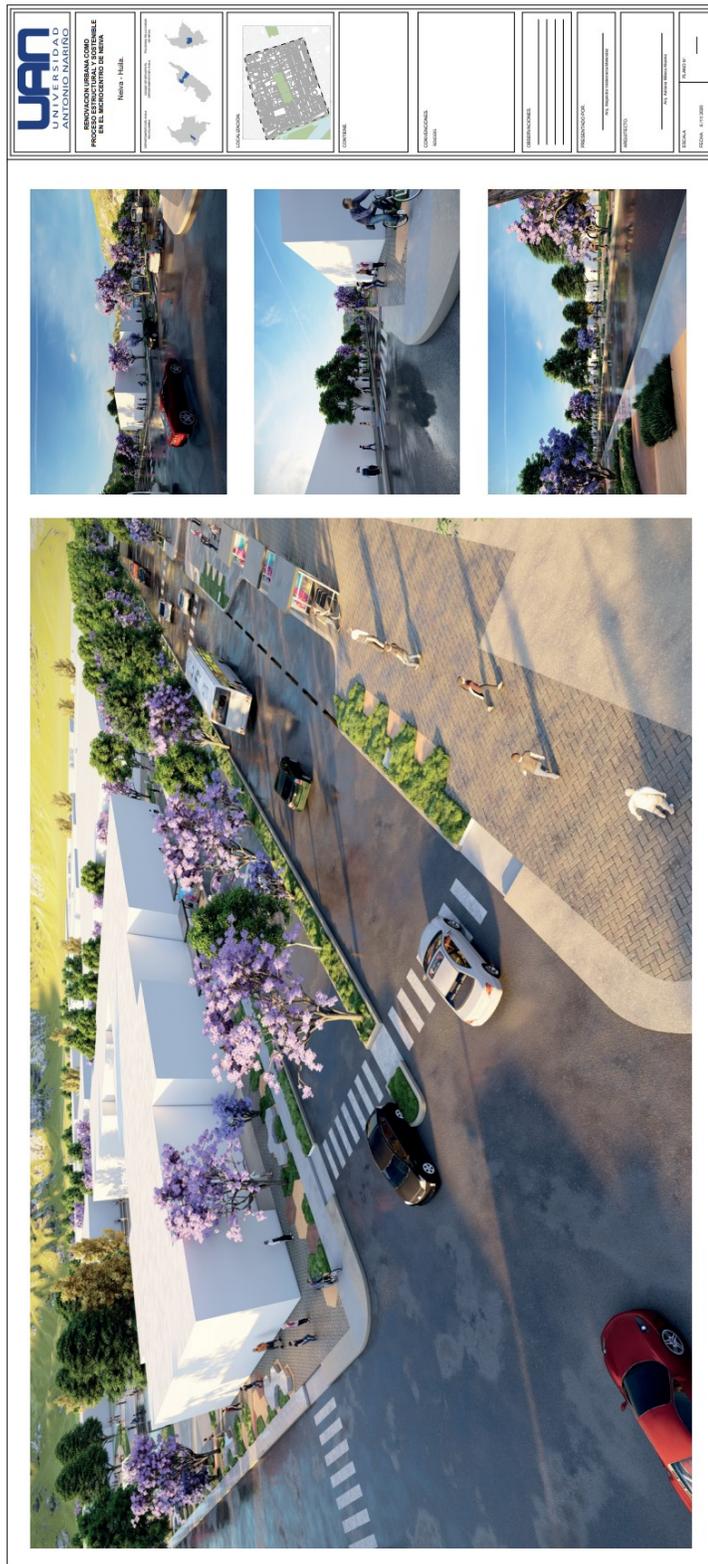


Figura 134 Mapa 76 Renders (Elaboración Propia)

Síntesis propuesta urbana

Este proyecto urbano pretende potencializar a partir del sistema de espacio público la creación de las centralidades complementarias al microcentro con el objetivo de aprovechar y dotar equilibradamente el sector de espacios públicos, zonas de integración, zonas comerciales, zonas de estancia y esparcimiento para la convivencia y encuentro comunitario. La imagen de ciudad implica igualmente proyectar a futuro un sector comercial e histórico que fortalezca su heterogeneidad cultural y social, inmersa en un mundo globalizado y competitivo.

Articular las zonas de influencia con respecto al sector comercial permitiendo la fluidez, la movilidad peatonal, la movilidad vehicular y el transporte público, entendiendo este último como el principal conector de sus habitantes con la ciudad, relacionar y optimizar el flujo vehicular y peatonal de la ciudad moderna. También se pretende resolver aquellos problemas en el espacio público provocados por la aglomeración de los vendedores informales que genera conflicto de circulación y restaurar el uso del suelo para aumentar la capacidad comercial que satisfaga las necesidades de los habitantes y de turistas.

Mediante las propuestas urbanísticas de mejoramiento de movilidad y reducción del tráfico vehicular del microcentro de Neiva y mediante la regulación de usos del suelo, se pretende disminuir el impacto ambiental negativo, tener un menor número de vehículos transitando y habilitar un mayor espacio para los peatones.

Capítulo III

Marco Metodológico

Tipo de estudio: Exploratorio, descriptivo, Analítico.

Tipo de investigación: Investigaciones proyectivas.

Mi polígono de estudio se realizó en el centro tradicional de la ciudad Neiva, se hizo reconocimiento del lugar, se usaron los diferentes instrumentos para recopilar información como entrevistas, encuestas, artículos, informes del POT, fotografías.

Es descriptivo porque mencionamos las problemáticas observadas del lugar de estudio, también las fortalezas, amenazas y las oportunidades que presenta dicho polígono. El centro tradicional de la ciudad de Neiva, su principal factor el interés cultural, su patrimonio y el comercio, esto ha crecido substancialmente en los últimos años.

Método de la investigación.

Método de observación.

Este método se selecciona de manera que se tiene conocimiento de “como” y “que” es lo que quiero observar, también se sabe que quiero analizar, validar o comprobar.

Mi método es de observación porque observé el lugar y comprobé las diferentes características que por el cual se identifican cada uno de las problemáticas.

Conclusiones

Se concluye según lo investigado en el micro centro de Neiva una problemática en el tema del mal uso de suelo y falta de infraestructura comercial para el crecimiento adecuado del microcentro, caracteriza por ser un sector abandonado, con deterioro en las edificaciones, privatización del espacio público, falta de zonas verdes, con excesivo tráfico vehicular, con presencia de ventas ambulantes, contaminación visual y auditiva, patologías sociales – aumento de inseguridad, delitos, venta de estupefacientes, prostitución- lo que genera la ruptura en la relación con el borde del río Magdalena – eje potencializador del turismo y la economía de la ciudad-, no solo por la falta de conexión peatonal sino que además se encuentra rodeado de usos -comerciales- que no generan espacios de intercambio social ni permiten una articulación entre ambos espacios.

En la solución se planteó solucionar el problema actual del uso del suelo del micro centro de Neiva, recomendando en una zona proyectada por planeación municipal de Neiva la revitalización como una oportunidad que mitiga las condiciones de deterioro del centro de la ciudad, debido a que es una intervención integral del territorio, convirtiéndolo en un punto de referencia urbana, económico, cultural y social, generando una memoria colectiva del lugar

Bibliografía

Martienz , Y. (2012). *La Ciudad de la Renovacion*. Bogota: Universidad Nacional de Colombia.

Alvarez, A. (1993). *la renovacion de los centros urbanos*. Obtenido de

file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/Dialnet-

LaRenovacionDeLosCentrosUrbanosComoPracticaIdeolog-2245087.pdf

(2014). *Caracterizacion tejido empresarial Neiva*. Neiva: univervdiad de Bogota Jorge Tadeo

Lozano, Confecamaras, Ecopetrol.

Chavez, A. (2009). *La redensificación como respuesta urbana en la planeación del uso extensivo y horizontal del suelo*. Morelia: Universidad de Durango Campus Morelia.

Chiarreta, Fedele, Sferco, Basaber, el at. (2007). Obtenido de arqiteturarevista:

file:///C:/Users/Alejandra/Downloads/5585-17442-1-SM.pdf

Gobernacion del huila . (4 de Octubre de 2017). *Patrimonio Tangible Inmueble* . Obtenido de

<https://www.huila.gov.co/cultura-y-turismo/publicaciones/6130/patrimonio-tangible-inmueble/>

Iraegue, E. (2015). *Concepto de rehabilitacion urbana. en el caso del per de casco viejo de Bilbao*. Vasco: Universidad del paies Vasco.

Lopez, Martinez. (2009). Obtenido de Comercio urbano y urbanismo comercial: centros comerciales abiertos, mercados municipales y planes de comercio:

<https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/lc3b3pez-y-martc3adnez-comercio-y-urbanismo-y-urbanismo-comercial-centros-comerciales-abiertos-mercados-municipales-y-planes-de-comercio-c3adndice.pdf>

Mapas del departamento del Huila. (2018). Obtenido de

<http://www.colombiamania.com/mapas/departamentos/huila.html>

Oficina de informe diplomado. (2019). Obtenido de Colombia Republica de Colombia:

http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/COLOMBIA_FICHA%20PAIS.pdf

Padro, L. (2007). *Centralidad urbana.* Obtenido de <http://www.flacso.org.ec/docs/sfccprado.pdf>

Rodriguez, M. (2015). *Regeneración urbana: la recuperación de las áreas urbanas centrales*

una metodología para la intervención territorial. Valparaiso: PONTIFICIA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO.

Toda Colombia. (7 de Junio de 2018). Obtenido de

<https://www.todacolombia.com/departamentos-de-colombia/huila.html>

Vera , L. (1958). *Renovación Urbana. División de vivienda y planeamiento epartamento de*

asuntos económicos y sociales. Washington, D.C.: Union Panamericana.