

**Reorganización urbana en el microcentro de Neiva.  
Una solución para la informalidad comercial**

María Isabel Mojica Puentes

Proyecto de Grado presentado como requisito parcial para optar al título de:

Arquitecto

Director (a):

Arq. Esp. Mag.(c) Andrés Romero Apráez

Línea de Investigación:

Ciudad y medio ambiente

Categoría:

Diseño urbano sectorial

Modalidad individual

Universidad Antonio Nariño

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes

Neiva, Colombia

2021

***Dedicatoria***

*El presente trabajo se lo dedico a mis padres José a Alejandro Mojica y Beatriz Puentes por su gran apoyo, por el sacrificio y trabajo duro que hicieron estos años para mantenerme donde estoy.*

### **Agradecimientos**

Quiero agradecerles a todos los arquitectos y docentes por brindarme sus conocimientos en cada aula de clase, durante estos 5 años. Especial agradecimiento a el arquitecto Andrés Romero Apraéz, director de la presente tesis, quien además de orientarme me enseñó a trabajar constantemente te par obtener excelentes resultados.

**NOTA DE ACEPTACIÓN**

El trabajo de grado titulado  
\_\_\_\_\_, Cumple con  
los requisitos para optar  
Al título de ARQUITECTO.

\_\_\_\_\_  
Firma del Tutor

\_\_\_\_\_  
Firma Jurado

\_\_\_\_\_  
Firma Jurado

Neiva, 19 de octubre / 2021.

### **Resumen**

En el centro tradicional de la ciudad de Neiva ha incrementado la apropiación del espacio público por parte de la informalidad comercial a causa de distintos factores tales como la deserción escolar, el desempleo, la falta de oportunidades, entre otros. Dicha situación ha afectado la movilidad peatonal y vial, creando no solo gran congestión en el sitio, sino que interrumpe la interrelación entre los habitantes, impide su circulación y atenta contra su propia seguridad.

Por tanto, el objetivo de esta investigación es reconocer las causas que incentivan al vendedor informal a abarcar mayor espacio con el pasar de los años, teniendo en cuenta las actividades que se presentan en el entorno en que se encuentran, de manera que se logre entender su entorno e identificar el perfil de los trabajadores informales.

Asimismo, se pretende generar una propuesta espacial que permita optimizar y poner en orden la movilidad en el centro de la ciudad, considerando la respectiva importancia del espacio público, y a la vez, entendiendo la dinámica social que se presenta con el fin de brindar a los habitantes de Neiva el derecho a una ciudad.

**Palabras claves:** Renovación urbana, comercio, espacio urbano, diseño urbano, trabajo

### **Abstarct**

In the traditional center of the city of Neiva, the appropriation of public space by commercial informality has increased due to different factors such as school dropout, unemployment, lack of opportunities, among others. This situation has affected pedestrian and road mobility, creating not only great congestion on the site, but also interrupting the interrelation between the inhabitants, preventing their circulation and threatening their own safety.

Therefore, the objective of this research is to recognize the causes that encourage the informal vendor to cover more space over the years, taking into account the activities that occur in the environment in which they are, so that it is possible to identify the profile of informal workers.

Likewise, it is intended to generate a spatial proposal which allows optimizing and ordering mobility in the city center, considering the respective importance of public space, and at the same time, understanding the social dynamics that is presented in order to provide the inhabitants of Neiva the right to a city.

**Key words:** urban renewal, commerce, urban space, urban design, work

## Tabla de contenido

<b>Lista de tabla</b> .....	X
<b>Introducción</b> .....	XI
<b>1. Capítulo I</b> .....	1
1.1 Tema .....	1
1.2 Planteamiento del problema .....	1
1.3 Descripción del problema .....	1
1.4 Pregunta de investigación.....	4
1.5 Sistematización de la pregunta de investigación.....	4
1.6 Objetivos de la investigación .....	5
1.6.1 Objetivo general.....	5
1.6.2 Objetivos específicos.....	5
1.7 Justificación de la investigación .....	5
1.8 Alcances de la investigación.....	6
1.9 Hipótesis.....	6
1.10 Antecedentes de la investigación .....	6
1.11 Marco metodológico.....	10
1.11.1 <i>Diseño de la investigación</i> .....	10
1.11.2 <i>Enfoque de la investigación</i> .....	11
1.11.3 <i>Población</i> .....	12
1.11.4 <i>Muestra y muestreo</i> .....	12
1.11.5 <i>Técnicas de recolección de datos</i> .....	12
<b>2 Capítulo II</b> .....	14
2.1 Marco teórico.....	14
2.2 Marco conceptual .....	17
2.3 Marco histórico .....	24
2.4 Marco legal .....	26
2.5 Marco geográfico .....	27
<b>3 Capítulo III: Marco operacional y diagnostico</b> .....	29
3.1 Análisis macro de ciudad: municipio de Neiva .....	29
3.1.1 <i>Sistema ambiental</i> .....	29
3.1.2 <i>Escenario urbano</i> .....	34

3.1.3	<i>Sistema vial</i> .....	35
3.1.4	<i>Sistema de espacio público</i> .....	36
3.1.5	<i>Usos de suelos</i> .....	39
3.1.6	<i>Político administrativo</i> .....	42
3.1.7	<i>Sistema socio cultural – económico</i> .....	43
3.2	Analisis meso de ciudad: comuna 4 .....	45
3.2.1	<i>Sistema ambiental</i> .....	45
3.2.2	<i>Escenario urbano</i> .....	47
3.2.3	<i>Sistema vial</i> .....	49
3.2.4	<i>Espacio público</i> .....	50
3.2.5	<i>Usos de suelo y equipamientos</i> .....	51
3.2.6	<i>Político-administrativo</i> .....	52
3.2.7	<i>Sistema socio cultural – económico</i> .....	53
3.3	Escala Micro de ciudad: calle 7-calle10 y carrera 2-carrera 6.....	53
3.3.1	<i>Sistema ambiental</i> .....	53
3.3.2	<i>Escenario urbano</i> .....	54
3.3.3	<i>Sistema vial y movilidad</i> .....	55
3.3.4	<i>Sistema de espacio público</i> .....	64
3.3.5	<i>Usos de suelo y equipamientos</i> .....	66
3.3.6	<i>Sistema político- administrativo</i> .....	69
3.3.7	<i>Sistema socio cultural – económico</i> .....	69
<b>4</b>	<b>Capítulo IV Fase proyectual</b> .....	<b>71</b>
4.1	Estrategias.....	71
4.1.1	<i>Estrategias escala macro</i> .....	71
4.1.2	Estrategias escala meso .....	73
4.1.3	Estrategia escala micro .....	74
4.2	Propuesta .....	79
4.2.1	<i>Matriz de referentes</i> .....	79
4.2.2	<i>Lineamientos de diseño</i> .....	80
4.2.3	Respuesta formal .....	82
4.2.4	<i>Implantación</i> .....	87
4.2.5	Planimetría .....	88
	Figura 79.....	88



4.2.6	Renders .....	94
<b>5</b>	<b>Conclusión .....</b>	<b>96</b>
	<b>Lista de referencias .....</b>	<b>97</b>

### Lista de imágenes

<b>Figura 1 .....</b>	<b>2</b>
<b>Figura 2 .....</b>	<b>3</b>
<b>Figura 3 .....</b>	<b>22</b>
<b>Figura 4 .....</b>	<b>24</b>
<b>Figura 5 .....</b>	<b>27</b>
<b>Figura 6 .....</b>	<b>29</b>
<b>Figura 7 .....</b>	<b>31</b>
<b>Figura 8 .....</b>	<b>32</b>
<b>Figura 9 .....</b>	<b>33</b>
<b>Figura 10 .....</b>	<b>34</b>
<b>Figura 11 .....</b>	<b>35</b>
<b>Figura 11 .....</b>	<b>36</b>
<b>Figura 12 .....</b>	<b>39</b>
<b>Figura 13 .....</b>	<b>41</b>
<b>Figura 14 .....</b>	<b>42</b>
<b>Figura 15 .....</b>	<b>43</b>
<b>Figura 16 .....</b>	<b>44</b>
<b>Figura 17 .....</b>	<b>45</b>
<b>Figura 18 .....</b>	<b>46</b>
<b>Figura 19 .....</b>	<b>47</b>
<b>Figura 20 .....</b>	<b>48</b>
<b>Figura 21 .....</b>	<b>48</b>
<b>Figura 22 .....</b>	<b>49</b>
<b>Figura 23 .....</b>	<b>50</b>
<b>Figura 24 .....</b>	<b>51</b>
<b>Figura 25 .....</b>	<b>52</b>
<b>Figura 26 .....</b>	<b>53</b>
<b>Figura 27 .....</b>	<b>53</b>
<b>Figura 28 .....</b>	<b>54</b>
<b>Figura 29 .....</b>	<b>55</b>
<b>Figura 30 .....</b>	<b>56</b>
<b>Figura 31 .....</b>	<b>57</b>

<b>Figura 33</b> .....	57
<b>Figura 34</b> .....	58
<b>Figura 35</b> .....	58
<b>Figura 36</b> .....	58
<b>Figura 37</b> .....	59
<b>Figura 38</b> .....	59
<b>Figura 39</b> .....	60
<b>Figura 40</b> .....	60
<b>Figura 41</b> .....	61
<b>Figura 42</b> .....	61
<b>Figura 43</b> .....	62
<b>Figura 44</b> .....	62
<b>Figura 45</b> .....	62
<b>Figura 46</b> .....	63
<b>Figura 47</b> .....	64
<b>Figura 48</b> .....	64
<b>Figura 49</b> .....	65
<b>Figura 50</b> .....	66
<b>Figura 51</b> .....	66
<b>Figura 52</b> .....	67
<b>Figura 53</b> .....	68
<b>Figura 54</b> .....	68
<b>Figura 55</b> .....	68
<b>Figura 56</b> .....	69
<b>Figura 57</b> .....	69
<b>Figura 58</b> .....	71
<b>Figura 59</b> .....	72
<b>Figura 60</b> .....	72
<b>Figura 61</b> .....	73
<b>Figura 62</b> .....	74
<b>Figura 63</b> .....	75
<b>Figura 64</b> .....	76
<b>Figura 65</b> .....	76
<b>Figura 66</b> .....	77
<b>Figura 67</b> .....	78
<b>Figura 68</b> .....	79
<b>Figura 69</b> .....	80
<b>Figura 70</b> .....	82
<b>Figura 71</b> .....	82
<b>Figura 72</b> .....	83
<b>Figura 73</b> .....	83
<b>Figura 74</b> .....	85
<b>Figura 75</b> .....	86
<b>Figura 76</b> .....	86

<b>Figura 77</b> .....	87
<b>Figura 78</b> .....	87
<b>Figura 79</b> .....	88
<b>Figura 80</b> .....	89
<b>Figura 81</b> .....	89
<b>Figura 82</b> .....	90
<b>Figura 83</b> .....	90
<b>Figura 84</b> .....	91
<b>Figura 85</b> .....	91
<b>Figura 86</b> .....	92
<b>Figura 87</b> .....	92
<b>Figura 88</b> .....	94
<b>Figura 89</b> .....	95

### Lista de tabla

<b>Tabla 1</b> .....	26
<b>Tabla 2</b> .....	35
<b>Tabla 3</b> .....	38
<b>Tabla 4</b> .....	40
<b>Tabla 5</b> .....	44
<b>Tabla 6</b> .....	49

### Tabla de mapas

<b>Mapa 1</b> .....	79
<b>Mapa 2</b> .....	80

## **Introducción**

Los vendedores informales son aquellos trabajadores cuya metodología para llevar a cabo sus actividades de subsistencia, en su mayoría, son ilegales puesto que no tienen permisos ni instalaciones adecuadas dentro del ámbito formal, dado que cuentan con una situación económica compleja (OIT, s.f.).

Es por ello, que los comerciantes informales se ubican en el espacio público (vías, parques plazas, andenes, etc.) los cuales deben ser dispuestos a todos los habitantes de la ciudad, impidiendo el uso correcto afectando no solo la movilidad peatonal, sino vehicular. Por tanto, en el presente trabajo de investigación se propone una solución que permita a esta parte de la población el derecho al trabajo, sin afectar el disfrute y goce del espacio público teniendo en cuenta soluciones desacertadas realizadas previamente.

## **1. Capítulo I**

### **1.1 Tema**

Apropiación del espacio público y actividades comerciales informales como dinamizadoras de la movilidad e interacción social.

### **1.2 Planteamiento del problema**

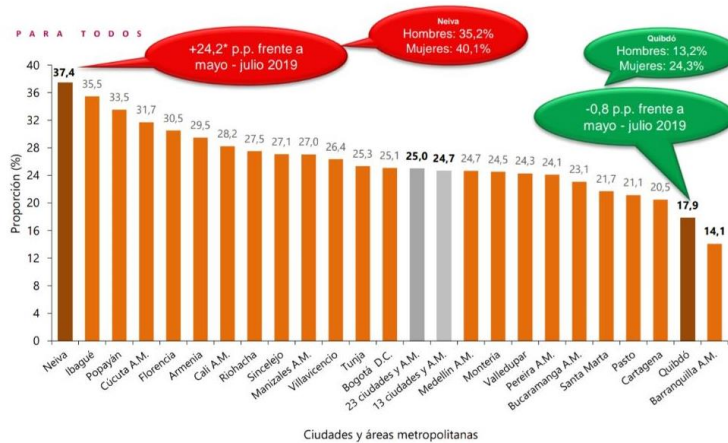
En el centro tradicional del municipio de Neiva, epicentro de las actividades públicas y ámbito propicio para el desarrollo de actividades formales e informales, se constata la creciente invasión del espacio público ocasionado por los vendedores ambulantes, con el propósito de comercializar su mercancía, situación que afecta directamente las dinámicas de dicho espacio desde la movilidad e interacción social entre sus actores (vendedores, compradores y transeuntes).

### **1.3 Descripción del problema**

El microcentro de la ciudad de Neiva es un lugar donde predomina el ruido y el desorden. Allí se logran percibir distintas clases socioeconómicas, que, a su vez tienen un mismo propósito: rebuscarse el sustento diario y/o mensual puesto que algunos de ellos no tienen acceso a educación básica o no han tenido oportunidades laborales. Lo mencionado se puede reafirmar en la figura 1 a continuación, realizado por el DANE (2020), citado por Díaz, Y. (2020) en un artículo de RCN, el cual indica que dentro de las ciudades con mayor desempleo se encuentra Neiva con una tasa de 37.4%, incrementando 24,2 puntos porcentuales en comparación al mismo trimestre del año anterior. Asimismo, Díaz, Y. (2020) menciona que, en el año 2020, debido a la pandemia del Covid-19, se registra un índice de deserción escolar de un 6%, aumentando un 2%, en lo patentado en años anteriores.

**Figura 1**

*Tasa de Desempleo 23 Ciudades y Áreas Metropolitanas Mayo-Julio 2020*



Nota. la ciudad con mayor desempleo entre mayo-julio del 2020 fue Neiva. De DANE, citada por Díaz, Y., 2020 (<https://www.rcnradio.com/colombia/region-central/neiva-la-ciudad-con-mayor-desempleo-nivel-nacional>)

Dentro de estos habitantes, se encuentra el vendedor informal, quien se puede clasificar en: los vendedores que deambulan por las calles con su canasta o zorra por el centro, quienes diariamente llevan y traen su carro móvil o exhibidores y se ubican en un lugar específico del centro. Por último, aquellos que tienen casetas propias y ocupan un espacio mayor al colocar su sombrilla, mesas y/o carro móvil, para colgar su mercancía. De acuerdo con Pérez, Ayala, Gaitán, Quesada (2013) el 56% de sector informal ocupa un área entre  $1m^2$  y  $2m^2$ , el 35% se apropian menos de  $1m^2$  y el 9% ocupan más de  $2m^2$ , lo cual indica que no existe un área máxima establecida que permita tener mayor control sobre el espacio público ocupado.

Como solución a dicha problemática se realizaron dos proyectos: el primero, fue la construcción del centro comercial Los Comuneros en 1996 el cual surgió como propuesta para restablecer el comercio en la ciudad, situando a los vendedores informales, provenientes del

antiguo pasaje Camacho. En el segundo planteamiento, la administración municipal reubicó y entregó una cantidad de casetas en diferentes sectores de la ciudad a los vendedores, situadas sobre la carrera 5 así como por la calle 8, carrera 3 y la Plaza Cívica. Estas soluciones no han sido eficientes para controlar dicha problemática, pues al aumentar la informalidad, el centro se ha convertido en un lugar desordenado mientras se encuentran locales desocupados en el centro comercial Los Comuneros. (Gutiérrez, E.,2018)

Adicionalmente, se presenta una alta congestión vial evidenciado en el mes de diciembre del 2021 a través de registro fotográfico (figura 2) , causado por el espacio utilizado por los camiones de las transportadoras al momento de parquear, los vehículos que se acercan a comprar salpicón o se aparcan a comprar en los almacenes por un tiempo determinado, los automóviles que necesitan transitar por estas vías para llegar a un sitio aledaño al centro y los taxistas que hacen fila en Centro Sur y el Éxito para obtener algún servicio.

## Figura 2

*Congestión peatonal y vehicular en diciembre del 2021 sobre calle 7 con carrera 3*



*Fuentes: elaboración propia*

Dentro de este conjunto de situaciones, el peatón se ve realmente afectado al no tener un desplazamiento tranquilo ante la adversidad entre el comercio formal, informal, el transeúnte y la vía, que, a su vez atenta contra la seguridad del mismo, puesto que se presentan actos delictivos, y afecta su salud con la contaminación en dicho espacio público.

A pesar de dicha dinámica, en el centro se presenta como oportunidad para el vendedor informal la complementariedad entre su mercancía y el comercio formal, puesto que entre ellos permiten la formación de nicho, facilitan los medios de distribución del producto y suplementación del mismo al momento de venderlo, permitiendo al cliente abastecer sus necesidades en un solo sector de la ciudad.

#### **1.4** Pregunta de investigación

¿Cómo las actividades del comercio informal han afectado las dinámicas de apropiación del espacio público con relación a la movilidad en el centro tradicional de la ciudad de Neiva?

#### **1.5** Sistematización de la pregunta de investigación

- ¿Cómo el vendedor informal se apropia del espacio público a partir de las actividades presentes en su entorno?
- ¿Cómo es la relación entre vendedores informales y usuarios con respecto al uso del espacio público?
- ¿Cómo se puede mejorar las condiciones espaciales para los usuarios y actividades de comercio informal en relación a la movilidad?



## **1.6 Objetivos de la investigación**

### **1.6.1 Objetivo general.**

Diseñar un espacio que permita el mejoramiento de las dinámicas de movilidad a través de la reorganización del comercio informal, permitiendo espacios de interacción e inclusión entre los habitantes del microcentro de Neiva.

### **1.6.2 Objetivos específicos.**

- Evaluar las actividades presentes en el microcentro de la ciudad de Neiva, con relación a las dinámicas comerciales sobre el espacio público, como mecanismo de apropiación del mismo, a partir de una medición cualitativa y cuantitativa.
- Comprender la transformación del espacio público en el microcentro de la ciudad de Neiva a través del tiempo respecto a las relaciones entre las actividades, vendedores informales y transeúntes.
- Proyectar una propuesta espacial sobre la Placa Cívica de Neiva, carrera 3 entre calle 7 y 9, así como en la calle 8 entre carrera 4 y 3, que decante en el reconocimiento potencial del espacio público como recipiente de las actividades sociales y comerciales, en atención a las dinámicas de movilidad a través de un análisis visual y participativo.

## **1.7 Justificación de la investigación**

La presente investigación se enfoca en estudiar la relación y evolución entre el espacio público y el comercio informal, a tal manera en que se pueda conocer las condiciones que motiva a este último a trabajar en las calles de la ciudad, pues, se ha evidenciado que con el tiempo el área ocupado por el vendedor informal es cada vez mayor, denegando así el desarrollo de las actividades ciudadanas, creando gran congestión en el centro de la ciudad afectando la movilidad

tanto peatonal como vial, y en ocasiones, inhibiendo las ventas de los establecimientos de comercio formal.

Así mismo, esta investigación permite conocer las condiciones espaciales en las que labora el vendedor ambulante, y transita el peatón, de manera que se logre identificar las afectaciones de estas sobre el espacio público, con el fin de reorganizarlo y suscitar al trabajador informal a ocupar un área limitada, y a la vez se logre mejorar la movilidad peatonal sin generar afectaciones en la ciudad ni en el comercio a través de su respectiva relación por medio de aportes en mediciones cuantitativas y cualitativas de la movilidad y dinámicas comerciales.

### **1.8 Alcances de la investigación**

- Conocer el perfil del vendedor ambulante a través del reconocimiento y clasificación de su trabajo y economía por edades.
- Reconocimiento de las actividades y relaciones sociales en Plaza Cívica, de la carrera 3 entre calle 7 y 9, así como de calle 8 entre carrera 3 y 4 en aras de percibir las dinámicas de la movilidad sobre dichos sitios, la cual será soportado a través de un registro fotográfico.

### **1.9 Hipótesis**

La propuesta adecuada para la organización y proyección del espacio público en la Plaza Cívica, carrera 3 entre calle 7 - 9, y calle 8 entre carrera 3 - 4 suscitará una apropiación acertada del mismo, la cual permitirá el mejoramiento de las condiciones de movilidad, en relación a las actividades comerciales informales en el microcentro de la ciudad de Neiva.

### **1.10 Antecedentes de la investigación**

De acuerdo con Carrión, F. (2007) la ciudad es el espacio donde se encuentra lo múltiple, la diversidad de cultura, costumbres, intereses, pensamientos y demás características de cada individuo, que, a su vez crea espacios comunes en el cual se permite el contacto e interacción

con las demás personas y actividades, conformando la ciudad que, a su vez son un elemento fundamental para la organización de la vida del ciudadano, haciendo que este tenga el derecho a un lugar de inclusión social. Este derecho al espacio público se inscribe en el respeto a la existencia del derecho del otro al mismo espacio porque se necesita un espacio que brinde la “pedagogía de la alteridad”, es decir la posibilidad de aprender a convivir con los otros de manera pacífica y tolerante (Carrión, F., 2007). Un ejemplo de lo mencionado, fue en Bogotá, donde se logró reducir las tasas de violencia e inseguridad en el espacio público a través de una política que permitió el encuentro entre los habitantes en vez de su eliminación, generando así, lo que muchos especialistas llaman: la prevención situacional.

La idea mencionada en el párrafo anterior, es consentida por Borja, J. (2011) cuando menciona que “el espacio público es la ciudad” es decir, que el espacio público debe primar en la ciudad puesto que este integra a los habitantes, relacionándolos e introduciéndolos en la solidaridad y en la tolerancia con el fin de disminuir la desigualdad e incrementar la unión entre sí.

Esta ciudad (la actual) y sus espacios urbanos, son el foco donde se presentan acontecimientos que padecen de un desarrollo negativo ocasionados por la disolución, fragmentación y privatización de dicho espacio. La disolución se genera en la expansión urbana desigual y en el decaimiento o especialización de centros. Fragmentación debido a la pérdida de continuidad u orden del espacio público y el acoplamiento de sus distintos usos en el tiempo. Por último, la privatización surge desde la creación de condominios cerrados de estratos altos hasta en las favelas, centros comerciales, supermercados y demás (Borja, J., 2001)

Lo anterior, según Borja, J. (2001) se percibe en los centros urbanos debido a la privatización que se evidencia en el comercio debido a los usos que este abarca. Además de ello, estos centros

son el espacio que describe la ciudad desde sus inicios y la evolución de esta en el tiempo. Por tanto, son lugares que tienen distintos significados dependiendo de la perspectiva y el uso que se les den puesto que pueden ser atractivos desde el punto de vista de un turista o habitante de otra ciudad, son espacios de interacción para sus habitantes, tiene las edificaciones más emblemática e histórica de la ciudad.

En este aspecto, la democracia de los habitantes es el sistema que permite evaluar el espacio público puesto que este debería ser “un espacio expresivo, significativo, polivalente, accesible, evolutivo” (Borja, J.,2011, p. 1) y su declive pone en duda la capacidad de ejercer el “derecho a la ciudad” puesto que depende de su respectivo progreso o retroceso en los aspectos políticos, sociales y culturales. Asimismo, estas son evidentes en la existencia u omisión de los efectos excluyentes de las dinámicas urbanas actuales.

Dicha exclusión social segrega a las personas por su origen, aspecto, raza, trabajo y demás actividades, creando espacios que, en vez de ser públicos, se convierten en espacios privados donde unos cuantos tienen la posibilidad de acceder, dañando la integración, protección e intercambio de bienes y servicios en una ciudad y a la par, fomenta el miedo y la violencia en sus habitantes. (Borja, J.,2011)

Es por ello, que Borja, J. (2011, p. 15 y 16) menciona que deben existir unos retos sociales que se logren asociar con el derecho a la ciudad. Algunos de ellos fueron:

- “La inestabilidad laboral y la naturalización de la economía especulativa.
- La política del miedo y la desviación del síndrome de seguridad contra “los otros “los extraños, los diferentes.
- El desigual acceso a la información y a la comunicación, en especial en la relación entre instituciones políticas y ciudadanía.”

En relación a la segregación social mencionada previamente, Torres, V. (2012) afirma que la percepción de la calle, a pesar de ser espacio público, ha cambiado con la creación y evolución del automóvil o sistema de transporte puesto que se han disminuido los puntos de encuentro, de interacción y de movilidad, teniendo en cuenta que esta última representa el hecho de es transitar por espacios que tienen significado y permiten la relación con el entorno.

Dicha evolución, ha reducido enormemente el espacio peatonal, con el fin de prevalecer las circulaciones vehiculares, lo cual pone en riesgo la vida del habitante y genera una segregación social, donde cada persona pierde sensibilidad por el otro y se aísla puesto que ahora su circulación depende de un vehículo, convirtiendo la ciudad en una ciudad para el automóvil, en vez de ser una ciudad para el habitante. (Torres, V., 2012)

De acuerdo con la Declaración del Parlamento Europeo de 1988 (citado por Torres, V. 2012) el peatón tiene derecho a vivir en espacios pensados y diseñado para abastecer sus necesidades, que permitan a su vez, hacer utilidad de dotaciones que permita su desplazamiento a distancias más largas, sin perder interacción social. De modo, que el automóvil pierda relevancia y utilidad, así como la creación de los eco-barríos en Europa, los cuales son zonas residenciales donde hay circulación vehicular en la periferia de ellas, permitiendo así el desplazamiento peatonal seguro, tranquilidad e interrelación social.

En concordancia a lo mencionado, Henry Lefebvre (1974/2013) citado en (Delgado, M., 2013) conceptualiza al espacio en tres practicas: la practica espacial, la cual consiste en segregar un espacio y convertirlo en un espacio social, es decir, lo que ocurre en la playa y calle. Los espacios de representación, el cual es el espacio atributivo de los dominantes del espacio, pero en el que hay desobediencia. Y, por último, la representación del espacio, que es aquel que tiene relación con los dos anteriores.

Asimismo, percibe al espacio público como un teatro espontaneo puesto que es un punto de encuentro, donde se disuelve lo habitual y las presiones, para crear momentos agradables e imprevistos. Expresando, además, que los espacios públicos sociales se superponen y se comprenden entre sí, lo cual permite les permite la circulación fluida, incluso cuando se encuentran limitados. (Lefebvre, H., 1974/2013, citado en Delgado, M., 2013)

Es por ello, que Lefebvre, H. (1974) destaca la importancia de desarrollar un espacio y para lograrlo, se debe disminuir la regularidad de su crecimiento, así como lo realiza China, pues allí se integran los espacios, pueblos y ciudades pequeñas en dicho desarrollo y acrecimiento; de lo contrario, si se desea un crecimiento diligente, este deber crecer en los lugares más fuertes y causará problemas de espacios dominantes - dominados, debido a la aglomeración que se genera. (p.221)

En relación a la calle del mencionado espacio público, Borthagaray, A. (2013) afirma que el 30% de la superficie urbana de América Latina se encuentra conformado por calles construidas y transformada años tras año, denominada como línea que relaciona lo público y lo privado. Si estas son congruentes con la trama de la ciudad, brinda a los ciudadanos sitios de referencias que la articulan y van creando hitos en el espacio urbano. Es por ello, que Herce, M. & Magrinyà, F. (2013) mencionan cuatro elementos como ordenamiento de una calle: geometría de planta y de alzado, separadores físicos entre espacios especializados, tratamiento de las superficies y texturas, el llamado mobiliario urbano y los elementos espaciales de los servicios urbanos (p. 10).

## **1.11 Marco metodológico**

### ***1.11.1 Diseño de la investigación***

Dado que el tema de la investigación es la apropiación del espacio público y actividades comerciales informales como dinamizadoras de la movilidad e interacción social, el diseño de la investigación que se plantea es el no experimental la cual se denomina como “la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables” (Hernández, Collado & Baptista, 2014, p.152). En otras palabras, es una investigación en la que se observan las variables sin irrumpir con los resultados. Esta es aplicada de en aplicado de manera longitudinal efectuando un tipo de investigación cualitativa, permitiendo así el estudio detallado del tema a tratar.

### ***1.11.2 Enfoque de la investigación***

El presente trabajo será diseñado bajo el planteamiento metodológico del enfoque Mixto, puesto que este es el que mejor método que logra adaptar a las características y necesidades de la investigación de manera cuantitativa y cualitativa.

Hernandez-Sampieri, (2014), definen el enfoque de la investigación mixta de la siguiente manera:

De acuerdo con Hernández Sampieri y Mendoza (2008) los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (metainferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio (Pág. 534).

En el enfoque cualitativo se escoge la técnica de entrevista libre mientras en el cuantitativo se elige la encuesta, con el fin de reconocer como es el contexto en que el que viven los comerciantes

informales, así como su estilo de vida y el aspecto socioeconómico de ella, con el fin de comprender las dinámicas de movilidad y uso del espacio público.

### ***1.11.3 Población***

La población se define como “un conjunto finito e infinito de personas u objetos que presentan características comunes” (Castillo, 2011, p. 2).

La población de estudio de la presente investigación estará confirmada por 50 personas cuyo trabajo es el comercio informal.

### **1.11.4 Muestra y muestreo**

La muestra es un subconjunto de unidades de una población dada. A menudo se utiliza para proporcionar información sobre la población. Para que este subconjunto de unidades de análisis sea estadísticamente útil, debe ser representativo de la población fuente (Carrasco, 2011).

En la presente investigación se utilizará el muestreo no probabilístico, el cual se define como técnica en la que el investigador elige las muestras de manera aleatoria y aza (QuestionPro, s.f.), puesto que no todos los comerciantes tienen las mismas intenciones cooperar por el buen funcionamiento del microcentro de Neiva, por tanto, la persona tendrá el derecho decidir de participar.

### ***1.11.5 Técnicas de recolección de datos***

La técnica que se aplica en el presente estudio para la recolección de datos es de carácter mixto. En el enfoque cuantitativo se aplicará la encuesta, la cual Tamayo y Tamayo (2008) citado en (Loggiodice, 2010) denomina como “aquella que permite dar respuestas a problemas en



términos descriptivos como de relación de variables, tras la recogida sistemática de información según un diseño previamente establecido que asegure el rigor de la información obtenida”.

En relación al enfoque cualitativo, se llevará a cabo entrevista libre, la cual se define como el tipo de entrevista donde no hay preguntas estructuradas ni orden. En esta técnica, el investigador es quien puede realizar las preguntas (Lázaro, s.f.).

## 2 Capítulo II

### 2.1 Marco teórico

La ciudad además de ser un espacio de edificaciones, debe contar una historia o literatura que transmita y exprese los lugares que le dan vida, de modo que las formas se conviertan en relaciones con un vínculo sentimental en relación a lo que está comunicando la ciudad. Pues si esta fuera solo forma o espacio, no tendría identidad, no habría exteriorización de los deseos de los ciudadanos e inhibiría a todo trabajador de calle que armoniza dicho sin tener en cuenta que esto es lo que le dan sentido a su composición ciudadana (Pergoli, J., & Moreno, D., 2012).

En relación a ello, Lefebvre, H. (1974/2013) citado en (Delgado, M., 2013) ha apostado por la oposición entre los espacios vividos a través del cuerpo o imaginación, (donde estos espacios sensoriales son recordados por las personas) y el espacio concebido que consiste en que los arquitectos y urbanistas, son asignados por los promotores inmobiliarios o las autoridades políticas de forma múltiple o parcial para que puedan utilizar su "creatividad", la cual no es real, pues se encuentra sujeta a los intereses privados o institucionales, convirtiéndose en una ideología que oculta las relaciones sociales de origen, la revelación de su naturaleza y por ende, su modificación posterior, de modo que dichos arquitectos y urbanistas deben tener en cuenta las características del sector para proponer buenos espacios públicos, en vez de priorizar los intereses privados.

Por otro lado, Lefebvre, H. (1974/2013) citado en (Delgado, M., 2013) menciona que lo urbano es el acto de un trabajo social encargada de cruzar, mezclar y ocasionar encuentros tanto físico, como virtuales. En cambio, la ciudad es la agrupación de volúmenes, vías, plazas, donde dicho urbanismo entra en acción.

A pesar que Lefebvre, H. (1974) denomina al espacio público como un área cuantitativa debido a las relaciones de producción capitalista, debe ser modificado por un crecimiento cualitativo pues de esta manera, se brinda una solución a los problemas y anhelos de la comunidad. De manera que, al momento de estudiar una ciudad, se deben tener en cuenta los sistemas que estructuran la misma en el momento en que se halle una relación de estas con el espacio.

En respaldo de lo citado, Delgado, M. & Malet, D (2007) aluden a que el espacio público se ha convertido en un elemento primordial tanto en los discursos políticos con respecto al concepto de ciudadanía aplicados a los sistemas democráticos, como de una arquitectura y un urbanismo relacionado con dichos presupuestos políticos.

Ellos manifiestan la distinción entre lo público y lo privado denominada como un “espacio de visibilidad generalizada, en la que los copresentes forman una sociedad óptica” (Delgado, M. & Malet, D. 2007, p. 1), es decir, algo más que simplemente un espacio de todos: una institución social, que es considerado como un intercambio de información y se ve estructurado por la movilidad. En el caso del concepto político, se hace referencia a la aceptación de un grupo donde las diferencias no se olvidan, pero si se encuentran superpuesta, que es lo que se llama como contexto público.

Adicionalmente, Delgado, M. & Malet, D. (2007) plantean el ciudadanismo, el cual consiste en un “democratismo radical” que realiza proyectos culturales con el propósito de conciliar el espacio público y el capitalismo para lograr “la estabilidad que permita preservar el modelo de explotación sin que los efectos negativos repercutan en su agenda de gobierno” (Toledano, M.,2007, citada en Delgado, M., 2007). En otras palabras, lo que pretende este tipo

de espacios es crear un sistema de dominación, donde ciertos habitantes son sometidos y excluidos sin que ellos puedan notarlo puesto que lo perciben como algo natural.

En apoyo a lo mencionado previamente, Borja, J. (2011) con relación a la integración en la ciudad, plantea que los grandes dominios tienden a debilitar y privatizar los espacios que se suponen que deberían ser públicos y, por el contrario, se aplica un “derecho de admisión” donde no todos los habitantes tienen la posibilidad de recorrer y permanecer en dicho espacio. Es por ello, que las posibilidades de un empleo, pensiones para la vejez, acceso a la vivienda, a la educación o a la sanidad, se ven aquejados y generan la criminalidad e inseguridad en dichos espacios debido a la exclusión que se presenta, a la poca evolución urbana y las condiciones precarias en las que viven, de tal manera, la calidad del espacio público se ve reflejado en la tasa de delincuencia que se presenta en el lugar.

Otro aspecto que no permite la integración en la ciudad es la competitividad puesto que son “operaciones urbanas costosas, con frecuencia gratuitas, que generan beneficio a actores privilegiados o exaltan el poder político o económico” (Borja, J., 2011, p. 17). Este concepto al favorecer solo a unos pocos, crea endeudamiento en los estratos más bajos, pues les incita a evolucionar para adquirir dichos beneficios, lo cual aumenta la exclusión social al no tener las mismas condiciones económicas.

En relación a lo mencionado, Moraes, M. (2013) resalta el pensamiento utópico de David Harvey, donde propone la utopía dialéctica en la cual comprende los intereses sociales con el fin de reconstruir el proceso social. Pues se ha evidenciado que el desarrollo del espacio público capitalista se ve ligado a los intereses de acumulación de dominio de acuerdo a los intereses políticos y económicos personales de unos pocos.

Pese a que el espacio público puede estar relacionada con los mercados inmobiliarios (capitalismo), la elaboración de dichas zonas es de gran importancia, pues permite el desarrollo progresivo urbano en la ciudad, en especial, para el fortalecimiento de la interacción entre los ciudadanos de diferentes estratos socioeconómicos, pues de esta manera la población es verdaderamente la propietaria de las zonas urbanas de una manera justa.

De acuerdo con Rojas, E. (2004) en la recuperación de áreas urbanas, en especial las centrales, se encuentra como problema principal al mercado urbano la cual se evidencia en ciertos efectos secundarios y costos sociales causados por el desgaste urbano y urbanización de grandes áreas.

En los procesos de renovación urbana, existen dos tipos de intervención que exigen la intervención del sector público y privado durante el proceso de acción pública: “preservación de estructuras existentes y reemplazo o transformación de otras para lograr los objetivos del desarrollo socioeconómico y aprovechamiento pleno del potencial de desarrollo de las áreas centrales” (Rojas, E., 2004 citado en Moncayo, M., 2008, p. 118). Por tanto, el proyecto urbano es pertinente, pues permite la participación de habitantes, la acción entre actores públicos y privados y asigna quehaceres en dicho propósito, de tal manera que permite orientar las intervenciones (Rojas, E., 2004).

## **2.2 Marco conceptual**

De acuerdo con Carrión, F. (2007), hoy en día se evidencia el incremento demográfico en otras ciudades principales u otros países debido a la migración que se presenta. Esta globalización de sociedad, convierte a una ciudad pobre, no solo por las limitaciones laborales y económicas de los migrantes, (habitantes pobres), sino porque hay una exclusión social que genera una segregación cultural en los espacios públicos, desempleo e informalización.

Asimismo, la particularidad de la ciudad depende de la calidad del espacio público en relación a su estética y funcionalidad, para que sean congruentes con el urbanismo deseado por los habitantes, sean agradables a simple vista y puedan proceder en su integración. Por tanto, Carrión, F. (2007) expresa:

“Hay que defender y transformar el espacio público existente y construir un nuevo espacio público para el nuevo urbanismo, que satisfaga simultáneamente varias funciones y que sea de alta calidad estética. Lo primero es que el espacio público debe recobrar el lugar que le corresponde dentro de la estructura de la ciudad, siguiendo las 4 condiciones que definen al espacio público: lo simbólico, lo simbiótico, el intercambio y lo cívico”. (p. 13)

Cuando habla de lo simbólico, se hace referencia a aquellos espacios donde se debate entre la pertenencia y el cargo, las cuales pueden generar conflicto, por eso es importante que un espacio tenga un concepto comunicacional y funcional paralelamente. (Monnet, 2001, citado por Carrión, F., 2007). En el caso de lo simbiótico, es un espacio de encuentro que integra la sociedad, las relaciones se pluralizan y se respetan las disimilitudes con el fin de crear un espacio para todos. El intercambio hace alusión al trueque de bienes, servicios, información y comunicación que abastecen las necesidades los habitantes. Y el civismo es un espacio donde se forma la ciudadanía para formar la Polis, es decir, es el área donde los ciudadanos se unen a expresar sus pensamientos e inconformidades a su representante político.

En apoyo de lo mencionado, David Harvey citado en (Moraes, M., 2013) se centra en el análisis a nivel territorial, la analogía y el individuo. Por tal motivo, menciona que en una ciudad debe prevalecer la “distribución equitativa” de todos los bienes y servicios que abastezcan sus necesidades principales, pues quienes realmente tienen beneficios son las clases privilegiadas,

abriendo aún más la brecha entre los estratos sociales. Para ello, plantea modificar la distribución de espacios en la ciudad, tales como las oportunidades de trabajo, servicios de transporte y demás, con el fin de mejorar el "costo de la proximidad" y en el "precio de la accesibilidad". De tal manera, que se reduzcan las diferencias económicas y se contribuya al bien común.

Adicionalmente, David Harvey citado en (Moraes, M., 2013) concluye que los 3 modos de integración económica son importantes para la ciudad (la reciprocidad, el intercambio y el intercambio de mercado) puesto que en ellos prevalece el interés común de los habitantes, los cuales permiten el crecimiento en el comercio a todos los estratos económicos a partir de la intervención del sector público y privado.

“La reciprocidad surge cuando la competencia del mercado amenaza con debilitar los vínculos capitalistas o algunos intereses específicos, la redistribución implica la acción del gobierno que trata de mantener "el comercio en el mercado para que funcione correctamente" y mejorar "las consecuencias destructivas que surgen de la autorregulación del mercado" y el intercambio de mercado es la participación del sector público y privado con el fin de crear un interés público que configure la ciudad.” (Moraes, M. 2013, p.138 y 139)

A lo cual Borja J. (2001) corrobora lo mencionando previamente al afirmar que es posible que la ciudad crezca sobre la ciudad, en otras palabras, esta puede ser transformada sobre si misma a través de estrategias que permitan crear centralidad y ejes articuladores dando así unión física, simbólica e inclusión social.

Como consecuencia de dicha integración social, se presenta la movilidad, la cual consiste en el tránsito de personas sobre el espacio público, donde se resalta el desarrollo de relaciones interpersonales, el establecimiento de lazos tanto con personas como con el entorno y vínculos

específicos, de manera que dicha área no solo es un medio para circular, sino que construye practicas socio espaciales de movilidad. En otras palabras, es “un proceso de traslación de sujetos situados, que construyen figuras asociativas, desarrollan prácticas, enuncian significados y establecen lazos durables o efímeros con el espacio público” (Licona, E., 2013).

Asimismo, Licona, E. (2013). define los tipos de sujetos que recorren las ciudades, los cuales son clasificados en: los aleatorios, quienes son aquellas personas que usan a la calle como un espacio de paso, de manera que, transitan en ella eventualmente y con fines específicos. Los habituales, son quienes transitan de manera concurrida, lo cual les permite crear vínculos estrechos y prolongados con el espacio público puesto que deben circular por dicho espacio a causa de sus itinerarios fijos tales como llegar el lugar donde laboran o estudian, lo que crea una circulación grupal diferenciada debido a la posición social que ellos ocupan. Por último, se encuentran los habitantes permanentes quienes, a pesar de tener una movilidad restringida en comparación a los sujetos mencionados previamente, son quienes mayor relación y vinculo tienen con el espacio público puesto que en este se encuentra su sitio de trabajo y/o residencia. De modo que, esta distribución de habitantes según Licona, E. (2013), permite entender que, en el momento de plantear y disponer un espacio público, se debe entender para quienes deben ser proyectados dichas áreas, de modo que todos puedan circular sobre dichos espacios, resaltando la interacción entre los distintos estratos socioeconómicos y mejorando su movilidad.

En relación a dicha movilidad, Herce, M. (2013) afirma que en las ciudades se perciben edificaciones con distintos usos que ofrecen actividades y servicios en lugares específicos, que, pese a aportar en la economía, con el tiempo se ha agilizado su papel de discriminador entre los ciudadanos debido a la ampliación de su entramado, lo que genera una movilidad inconsistente y exclusiva, alto consumo de energía y mayor costo para sus habitantes puesto que no todos tienen



las condiciones movilizarse en un vehículo motorizado propio y por el contrario, tardan más tiempo debido al uso del transporte público.

Es por ello, que el reto de las ciudades actuales, según Herce, M. (2013), debe asegurar la conexión y transporte adecuado para crear una movilidad pertinente a sus habitantes, pues el automóvil, a pesar de ser eficiente, afecta su calidad de vida de debido a distanciamiento que genera entre ellos en la vía y el espacio público.

Esta discriminación o exclusión social que se percibe, es también una consecuencia de la contradicción que existe entre la movilidad y espacio público con relación a los intereses privados, pues, a pesar de ser espacios que permiten el encuentro de los habitantes sin interrumpir su circulación, estos se han convertido en zonas privadas, que reúne solo a cierta cantidad de personas que cumplen con los mismos niveles socioeconómicos entre sí. Es por ello, que Torres, C. (2019) exalta la importancia que tiene “el diseño participativo” para la sociedad, pues permite organizar y congregar las comunidades en los procesos cualitativos, conociendo así, los intereses y necesidades prescindidas por los encargados de reinterpretarlas, irregularidad causada por los intereses de personas privilegiadas.

En base a lo mencionado, Crespo, C. (2019) define a la participación ciudadana como “un modelo por medio del cual el gobierno facilita el proceso para que la comunidad, con sustento en sus necesidades, realice la gestión requerida, descubra sus propios recursos y desarrolle las soluciones que satisfagan sus necesidades a través de decisiones compartidas”. p.103, dicho de otra manera, es la participación de los habitantes en ciertas actividades que abastecen sus propias necesidades o anhelos.

Esta participación según Crespo, C. (2019), se encuentra conformada por 4 dimensiones: hacer parte algo, en el cual el sujeto hace parte de grupos sociales en donde se logra relacionar; el segundo es hacer parte de un entorno específico; el tercero, es permitirle hacer parte de un grupo o comunidad, que lo incite a la participación “democrática, solidaria y plural” (p.106) para abordar la problemática y la cuarta consiste en hacer parte de las decisiones para el desarrollo común (Alguacil, 2005, citado en Crespo, C., 2019). De manera que estos mecanismos se les concede a los habitantes participes, el fortalecimiento de la comunicación, confianza y producción de conocimiento para mejorar las condiciones del espacio público.

Rueda, S. (s.f), citado en (urban-e, 2013) menciona que en una intervención urbanística ecológica se pueden distinguir dos conjuntos de restricciones (indicadores y condicionantes), uno relacionado con la eficiencia del sistema y otro relacionado con la habitabilidad.

En relación a la eficiente del sistema propone una fórmula (figura 3) donde expone que la energía (E) que produce el hombre con los avances tecnológicos con relación a número de personas jurídicas urbana (n) y el valor de la diversidad de personas jurídicas (H), a medida que trascorra el tiempo el proceso de sostenibilidad en las ciudades; para lo cual Rueda, S. (s.f), citado en (urban-e, 2013) propone que esta energía debe disminuir, mientras **n** y **H** van aumentando generando así beneficios económicos, sociales y en especial, la eficiencia de los urbanos, pues es una condición necesaria para el urbanismo ecológico (Rueda, S., s.f, citado en urban-e, 2013).

### Figura 3

#### *Formula del proceso hacia la insostenibilidad*

$$\frac{E}{nH} ; \frac{E}{nH} ; \frac{E}{nH} \xrightarrow{\text{tiempo}} \text{Proceso hacia la insostenibilidad urbana} \quad \longrightarrow \quad \frac{E}{nH} ; \frac{E}{nH} ; \frac{E}{nH} \xrightarrow{\text{tiempo}} \text{Proceso hacia la sostenibilidad urbana}$$

*Tomado de Rueda, S.,( s.f.), citado en urban-e (2013) (<http://urban-e.aq.upm.es/articulos/ver/el-urbanismo-ecol-gico/completo>)*

Por otro lado, en la habitabilidad urbana se encuentra relacionado con el mejoramiento de las condiciones de la vida urbana de los habitantes y su capacidad de relacionarse entre sí a partir de las características del lugar y las condiciones sociales. Esta se encuentra compuesta por la habitabilidad y espacio público; habitabilidad, equipamiento y servicios básicos; habitabilidad y edificación; habitabilidad y cohesión social; y habitabilidad y biodiversidad, donde en esta última hace parte los parques, jardines y áreas verdes que le proporcionan habitabilidad a los habitantes. (Rueda, S., s.f., citado en urban-e, 2013)

Como modelo de ciudad más sostenible, Rueda, S. (s.f.) citado en (urban-e, 2013) propone en el modelo de ciudad más sostenible, que adapta el principio de eficiencia urbana y habitabilidad urbana en los tejidos existentes, así como en el diseño de nuevos proyectos urbanísticos. Este a su vez, se encuentra estructurado por los cuatro objetivos básicos del urbanismo sostenible:

- La complejidad urbana: grado de interacción los usos y funciones, es decir, entre jurídicos y las actividades económicas.
- La compacidad urbana: eje que indica la realidad física del territorio y sus soluciones formales
- La eficiencia metabólica: está relacionado por los flujos de agua, energía y materiales que conforman el sistema urbano.
- La cohesión social: equilibrio entre los actores de la ciudad.

Ya sea para el caso de intervención o desarrollo urbano, lo que se desea es lograr un modelo de ciudad compacta y sostenible por tal motivo, Rueda, S. (s.f., citado en urban-e) d acuerdo con los indicadores mencionados, propone organizar el territorio a partir de la manzana, organización básica del espacio construido y las supemanzanas es la unión de complementarios, es decir, de las manzanas.

## 2.3 Marco histórico

### Figura 4

#### Historia territorial de Neiva

# HISTORIA

## TERRITORIAL Y COMERCIAL DE NEIVA

**PRECOLOMBINA  
SIGLO XVI**

Comercio y artesanía en lugares simbólicos, monumentos y petroglifos, en jurisdicción rural del actual municipio de Aipe.



Saiz, J. (2018). Tomado de El Economista

**EPOCA COLONIAL  
1777**

don Policarpo Fernández, instruye a los alcaldes ordinarios de Neiva para que organicen los mercados



Fuente: Ríos, J. (S.F). Tomado de Bañepocultural

**1908  
MERCADO DEL SÁBADO**

- Se cumplían los actos más importantes de la comunidad.
- Localizada en el espacio de la actualmente llamada Plaza Cívica



Cabrera, L. (2018)

**PLAZUELA DE  
SAN PEDRO  
SIGLO XX**

- Ubicada cerca de la confluencia del Río Magdalena con el Río del Oro.
- Vivanderas campesinas venidas que ofrecían productos de sus huertas como también, alimentos elaborados

**1940 - 1942**

Don Gratiniano Camacho Medina ex gobernador entre 1925-1926, poseía buena parte de los locales ubicados en el costado occidental de la plaza principal. Cuyo espacio fue usado para la construcción del antiguo Pasaje Camacho, superficies de venta y mega mercados actuales.

Se construye la primera galería galería cubierta, cuyos planos diseñados por ingenieros españoles, fueron un modelo de belleza y funcionalidad



Fachada y cubiertas Galería de Neiva, destruidas por un incendio en 1959. Primera Galería de Neiva. Tomado de Cabrera L. (2018)

**1959**

Incendio de la antigua Galería las siete de la noche del 10 de septiembre de.

**1962**

Inauguración nueva Galería de Neiva



Galería Central de Neiva. Tomado de Cabrera L. (2018)

**DÉCADA DE LOS  
70**

Consolidación del hipermercado de Comfamiliar.



La Nación (2021)

**PRINCIPIO DE LOS  
80**

Surgió la Plaza Satélite del Norte y del Sur para atender a los habitantes de la ciudad en su expansión urbanística.



Tomado de Diario del Huila (2021)

**1997-1998**

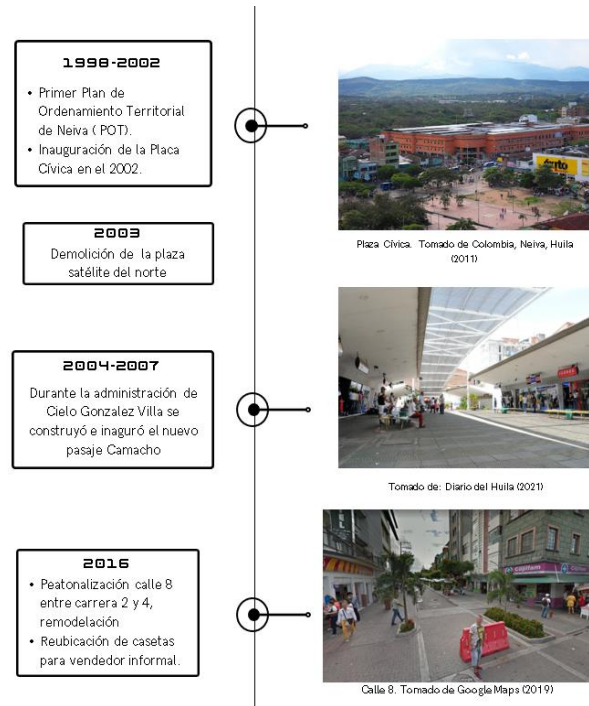
Se inició el proceso de la demolición de la Galería Central y posteriormente del Pasaje Camacho. Se trasladaron los graneros, carnicerías, expendios de panadería en canastos, café, jugos, ropa de tendal, viveros de plantas ornamentales y flores a las nuevas instalaciones de Surabastos y Mercaneiva al sur de la ciudad, sin estar terminadas



Demolición del Pasaje Camacho. Tomado de Historia Neiva (2020)



Demolición de Galería Central de Neiva años 1997. Tomado de Cabrera L. (2020)



*Fuentes: elaboración propia.*

A partir de la figura 3 se deducir que la apropiación del espacio público ha sido un hecho desde que se realizaban las galerías los sábados y en la plaza cívica, pues esto les dio a los comerciantes ocupar un área del espacio público. Situación que tiempo después se evidenció en la primera y segunda galería, pues muchas personas se ubicaban en los costados de las mismas.

Asimismo, el incendio de la primera galería, la demolición de la segunda galería y del pasaje Camacho, fueron sucesos que afectaron a distintos comerciantes debido a:

- Que no todos tenían la posibilidad económica de reubicar sus negocios en otro sitio
- Surabastos y Mercaneiva en ese entonces no eran sitios adecuados para su reubicación, pues el área urbana de Neiva aún no estaba consolidada en ese sector, por lo tanto, no era rentable.

**Tabla 1**

*Huella urbana de Neiva 2014*

AÑO	SUPERFICIE (ha)	CRECIMIENTO (ha)	TMCA* (Huella)	POBLACIÓN	TMCA** POB	DENSIDAD (hab/ha)
1612	14			14		1,0
1785	31	17	0,5%	901	2,4%	29
1856	53	21	0,7%	5.356	2,5%	127
1905	89	36	1,1%	18.333	2,5%	344
1952	206	117	1,8%	52.400	2,3%	258
1961	470	264	9,6%	73.135	3,8%	157
1973	777	308	4,3%	105.551	3,1%	136
1987	1414	637	4,4%	212.106	5,1%	150
1995	1821	407	3,2%	256.495	2,4%	141
2000	2120	299	3,1%	278.431	1,7%	131
2008	2668	549	2,9%	306.845	1,2%	115
2016	3061	392	1,7%	326.770	0,8%	107

\*TMCA (Huella)= Tasa media de crecimiento anual de la huella

\*\*TMCA POB= Tasa media de crecimiento anual de la población

*Tomado de Findeter, Idom, ciudades emergentes y sostenibles, & Municipio de Neiva., s. f.*  
(<https://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c473c30e5c473c30ec88465377007.pdf>)

A partir de la figura 3 y la tabla 1, se ha logrado evidenciar que el desarrollo urbanístico de la ciudad de Neiva, se ha desarrollado sin algún tipo de control, generando situaciones de congestión en ciertos puntos de la ciudad, como lo es el microcentro, usos de suelo en zonas poco compatibles y los bajos índices de espacio verde y espacio público efectivo.

## 2.4 Marco legal

- **Ley 388 de 1997.** El gobierno nacional expidió la, denominada “Ley de Desarrollo Territorial” o Ley 388 de 1997, la cual dispone el mandato para que todos los municipios de Colombia, implementen sus Planes de Ordenamiento Territorial; y adicionalmente, tiene como objetivo defender el espacio público y proteger al medio ambiente.
- **Ley 9 de 1989.** Por la cual se promulga normas sobre planes de desarrollo urbano, venta y expropiación de bienes y otras regulaciones.
- **La sentencia C- 211 del 2017.** CODIGO NACIONAL DE POLICIA: decreta la prohibición de ocupación del espacio público en violación de las normas vigentes y previsión de sanciones pecuniarias para quien incurra en las conductas tipificadas, así como

el decomiso o la destrucción del bien con que se incurra en tal ocupación cuando se realice dos o más veces.

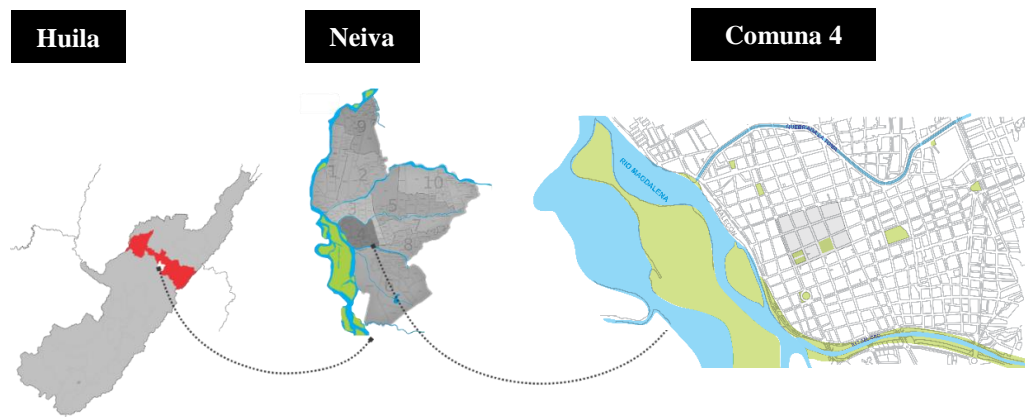
## 2.5 Marco geográfico

El área de intervención se encuentra ubicado en el oriente de la zona urbana del municipio de Neiva, capital del departamento del Huila, en la comuna No. 4, denominada también como la “Comuna Central”. Este sector se localiza

en el centro del área urbana sobre la margen derecha del Río Magdalena, entre las cuencas de la Quebrada La Toma y el Río del Oro. Limita al norte con la Comuna 3; al oriente con la Comuna 5 y la Comuna 7; al sur con la Comuna 6; y al occidente con el municipio de Palermo. La Comuna 4 hace parte de la UPZ La Magdalena (Ortega, 2010).

### Figura 5

*Localización de la comuna 4.*



*Adaptación Wikipedia de2011([https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Comunas\\_de\\_Neiva.svg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Comunas_de_Neiva.svg))*

Esta comuna se caracteriza por ser una zona comercial enfocada en distintos usos, como la alcaldía, gobernación, comercio formal, e iglesias principales, que logran abastecer no solo a aquellos

habitantes que viven en zonas aledañas, sino a toda la ciudad; creando un ambiente que compagina lo laboral y lo social. Por tal motivo, es un espacio de oportunidad económica para aquellas personas desempleadas y cabeza de familia.

Esta situación genera gran dificultad en el centro de Neiva, ya que afecta la circulación peatonal y vehicular, y comercio formal, puesto que el comercio informal ocupa más espacio que el que debería tener, ocasionando una percepción de caos y desorden en la ciudad.



### 3 Capítulo III: Marco operacional y diagnostico

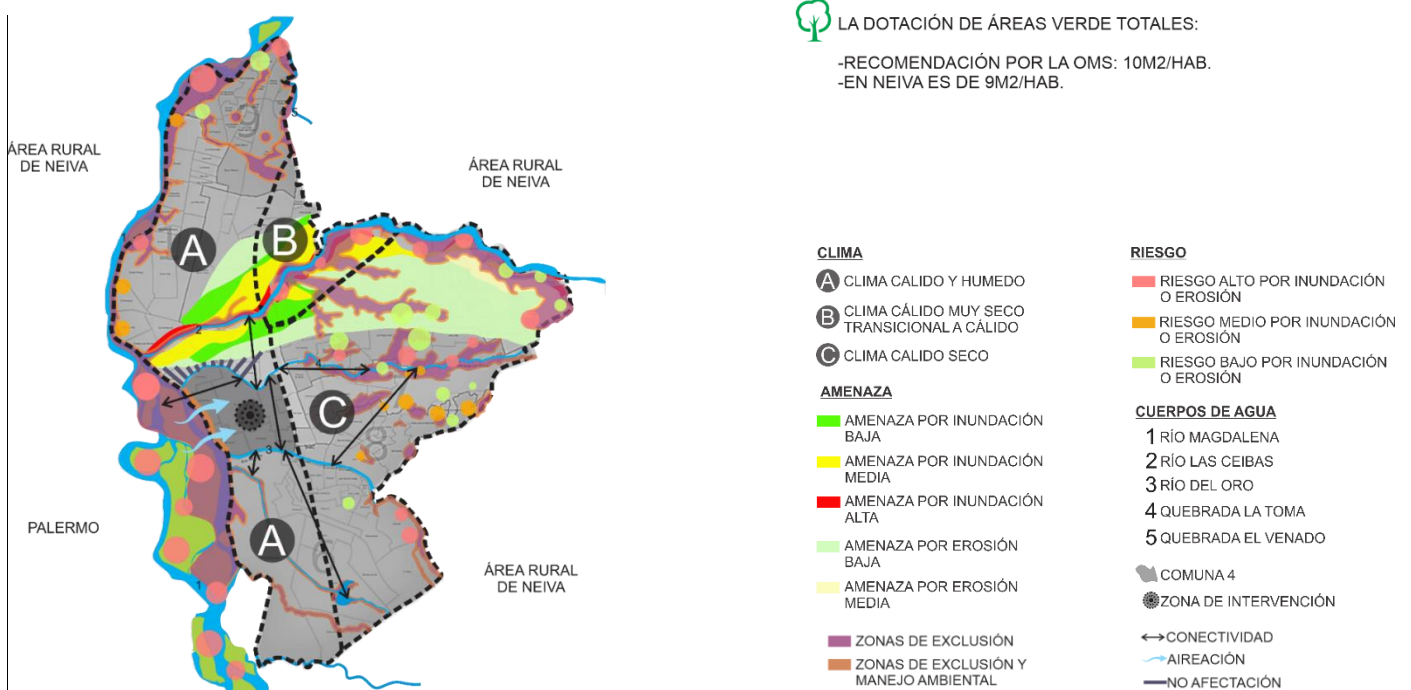
En base a la revisión cartográfica del municipio de Neiva, y el procesamiento de la misma a partir de la metodología de corematización y con base al análisis diagnostico escalar, se define como área de estudio macro al municipio de Neiva, área de estudio meso a la comuna 4 de Neiva y en el área de estudio micro desde la calle 7 hasta la calle 10 y desde la carrera 2 hasta la carrera 6.

#### 3.1 Análisis macro de ciudad: municipio de Neiva

##### 3.1.1 Sistema ambiental

**Figura 6**

*Escala macro del sistema ambiental*

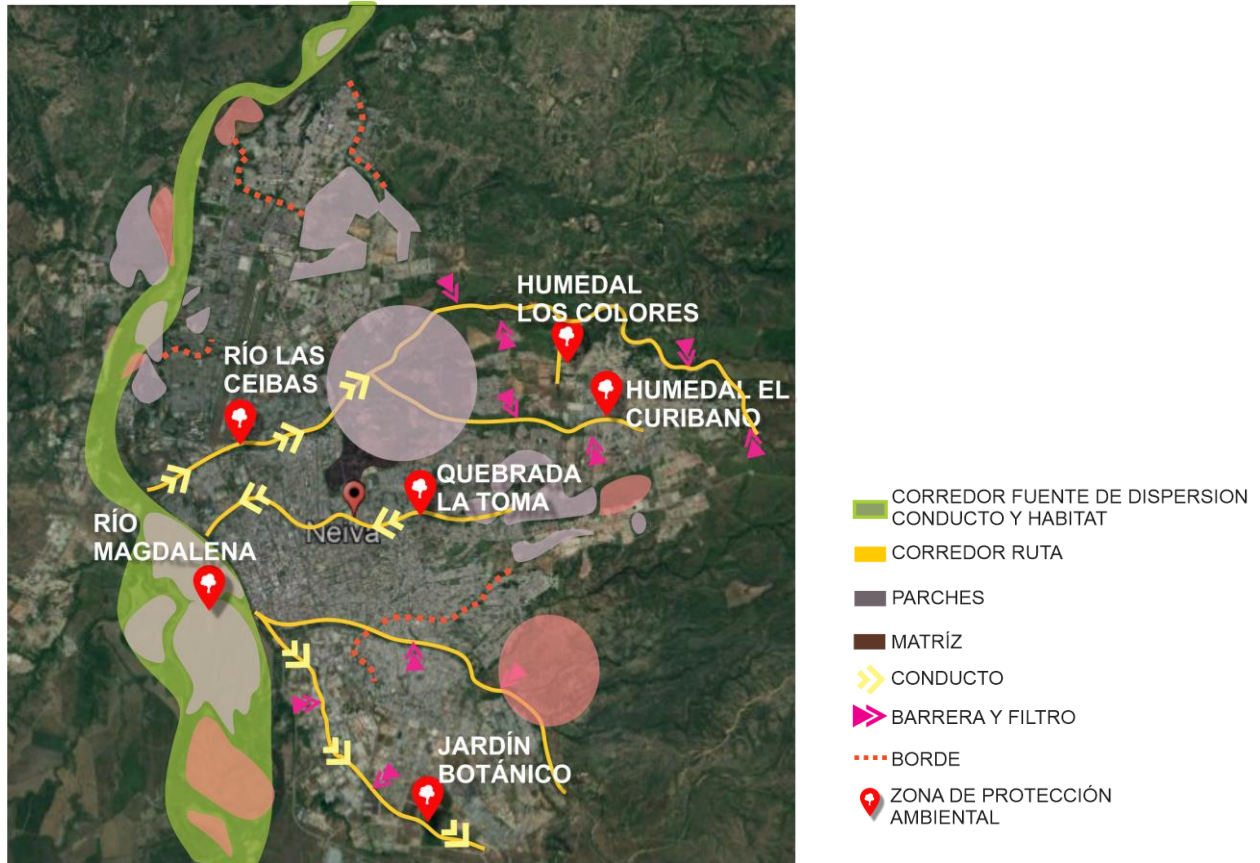


Adaptado de Wikipedia de 2012. (<https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg>)

- Es una fortaleza que predomine el clima cálido húmedo (18°- 23° de latitud) pues la presencia de la cobertura vegetal del río Magdalena permite climatizar el área de estudio, así como a combatir la contaminación de la ciudad.
- La presencia de cuerpos de agua sobre la margen de la comuna 4 son una fortaleza pues se crea una conexión entre los distintos ecosistemas presentes en cada uno, generando una red ecológica que abastece a distintas especies del país.
- En el municipio de Neiva existen distintos tipos de suelos que causan amenazas y riesgos para los habitantes de la ciudad. No obstante, es una amenaza que la comuna 4, pese a estar cerca del río Magdalena, se evidencian zonas con amenazas a inundaciones pobladas las cuales pueden generar afectaciones a un futuro a pesar de encontrarse en un área que no tiene afectaciones de este tipo.
- El río Magdalena es considerado como zona de exclusión (áreas que integran el sistema de Parques Nacionales Naturales), sin embargo, este se encuentra delimitado por una franja denominada como área de exclusión ZPMA (Zonas de protección y manejo ambiental) la cual hace parte del sistema de sesiones de 15 mts. de la ciudad, generando así una oportunidad de conocer que áreas son aptas para urbanizar y proyectar.
- La dotación de áreas verdes en la ciudad de Neiva es deficiente, pues se encuentra por debajo a lo estipulado por la OMS, disminuyendo de tal manera el espacio óptimo y digno para los habitantes, así como su salud.

**Figura 7**

*Sistema ambiental macro*



*Adaptado de Google Earth (2021)*

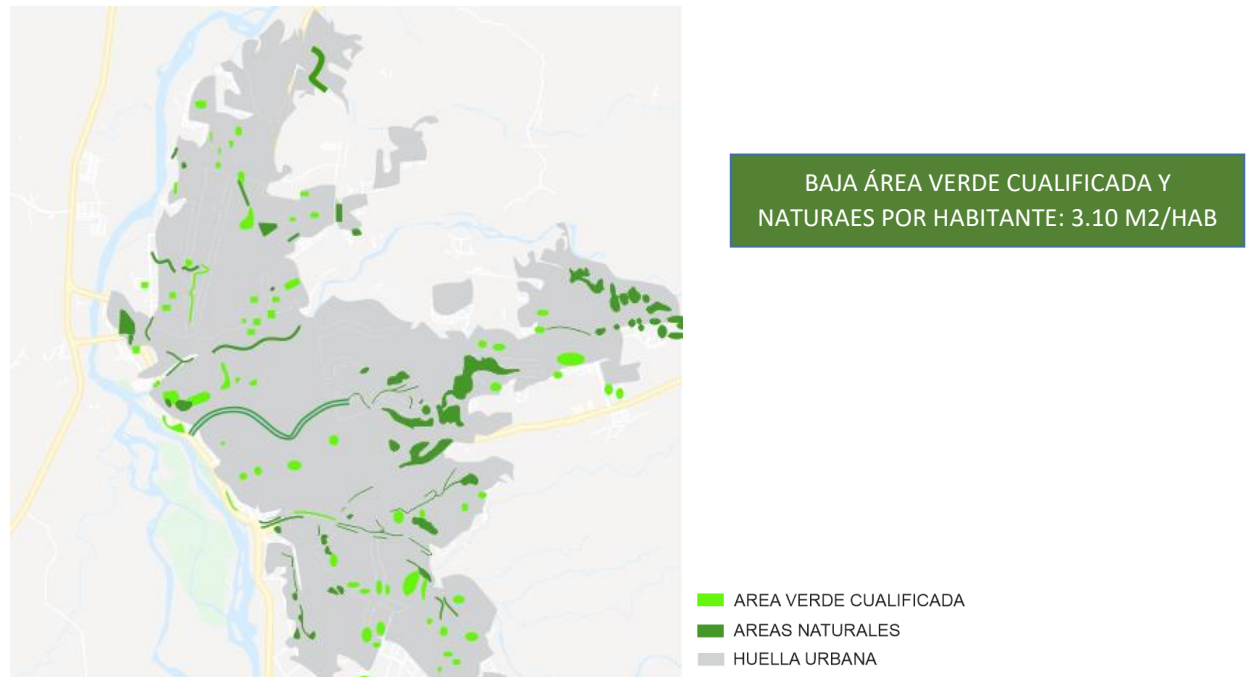
### Diagnóstico

- Existen parches (zonas con mayor vegetación) y matrices (zonas con menor vegetación y suelo árido) que demuestran la cobertura vegetal sobre el municipio, lo cual es una amenaza, pues al haber un crecimiento de expansión y poblacional del municipio, las matrices aumentarán y habrá implicaciones para la dispersión de las plantas y el movimiento de los animales.
- El corredor que funciona como fuente de dispersión, conducto y hábitat es el río Magdalena, puesto que su cobertura atraviesa todo el territorio colombiano. De este, se

desembocan unos cuerpos de agua que cumplen la función de servir como conducto o como barrera y filtro de especies conectados por unos bordes a través de los cuales viajan a distintos espacios en ciertas temporadas del año o de aquellos que simplemente viven allí; por ende, es una fortaleza ya que permite mantener el ecosistema en la ciudad.

## Figura 8

### Áreas verdes cualificada de Neiva



Tomado de Turismo Huila, s. f.

(<http://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>)

## Diagnóstico

- Neiva cuenta con un área natural y área verde cualificada deficiente, lo cual afecta la poca reserva restante, la relación habitante espacio público natural y el clima de la ciudad, teniendo en cuenta que esta tiene un promedio de 21 hasta 35 grado celsius.

- Pese a que hay una articulación de zonas verdes, la cobertura vegetal es deficiente, pues de acuerdo con la OMS, el m<sup>2</sup>/hab. es de 10, sin embargo, en Neiva es de 9, lo cual indica que existe menos espacio verde por habitante.

## Figura 9

### Topografía de Neiva



TIPOLOGÍA	Área municipal afectada (ha)	TOTAL %
Pendientes 10-25%	36.299	29,56
Pendientes >25%	74.293	60,49

Tomado de Turismo Huila, s. f.

(<http://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>)

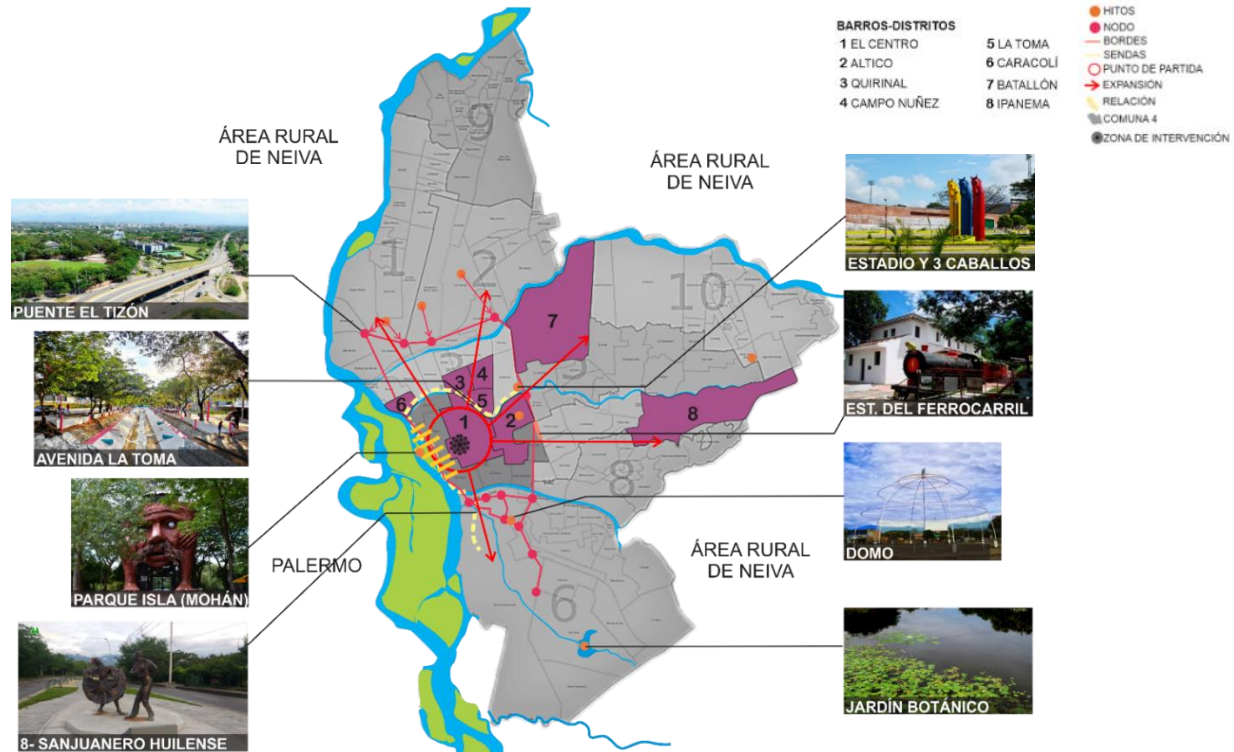
### Diagnóstico

- Neiva se encuentra en un valle rodeado de montañas en formación clasificadas de la siguiente manera: topografía con pendiente de 10-25%, que se encuentran en crecimiento; y la topografía con pendiente de >25% las cuales son una limitante para el desarrollo urbano, sin embargo, es posible habitar en estas zonas dependiente al estudio de cada caso.

### 3.1.2 Escenario urbano

**Figura 10**

*Escala macro de escenario urbano*



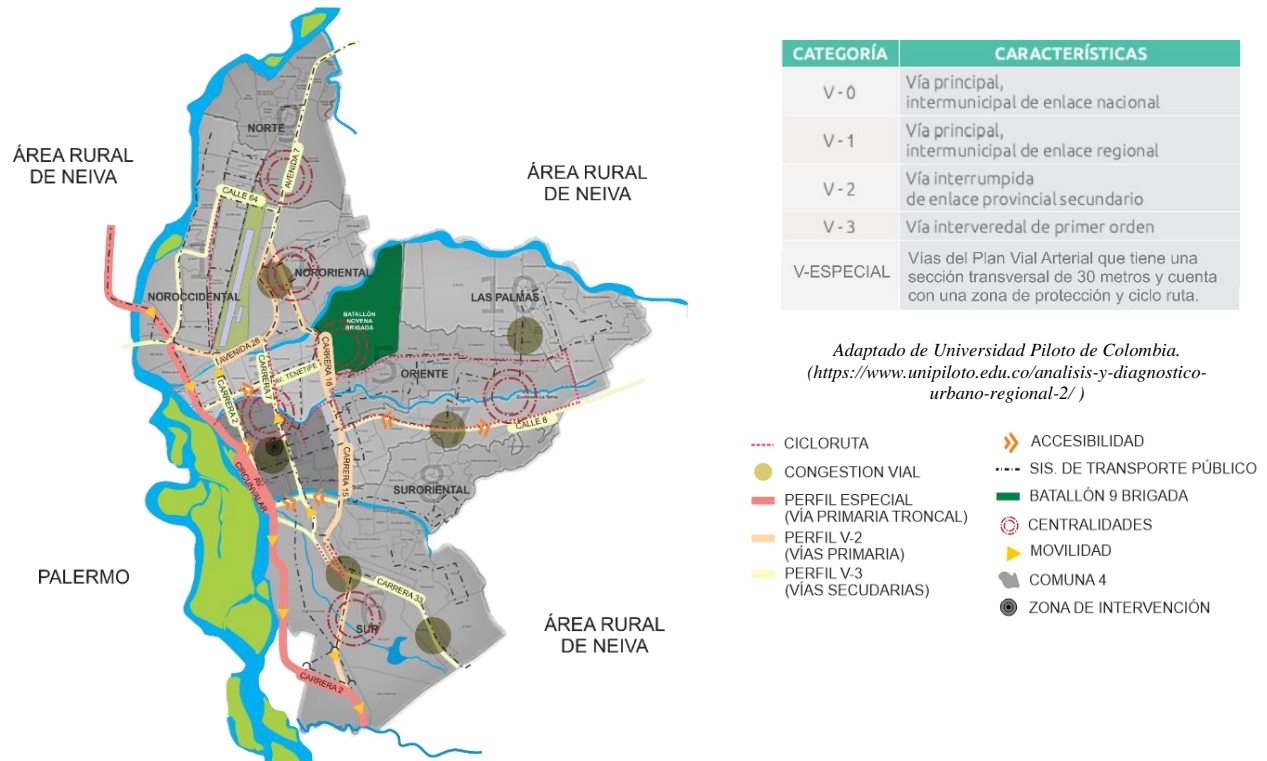
Adaptado de Wikipedia de 2012. (<https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg>)

Es una oportunidad para la ciudad, en especial a la comuna 4, estar ubicado al costado del río Magdalena. De allí, surgen los distritos más importantes en compañía de los hitos más emblemáticos de la ciudad, los cuales se encuentran orientados por nodos que los conectan entre sí. Dichas conexiones son puntos estratégicos, no solo por la densidad que se presencia, sino que permite extenderse en terrenos que se encuentran atravesado por algún cuerpo de agua.

### 3.1.3 Sistema vial

**Figura 11**

*Escala macro de sistema vial*



Adaptado de Wikipedia de 2012. ( <https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg> )

**Tabla 2**

*Preferencia de transporte*

Medio de transporte interno en Neiva	Porcentaje de uso
Vehículo	45%
Transporte público	29%
Peatonal	21%
Bicicleta	5%

Adaptado de Alcaldía de Neiva citado en Turismo Huila s.f. (<http://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>)

## **Diagnóstico**

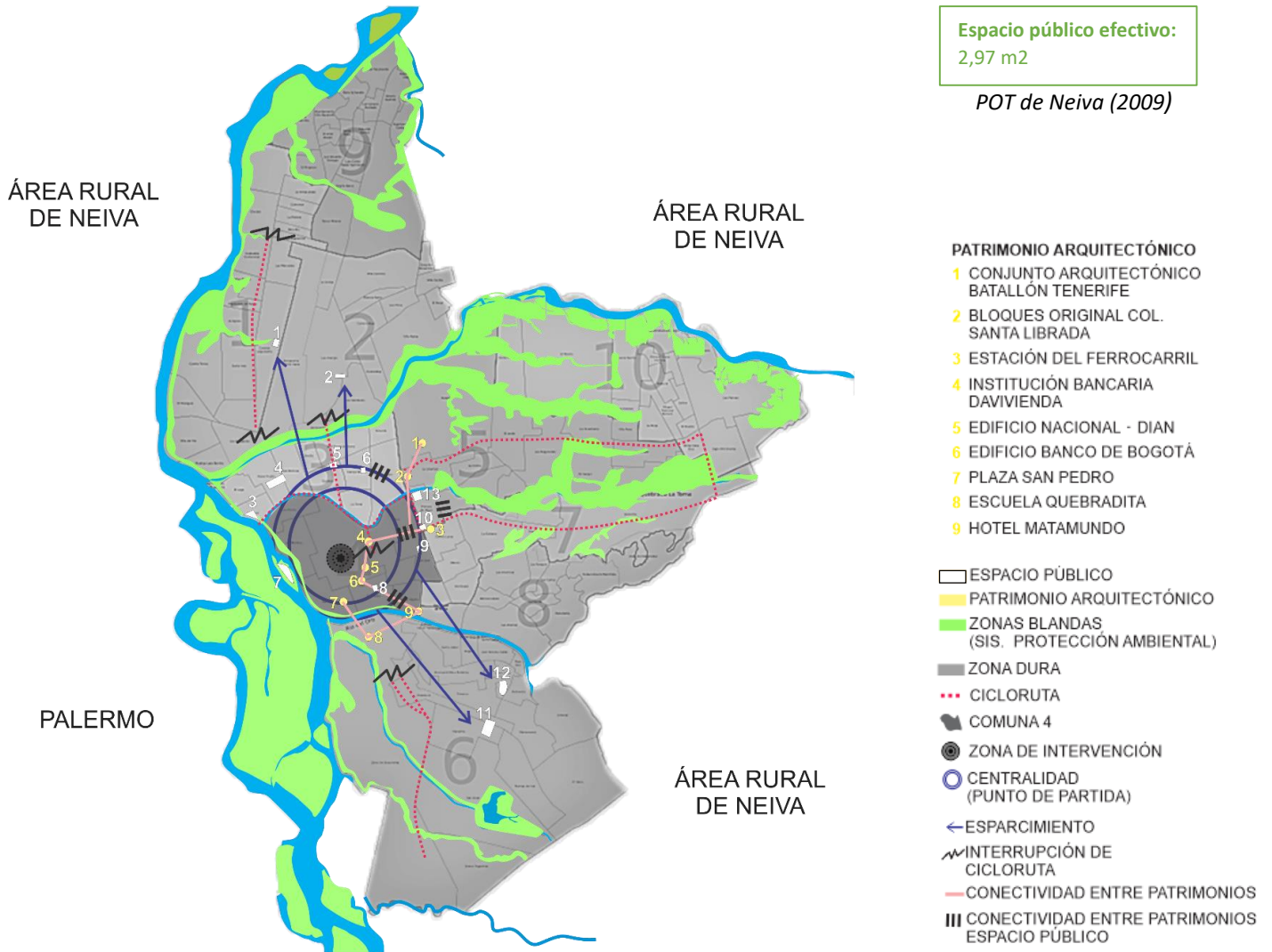
- La jerarquización de las vías principales de la ciudad de Neiva tales como la avenida circunvalar, no solo posibilitan el acceso al centro desde la ciudad y hacia la ciudad, sino que lo permiten conectar con municipios aledaños, lo cual es una oportunidad para otorgar a los habitantes una movilidad y accesibilidad pertinente y una comunicación entre el sur del Colombia, con el resto del país.
- Existen distintos tipos de vías (perfil especial, perfil V-2 y perfil V-3) fundamentales para la ciudad en las cuales se evidencia un mayor flujo circulación en ciertos puntos, donde la movilidad se ve amenazada debido al colapso presente en dichos sectores a ciertas horas determinadas y, además, hay discontinuidad y cambios de sección debido a la falta de planificación y proyectos de vías incompletas.
- El servicio de transporte público tiene una óptima cobertura en la ciudad, no obstante, en el entre el sentido oriente y suroriente, se evidencia un déficit de rutas que transcurren por el sector, pues son pocas las designadas.
- El ciclo ruta en la ciudad de Neiva es deficiente, pues a pesar de encontrarse establecidas en ciertos sectores de la ciudad, no existe un punto de conexión entre sí que permita al ciclista atravesar la ciudad y llegar al área de estudio sin poner en peligro su vida.

### **3.1.4 Sistema de espacio público**

#### **Figura 12**

*Espacio público escala macro*





Adaptado de Wikipedia de 2012. ( [https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-](https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg)

[Barrios.svg](#))

### Diagnóstico

- En Neiva el área verde por habitante equivale al 3,18 m<sup>2</sup>, lo cual es un índice que demuestra una deficiencia en dicho espacio útil de acuerdo a los 10 m<sup>2</sup>/ habitantes recomendados por la Organización Mundial de la Salud (Turismo Huila, s.f.).

- Las ciclorutas presentes en el municipio es deficiente puesto que no existe una conexión entre sí, que permita el acceso de ciclistas a los espacios públicos y los patrimonios arquitectónicos.
- Las ubicaciones de los principales espacios públicos surgen a partir de la comuna 4 y de allí, se expanden hacia el norte y sur de la ciudad. esto es una oportunidad para reorganizar y disminuir la densidad en el centro tradicional de la ciudad de Neiva.
- Los patrimonios arquitectónicos evidencian el crecimiento que ha tenido la ciudad con los años, lo cuales se encuentran localizados en zonas cercanas, siendo una oportunidad pues crea una conectividad entre sí, así como la relación directa con los espacios públicos aledaños a la comuna 4.
- Las zonas blandas que se encuentran relacionadas con la comuna 4 es la cobertura vegetal del rio Magdalena, al occidente de la ciudad de Neiva, lo cual es una amenaza puesto que este, a pesar de su magnitud, se ve afectado por la densidad habitacional en el sector de estudio.

**Tabla 3**

*Resultado combinado de los Indicadores de sostenibilidad de ordenamiento territorial. Áreas verdes y espacio público*



*Findeter, Idom, ciudades emergentes y sostenibles, & Municipio de Neiva.*  
(s.f.). (<http://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>)

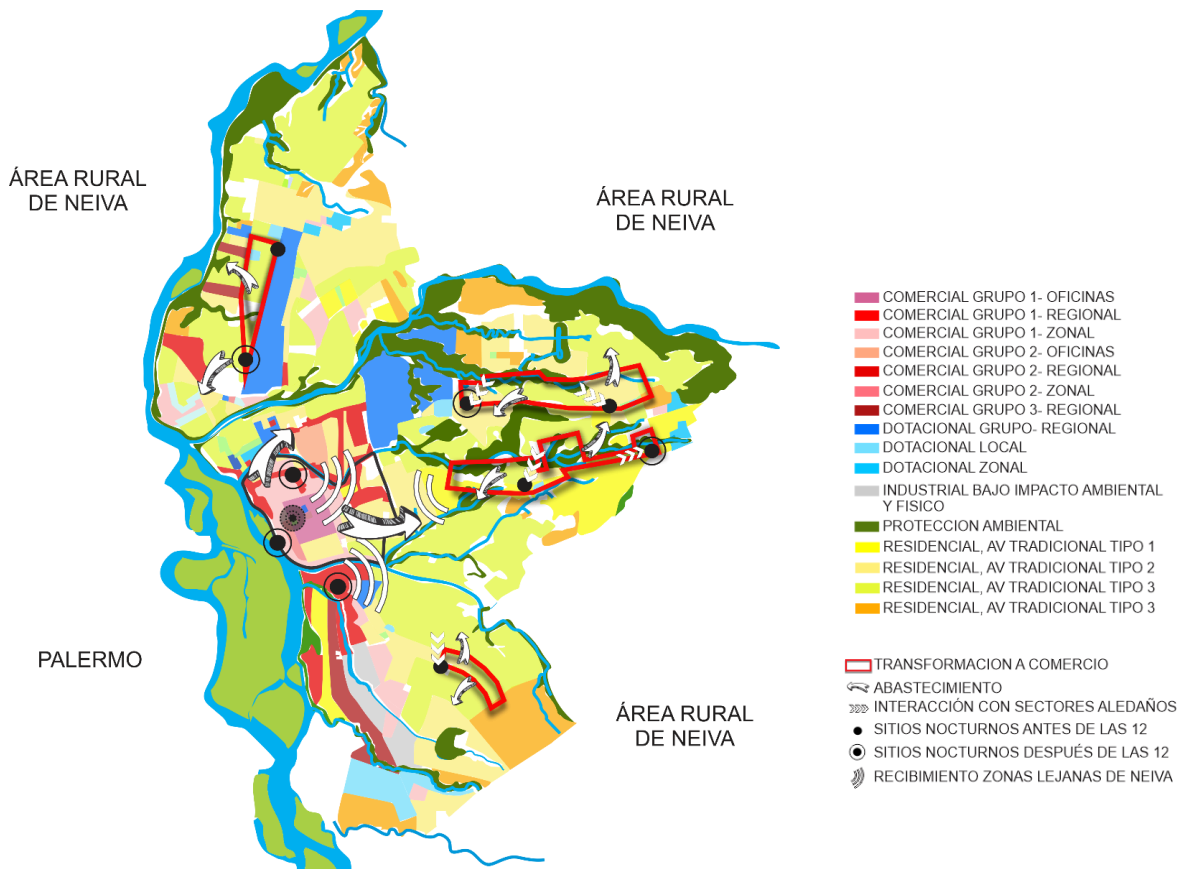
## Diagnóstico

El espacio público y áreas verdes, son deficientes, pues Neiva se encuentra en una de las ciudades con mayor densidad, es decir, que esta posee pocos espacios verdes y espacios públicos (espacio verde cualificado) a servicio de los ciudadanos.

### 3.1.5 Usos de suelos

**Figura 13**

*Usos de suelo escala macro*



Adaptado del POT de Neiva, 2009. ( <http://tempo.sirhuila.gov.co/uncategorized/neiva-pot-plan-de-ordenamiento-territorial/> )

**Tabla 4**

*Tipos de vivienda existentes en Neiva*

<b>TIPO DE VIVIENDA</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
<b>VIVIENDA TRADICIONAL AV- TIPO 1</b>	Actividad destinada al uso exclusivo de vivienda permanente en area predominantes en conjunto residencial sujetos a propiedad horizontal o viviendas de especial configuracion urbanistica y constructiva.
<b>VIVIENDA TRADICIONAL AV-TIPO 2</b>	Actividad destinada al uso exclusivo de vivienda permanente que haya sido desarrolladas por urbanización en condiciones urbanísticas y constructivas excelentes pero que no dan para ser tipo 1.
<b>VIVIENDA TRADICIONAL AV-TIPO 3</b>	Actividad destinada al uso exclusivo de vivienda permanente. Que habiendo sido construidas en su mayoría como interés social han sufrido un alto grado de mejoramiento o desarrollo.
<b>VIVIENDA DE INTERES SOCIAL VIVIENDA TRADICIONAL AV- TIPO 4</b>	Actividad destinada al uso residencial sujeta a las disposiciones gubernamentales establecidas para dicho uso.

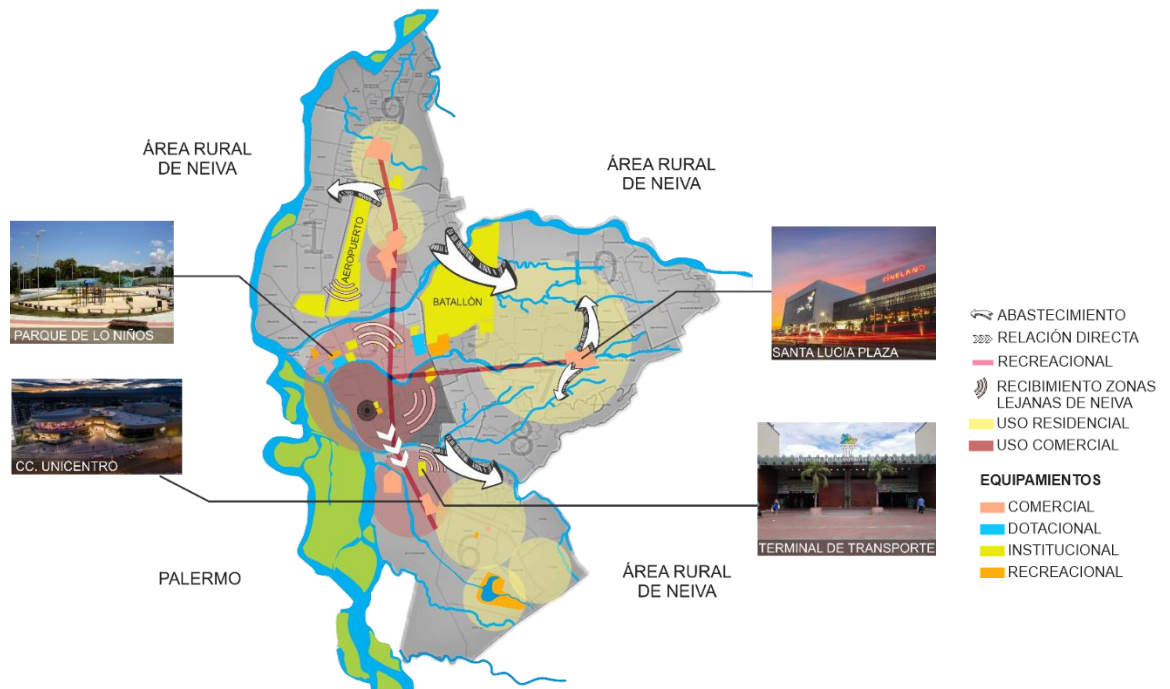
Nota. Explicación y clasificación de los tipos de viviendas existentes , tomado del POT de Neiva,2009 (<http://tempo.sirhuila.gov.co/uncategorized/neiva-pot-plan-de-ordenamiento-territorial/>)

## **Diagnóstico**

La comuna 4 es una comuna de uso comercial, que recibe un número considerable de habitantes a nivel comercial, no obstante, debido a la congestión que se presenta en la malla vial, el uso de suelo en ciertas zonas del norte, sur y oriente se han convertido en zonas comerciales, así como las actividades nocturnas presentes, debido a la necesidad que se presenta como nuevos puntos de atracción, lo cual es una oportunidad para expandir el comercio, complementar los distintos comercios, abastecer necesidades y mejorar el sistema de acceso mediante transporte público, creación de ciclorutas y paseos peatonales.

### Figura 14

#### Equipamientos escala macro



Adaptado de Wikipedia de 2012. (<https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg>)

### Diagnóstico

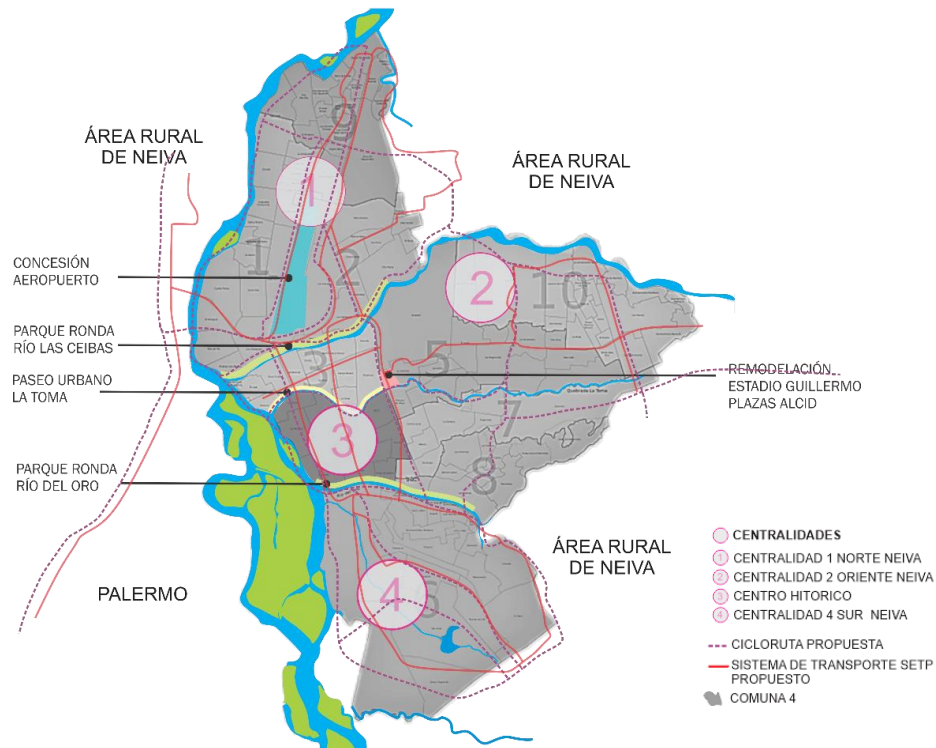
Los distintos equipamientos presentes equivalen al 24% de la huella urbana de Neiva (Idom, s. f.) los cuales son una fortaleza puesto que abastecen tanto al área de estudio como a la ciudad y permiten comprender el impacto que genera su ubicación en el sector.

La presencia del centro comercial en el sentido norte, sur y oriente en zonas residenciales, a pesar de crear una red de suministro y articulación complementaria entre sí, no hay variedad de productos y servicios que logren abastecer el sector, por tanto, los habitantes aun dependen de ciertos productos del microcentro.

### 3.1.6 Político administrativo

**Figura 15**

*Sistema político administrativo- escala macro*



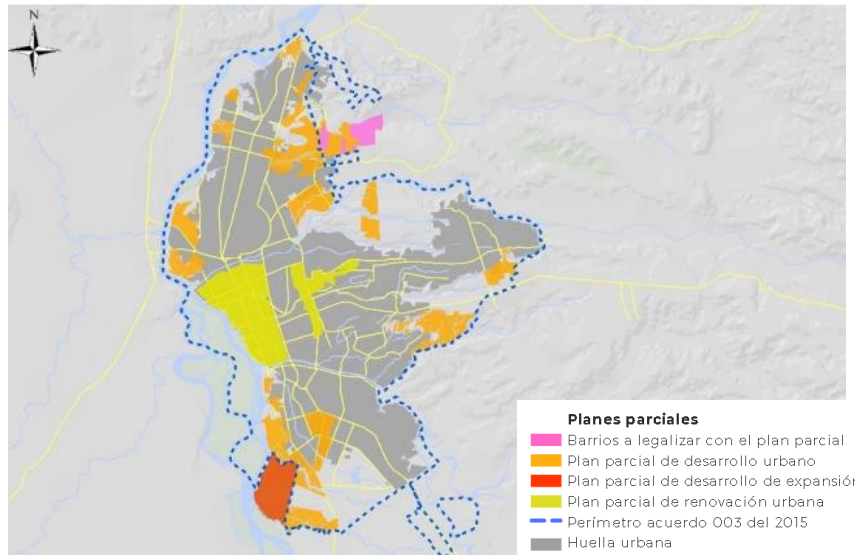
Adaptado de Wikipedia de 2012. (<https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg>)

### Diagnóstico

Existe un plan maestro el cual consiste en descentralizar el centro de Neiva, implementar ciclorutas y mejorar el sistema de transporte público Septs, lo cual es una oportunidad para descongestionar este punto histórico de la ciudad, de manera que se logre mejorar la circulación peatonal y vial.

**Figura 16**

*Mapa de planes parciales del POT de Neiva*



*Tomado de Turismo Huila, s. f.*

<http://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>

**Diagnóstico**

A pesar de los distintos Planes parciales proyectados en el POT de Neiva, existe una deficiencia en su ejecución del Plan parcial de renovación urbana en el centro tradicional de Neiva debido a la falta de control en el cumplimiento de los lineamientos de desarrollo, afectando a la ciudad pues se presenta desorden y falta de abastecimiento.

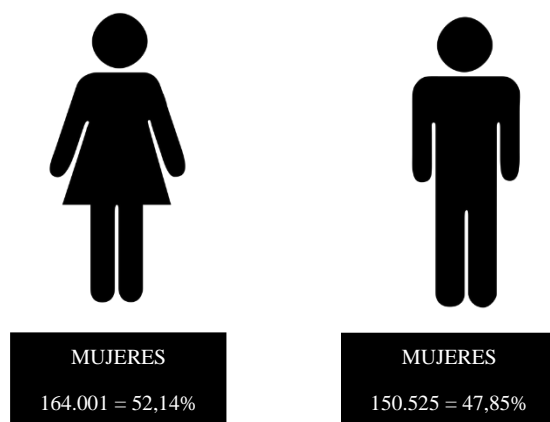
**3.1.7 Sistema socio cultural – económico**

**3.1.7.1 Demografía**

De acuerdo con Censo Nacional de Población y Vivienda (2018), en el año 2018 Neiva tenía una población total de 314.526 habitantes de los cuales el 52,14% son mujeres y 47,85% son hombres, así como lo expresa la figura 15.

### Figura 17

Demografía de Neiva en el 2018 clasificada por género



Tomado de DANE, 2018, <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/191003-CNPV-presentacion-Huila.pdf>

### 3.1.8 Economía de Neiva sector primario

- Agricultura

### Tabla 5

Agricultura de Neiva

Sector	Porcentaje (%)
Agrícola	64.9%
Pecuario	8.7%
Piscícola	7.2%

Tomado de la Alcaldía de Neiva, s.f.

(<https://www.alcaldianeiva.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Economia.aspx#:~:text=%E2%80%8B%20principales%20actividades%20econ%C3%B3micas,todo%20en%20el%20ganado%20vacuno.> )

- Minería

No existe cuantificación sobre el sector, no obstante, de acuerdo con la Alcaldía de Neiva (s.f.), en la ciudad se destaca la mina de oro, plata, caliza, mármol y cobre.



### 3.1.7.1.1 Económica de Neiva sector secundario

Del 11% del sector dedicado a la industria en Neiva se destaca la explotación del petróleo y gas natural. Además de ello, ha surgido distintas fábricas de productos como alimenticios, bebidas, jabones, cigarros y licores (Alcaldía de Neiva, s.f.).

### 3.1.1.7.3 Economía de Neiva sector terciario

<i>Actividad</i>	<i>Porcentaje (%)</i>
<b>Comercio</b>	51.6%
<b>Servicios</b>	36.1%
<b>Otras actividades</b>	1.3%

Tomado de DANE - Censo de 2005, citado en Wikipedia, s.f.  
(<https://es.wikipedia.org/wiki/Neiva#Econom%C3%ADa>)

## 3.2 Analisis meso de ciudad: comuna 4

### 3.2.1 Sistema ambiental

## Figura 18

Mapa ruido ambiental en el centro tradicional de Neiva



Nota. Mapa de Ruido Ambiental. Fuente: El digital, 2018 (<https://eldigital.co/contaminacion-acustica-en-neiva/#:~:text=Los%20decibeles%20de%20ruido%20permitidos,Medio%20Ambiente%20de%201a%20Alcald%C3%ADa>)

De acuerdo con la CAM (2017) “Los niveles de ruido permisibles en la ciudad de Neiva están entre los 55 y 65 decibeles”, sin embargo, es evidente la contaminación auditiva que se presenta en la comuna 4 a causa de la congestión que se presenta en horas pico.

### Figura 19

*Escala meso de sistema ambiental*



*Fuente. Elaboración propia*

### Diagnóstico

- EL área de estudio, a pesar de no encontrarse en un lugar con riesgos, este tiene una amenaza en épocas de lluvia debido a posible desbordamiento del río Magdalena sobre las edificaciones ubicadas sobre la avenida circunvalar.
- Aparte del parche del río Magdalena, en la comuna 4 predomina las matrices sobre el parche urbano, es decir, el área construida es mayor que el área verde, lo cual genera que la red ecológica sea débil, sin embargo, la conexión que se tiene con los ejes ambientales permite la continuidad entre los mismos.

- La cobertura vegetal del río Magdalena, a pesar de ser amplia, se ve amenazada por la contaminación auditiva presente en la comuna 4, pues la medida del ruido en esta zona oscila entre 65-75 Led.Dba (A), lo cual es alto en relación a la medida estándar.

### 3.2.2 Escenario urbano

**Figura 209**

*Escala macro de escenario urbano*



*Fuente. Elaboración propia*

### Diagnostico

La comuna 4 está conformada por los senderos, bordes, hitos y distritos más elementales de la ciudad de Neiva, sin embargo, se presenta una desarticulación entre los nodos e hitos puesto que no existe una red que comunique y permita la circulación entre los mismos, como es en el caso de los hitos y las sendas siendo una deficiencia pues genera congestión sobre ellas y no les permite tener una relación directa, así como los nodos centrales (Parque Santander, gobernación de Huila, alcaldía de Neiva y Catedral de Neiva).

**Figura 21**

*Plaza Cívica de Neiva*



*Nota. Parque Central. Tomado de Neiva, Huila, Colombia, 2012  
(<https://colombianeivahuila.blogspot.com/2012/12/nuevo-look-plaza-civica-de-neiva.html>)*

**Figura 22**

*Parque Santander*

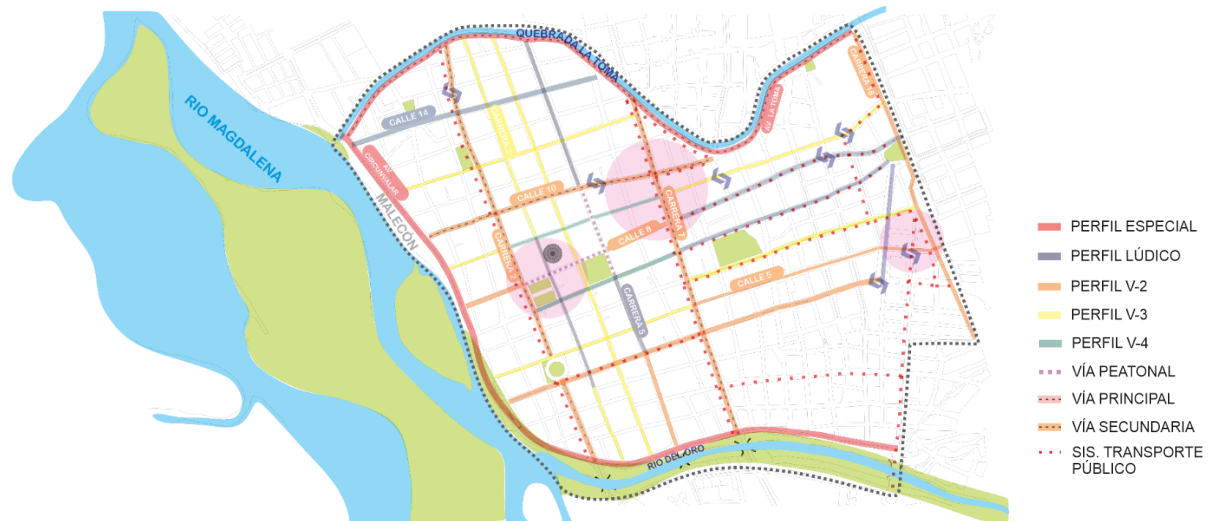


*Tomado de Nic noticias, s.f. (<https://nuevaimagencolombiana.com.co/index.php/2017/12/22/el-desarrollo-de-neiva-no-se-puede-detener/>)*

### 3.2.3 Sistema vial

**Figura 23**

*Escala meso de sistema vial*



**Tabla 6**

*Jerarquía de vías*

CATEGORÍA	CARACTERÍSTICAS
V-0	Vía principal, intermunicipal de enlace nacional
V-1	Vía principal, intermunicipal de enlace regional
V-2	Vía interrumpida de enlace provincial secundario
V-3	Vía interveredal de primer orden
V-ESPECIAL	Vías del Plan Vial Arterial que tiene una sección transversal de 30 metros y cuenta con una zona de protección y ciclo ruta.
PERFIL LÚDICO	Destinadas al desplazamiento de peatones y de vehículos para el transporte particular, permiten articular las áreas turísticas y recreacionales del municipio.

Adaptado de Universidad Piloto de Colombia. (<https://www.unipiloto.edu.co/analisis-y-diagnostico-urbano-regional-2/>)

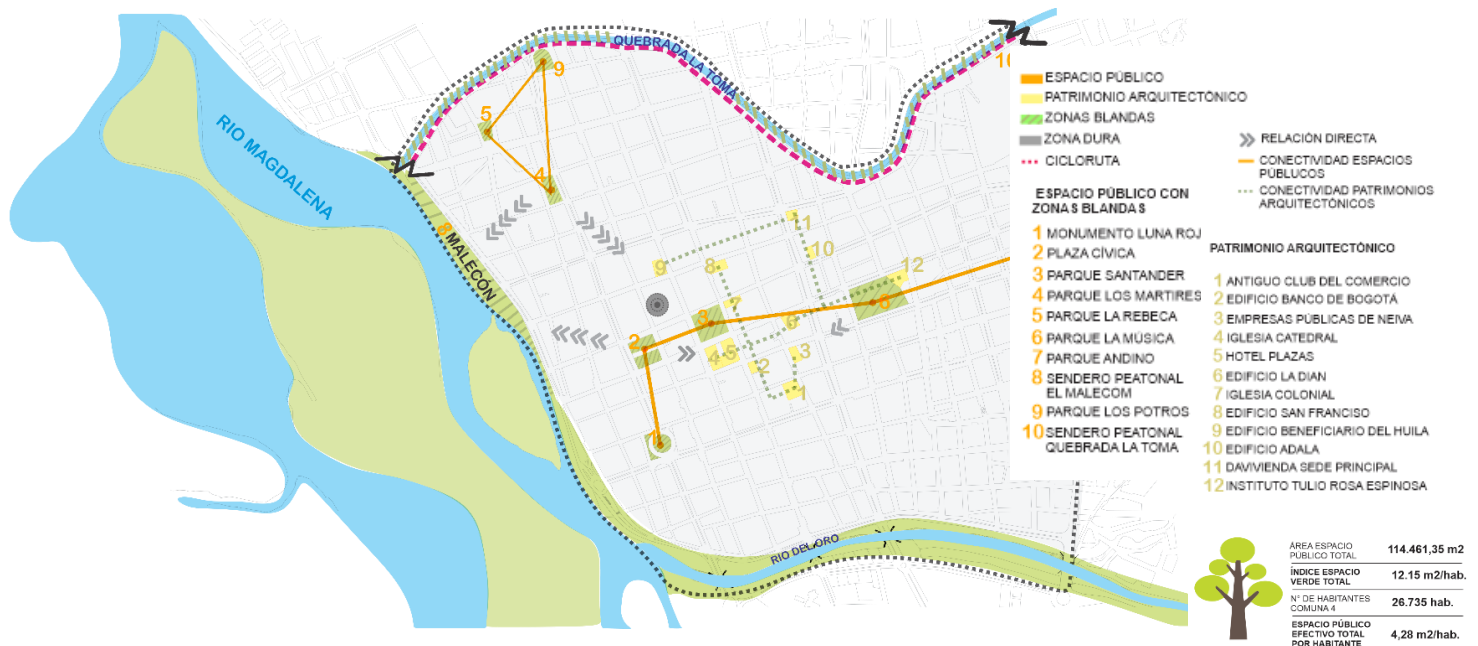
## Diagnostico

- El sistema vial de la ciudad de Neiva se encuentra fragmentada y desarticulada, lo cual es una deficiencia, puesto que los perfiles viales en ocasiones cambian, no existe una maya reticular que mejore la movilidad en las vías primarias y secundarias, en especial, en horas pico, que es en donde mayor congestión se presenta.
- El sistema de transporte público es una fortaleza pues la ruta se encuentra trazada sobre vías principales y secundarias que permiten la conexión y articulación de la comuna 4 hacia la ciudad y de manera viceversa.

### 3.2.4 Espacio público

Figura 24

Escala meso de espacio público



Fuente. Elaboración propia

Fuente. Elaboración propia

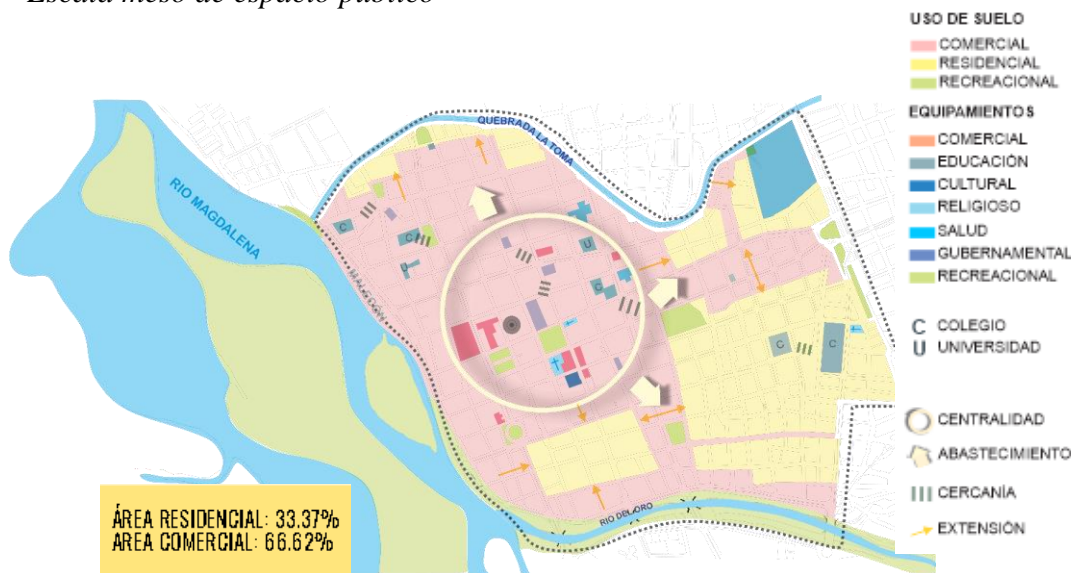
## Diagnostico

Existen ciertos espacios públicos conformados por zonas verdes, sin embargo, el espacio público efectivo es deficiente pues este se encuentra 10, 72 puntos por debajo al índice mínimo, lo cual limita la presencia de la cicloruta en la comuna y evidencia la gran congestión que se presenta no solo por ser el Centro de la ciudad, sino por ser una zona de atracción debido a los patrimonios arquitectónicos construidos en la comuna, pues ellos se encuentran potencialmente relacionados directamente entre sí a pesar de su deterioro.

### 3.2.5 Usos de suelo y equipamientos

Figura 25

*Escala meso de espacio público*



Fuente. Elaboración propia

## Diagnostico

La comuna 4 está compuesta por edificaciones primeramente consagradas al uso residencial, las cuales a medida que ha transcurrido el tiempo se han convertido en una zona de uso comercial y actividades empresariales. Lo cual es una oportunidad para descentralizar el área de estudio

reducir la congestión peatonal y mejorar la movilidad, pues la presencia de los equipamientos gubernamentales, religiosos, educativos y comerciales además de abastecer a sectores aledaños, han permitido la concentración de personas diariamente, sin embargo, el despoblamiento ha incrementado debido a la reducción del uso residencial de esta zona.

Adicionalmente esta zona ha sufrido ciertas modificaciones en las dos últimas décadas, en el uso y enfoque de ciertas vías conocidas hoy la calle 5 y calle 8 con el propósito de recuperar el espacio público que se había desaprovechado con la invasión del por ventas ambulantes.

### 3.2.6 Político-administrativo

**Figura 26**

*Escala meso de político-administrativo*



*Fuente. Elaboración propia*

### Diagnóstico

Existe un plan parcial de renovación urbana, en el cual se proyecta la peatonalización de ciertas vías como la carrera 5 y calle 8. Este plan se encuentra relacionado con puntos fijos o transportables en ferias, generando así, conectividad y descentralización del vendedor informal en la Plaza Cívica, parque Santander y calle 8.



### 3.2.7 Sistema socio cultural – económico

De acuerdo con el Análisis Geoespacial del Censo Nacional de Población y Vivienda del 2018 la comuna Central (comuna 4) presenta un total de personas de 15.905 de los cuales el 45,16% son hombres y el 54,54% son mujeres, así como expresa la figura 24 (DANE, 2018).

**Figura 27**

*Población por sexo- comuna 4 de Neiva*

#### Población por sexo



Población Total: 15.905

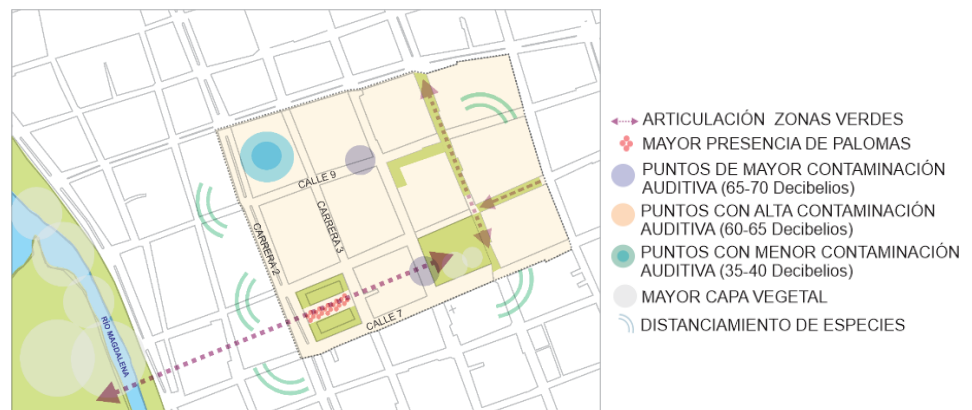
DANE,2018 (<https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/territorio/analisis-cnpv-2018/?lt=2.9252250249413962&lg=-75.28533816653737&z=15>)

### 3.3 Escala Micro de ciudad: calle 7-calle10 y carrera 2-carrera 6

#### 3.3.1 Sistema ambiental

**Figura 28**

*Escala micro de sistema ambiental*



Fuente. Elaboración propia

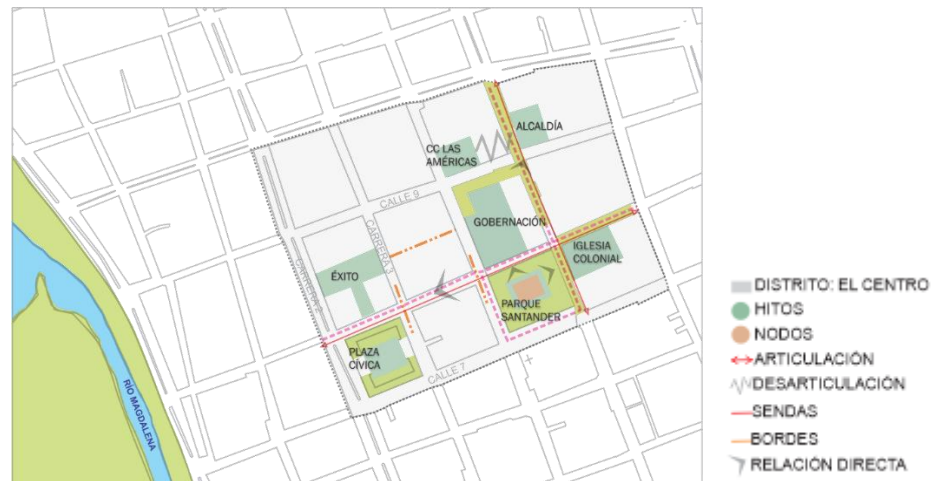
## Diagnóstico

El área de intervención se encuentra ubicado en una zona de baja peligrosidad sísmica donde existen ciertos espacios verdes conectados por medio de un eje que permite el traslado de ciertas especies hacia la cobertura vegetal del río Magdalena, sin embargo, esta es deficiente, pues debido a los altos índices de contaminaciones perciben pocas un numero reducidos de animales, como lo es en el caso de las palomas, las cuales permanecen sobre la plaza cívica.

### 3.3.2 Escenario urbano

#### Figura 298

*Escala micro escenario urbano*



*Fuente. Elaboración propia*

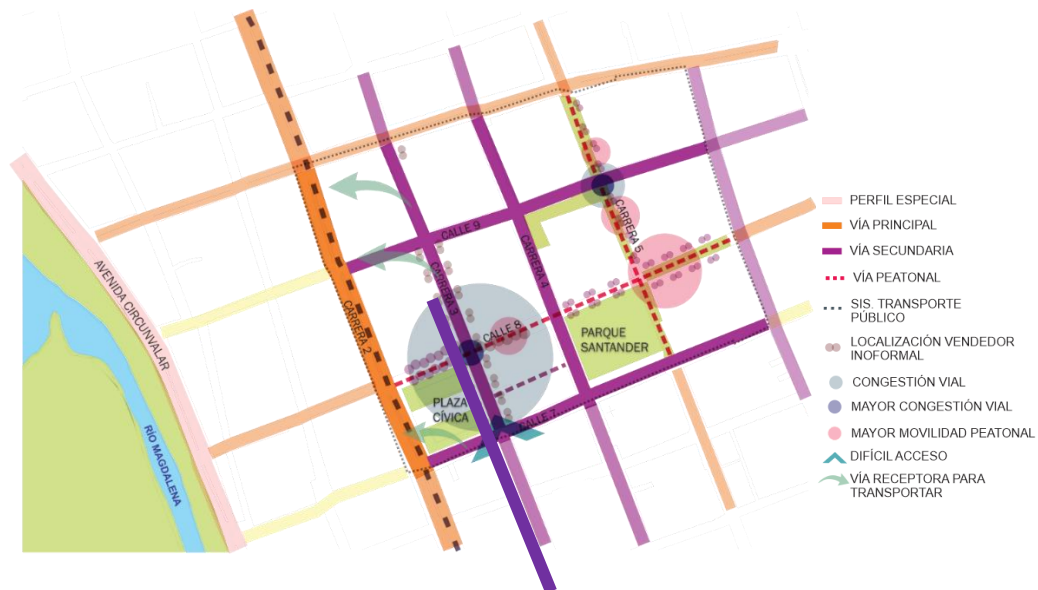
## Diagnóstico

El área de intervención se encuentra conformado por distintos hitos que encuentran articulados por las sendas de la calle 8y carrera 5, lo cual es una fortaleza puesto que permite mayor flujo peatonal, no obstante, este mismo limita a la calle 8 entre carrera 3 y carrera 4 puesto que es una vía vehicular con uso peatonal.

### 3.3.3 Sistema vial y movilidad

**Figura 30**

*Escala micro sistema vial y movilidad*



*Fuente. Elaboración propia*

### Tabla

*Cuantificación del transporte*

Transporte público	Cantidad
Número de rutas de transporte	63
Numero de buses	710
Numero de taxis	2196
Numero de <u>mototaxis</u>	3800

*Tomado de Vargas, V., 2019*

*(<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/43483/DOCUMENTO%20FINAL%20-%20TRABAJO%20DE%20GRADO%20VALENTINA%20VARGAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y> )*

### Diagnostico

El área de intervención, a pesar de ser abastecido por el trayecto del sistema de transporte público sobre la carrera 2, presenta un sistema vial y movilidad deficiente debido a la congestión causada por el comercio informal sobre la carrera 3, calle 8 y carrera 5. Esta situación dificulta el acceso, la circulación tanto peatonal como vial y obstaculiza la proyección de cicloruta.

**Figura 31**

*Escala micro - barreras peatonales*



*Fuente. Elaboración propia*

## Diagnostico

A pesar de la presencia de rampas para discapacitados en ciertas zonas del micro centro de Neiva, la circulación del este es deficiente debido a la congestión que se evidencia sobre las vías peatonales y andenes causados por la ocupación del espacio público por parte del vendedor informal. Esta situación disminuye el área a transitar causando la desarticulación e impedimento de una circulación directa y lineal, teniendo en cuenta que a este hecho se le suma las distintas

dimensiones de las aceras y la falta de adecuación de ciertos espacios públicos como es en el caso del parque Santander.

**Figura 32**

*Perfil vial y topografía carrera 2 entre calle 7 y calle 9*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 33**

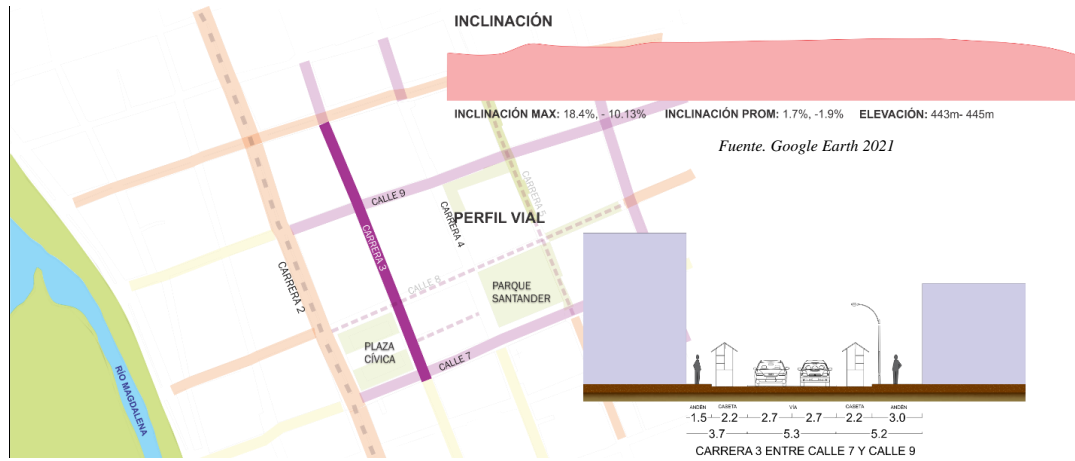
*Carrera 2 entre calle 7 y calle 8*



*Fuente. Google Earth (2019). <https://www.google.com/maps/@2.9254896,-75.2913139,3a,90y,333.45h,85.71t/data=!3m6!1e1!3m4!1sRXHmaolgW64jmfrsIjMFUw!2e0!7i13312!8i6656>*

**Figura 34**

*Perfil vial y topografía carrera 3 entre calle 7 y calle 9*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 35**

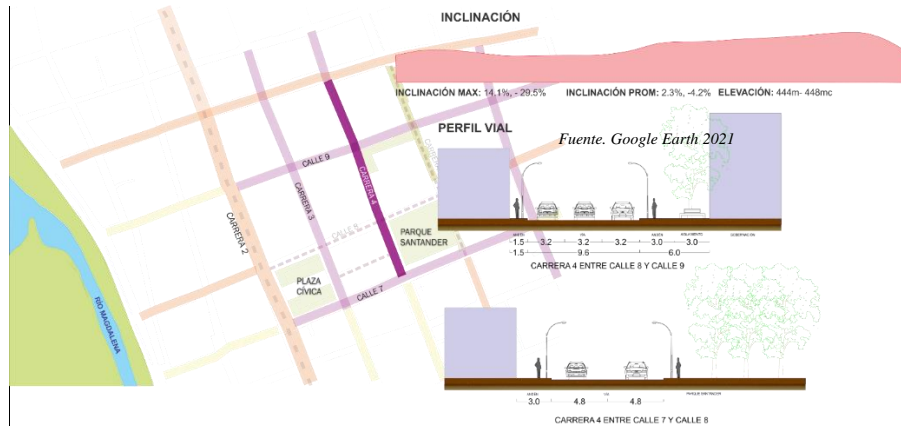
*Fotografías carrera 3 micro centro de Neiva*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 36**

*Perfil vial y topografía carrera 4 entre calle 7 y calle 9*



Fuente. Elaboración propia

**Figura 37**

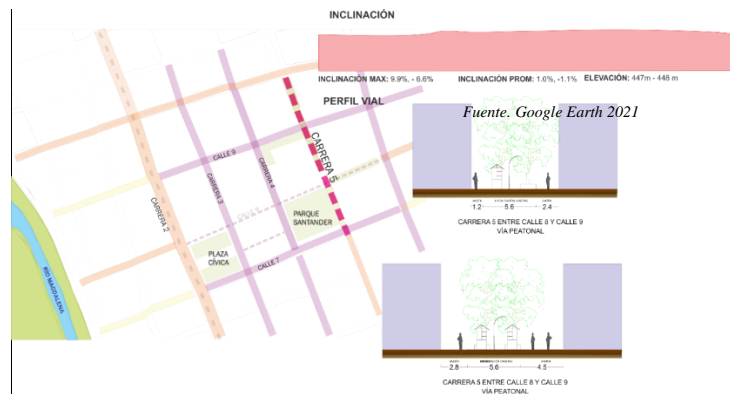
Fotografías carrera 4 micro centro de Neiva



Fuente. Elaboración propia

**Figura 38**

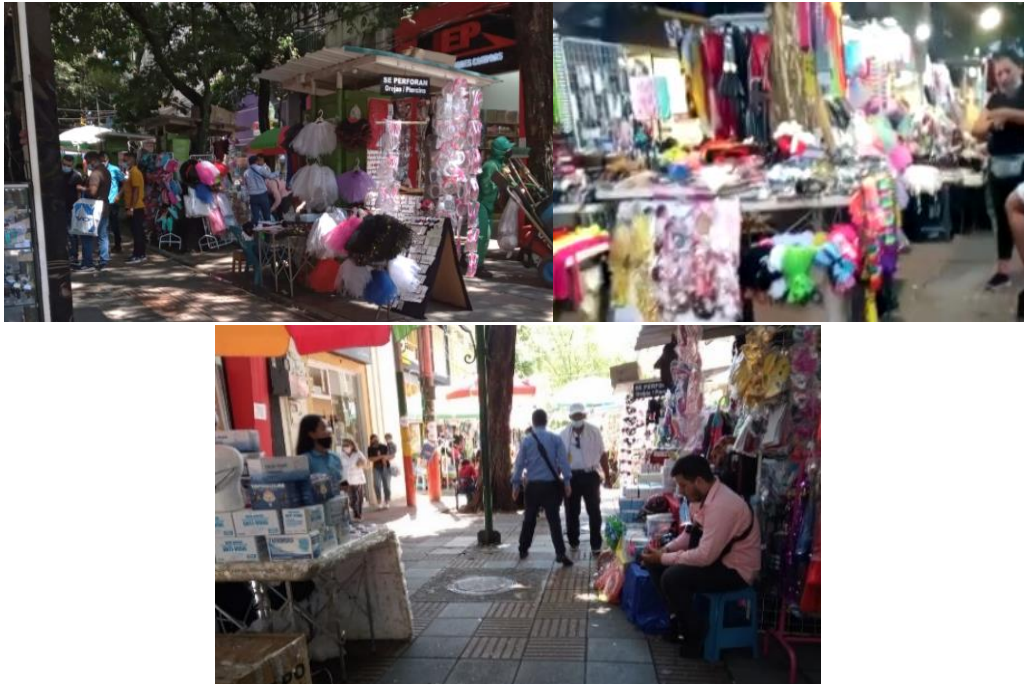
Perfil vial y topografía carrera 5 entre calle 7 y calle 9



Fuente. Elaboración propia

**Figura 39**

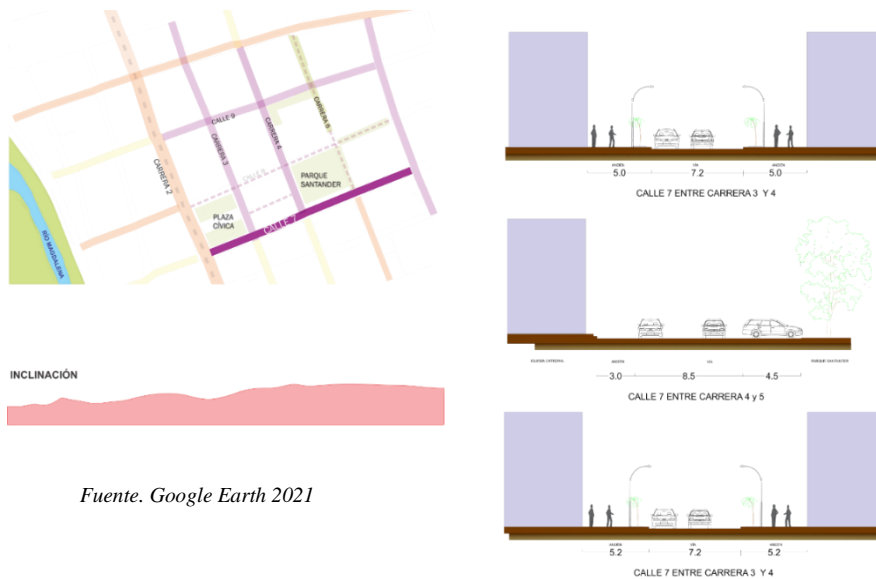
*Fotografías carrera 5 micro centro de Neiva*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 40**

*Perfil vial y topografía calle 7 entre carrera 2 y 6*



*Fuente. Google Earth 2021*

*Fuente. Elaboración propia*



**Figura 41**

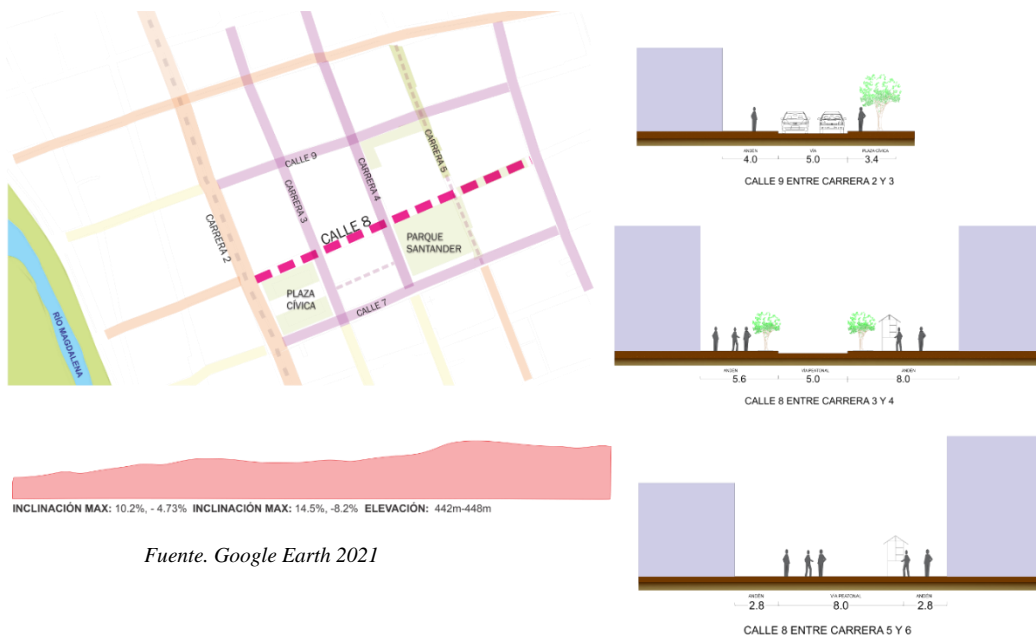
*Fotografías calle 7 micro centro de Neiva*



*Nota. Calle 7 entre carrera 3 y 5. Fuente. Elaboración propia*

**Figura 42**

*Perfil vial y topografía calle 8 entre carrera 2 y 6*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 43**

*Fotografías calle 8 micro centro de Neiva*



*Nota. Calle 8 entre carrera 5 y 6. Fuente. Elaboración propia*

**Figura 44**

*Fotografías calle 8 micro centro de Neiva*



*Nota. Calle 8 entre carrera 2 y 3. Fuente. Elaboración propia*

**Figura 45**

*Perfil vial y topografía calle 9 entre carrera 2 y 6*



*Fuente. Google Earth 2021*

*Fuente. Google Earth 2021*

## Figura 46

*Fotografías calle 9 micro centro de Neiva*



*Nota. Calle 9 con carrera 4. Elaboración propia.*

## Diagnostico

- Existen vías que, con el tiempo, se han adecuado en pro de una mejor movilidad, como por ejemplo la calle 8 entre carrera 2 y carrera 4 o la carrera 4 entre calle 8 y calle 9. No obstante, aún se evidencian vías o tramos de vías que denotan mayor prevalencia al vehículo que al peatón, creando así perfiles con andenes de distintas dimensiones, como es el caso de la calle 9. Esto es una amenaza para el peatón, puesto que interviene negativamente en su circulación y puede llegar a tentar su vida.
- La topografía en el área de estudio tiene una elevación leve, lo cual es una fortaleza para el sector puesto que facilita la movilidad peatonal de manera continua.

### 3.3.4 Sistema de espacio público

**Figura 47**

*Espacio público escala micro*



*Fuente. Elaboración propia*

### Diagnóstico

El área a intervenir tiene espacios públicos deficientes, que, a pesar de ello abarca gran cantidad de personas al considerarse como zona de descanso o laboral. adicionalmente, los peatones se ven amenazados debido a los distintos tamaños de los andenes, pues este es un sector de alta circulación vehicular y zona de descargue de mercancía.

**Figura 48**

*Líneas de deseo*

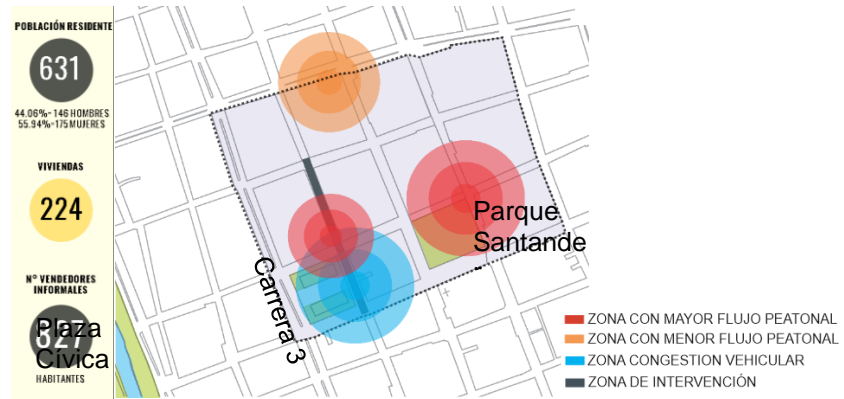
Existen líneas de deseos, las cuales indican los recorridos que el transeúnte prefiere transitar a partir de la seguridad que este percibe en ciertas zonas de la plaza cívica y parque Santander.



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 49**

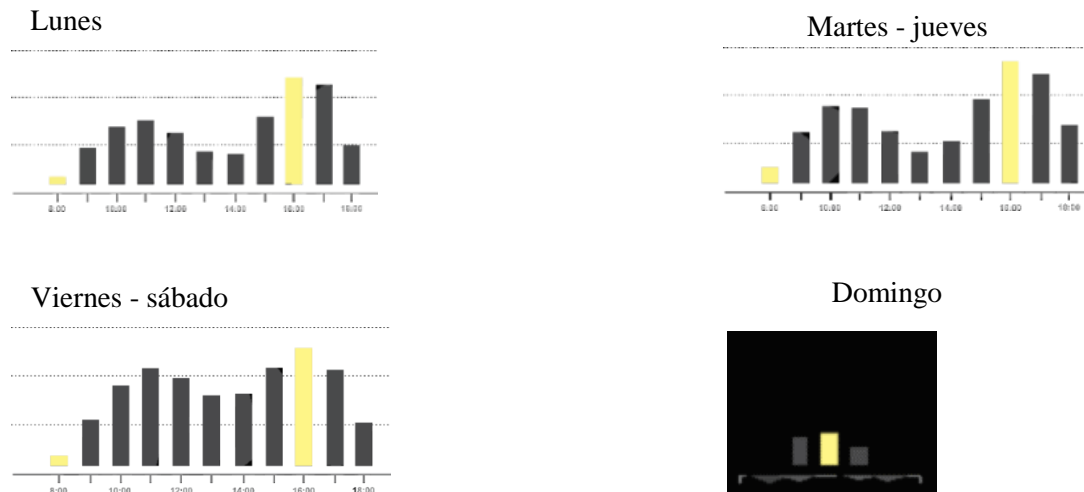
*Zonas con mayor y menor congestión*



*Fuente. Elaboración propia*

**Gráfico 1**

*Día con mayor y menor congestión*



*Fuente. Google search (2021)*

**Figura 50**

*Horas de menor congestión vehicular*



*Fuente. Adaptado de WAZE. (2022)*

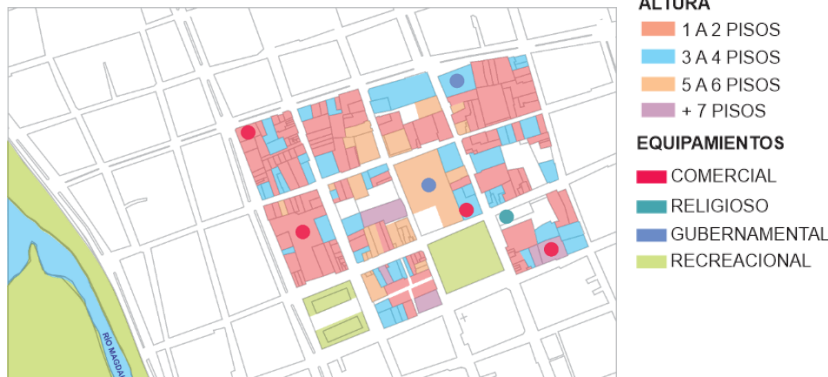
**Diagnóstico**

Dentro del área micro, existen distintos sectores con mayor flujo peatonal, no obstante, sobre la carrera 3, además de lo mencionado, se presenta congestión vehicular debido al parqueo de los vehículos y a la apropiación de vendedores informales sobre la vía pública. En esta, los días que mayor movilidad se presenta es el viernes y el sábado en horas de la tarde, lo cual afecta la circulación peatonal.

**3.3.5 Usos de suelo y equipamientos**

**Figura 51**

*Escala micro usos de suelo y equipamientos*



Fuente. Elaboración propia

### Diagnostico

Existen distintos tipos de usos de suelo en los cuales predominan las edificaciones de uno a dos pisos, que, con el tiempo se han convertido en bodegas o en locales. esta situación es una fortaleza puesto que se encuentran abastecido por equipamientos gubernamentales, religioso, comercial y recreativos que, son puntos que abarcan un buen numero de habitantes que laboran allí o necesitan de ellos.

No obstante, existe una deficiencia en el campo visual en el microcentro de Neiva, la cual no permite observar a detalle las edificaciones en altura que hacen parte del area de estudio debido a la congestion que se presenta en él.

### Figura 52

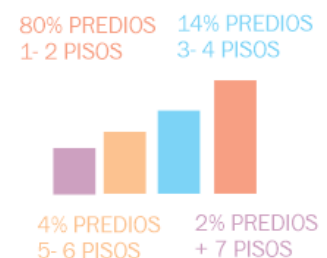
Alturas de edificaciones existentes



Fuente. Elaboración propia

### Gráfico 2

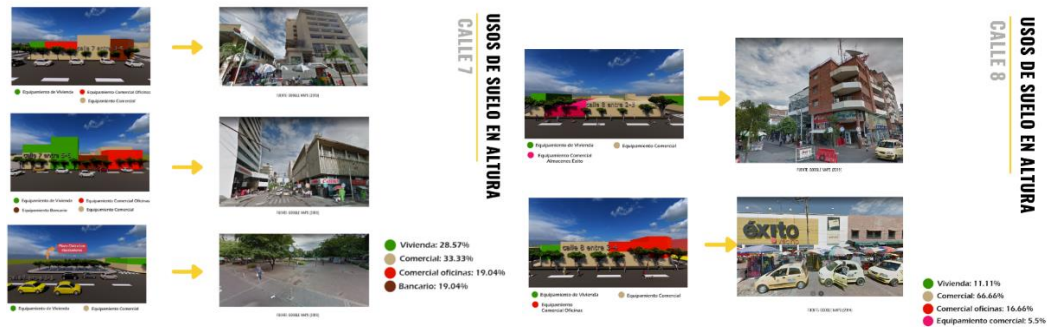
Cobertura de edificación por piso



Modificado de Varadas, V.(2019)

**Figura 53**

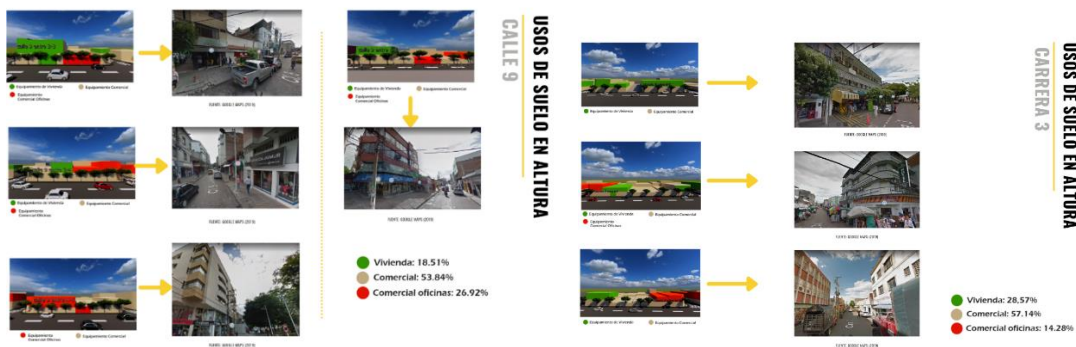
*Uso de suelo en altura – calle 7 y calle 8*



*Fuente: elaboración propia*

**Figura 54**

*Uso de suelo en altura – calle 9 y carrera 3*



*Fuente: elaboración propia*

**Figura 55**

*Uso de suelo en altura – carrera 2 y 4*



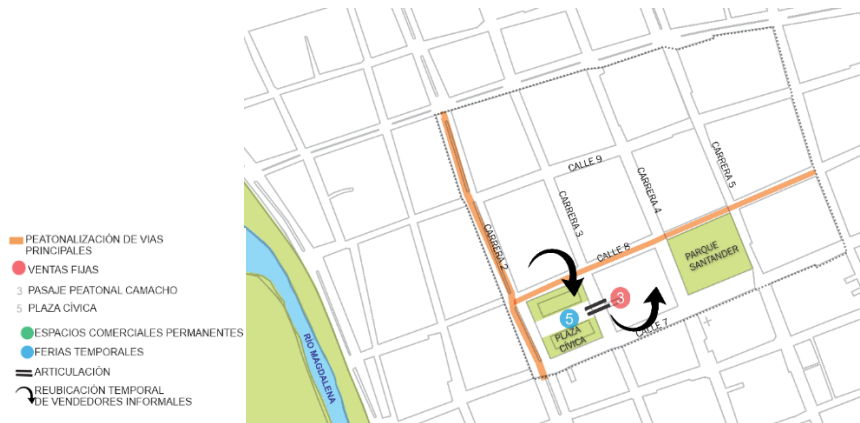
*Fuente: elaboración propia*



### 3.3.6 Sistema político- administrativo

**Figura 56**

*Escala micro situación política-administrativa*



*Fuente. Elaboración propia*

### Diagnostico

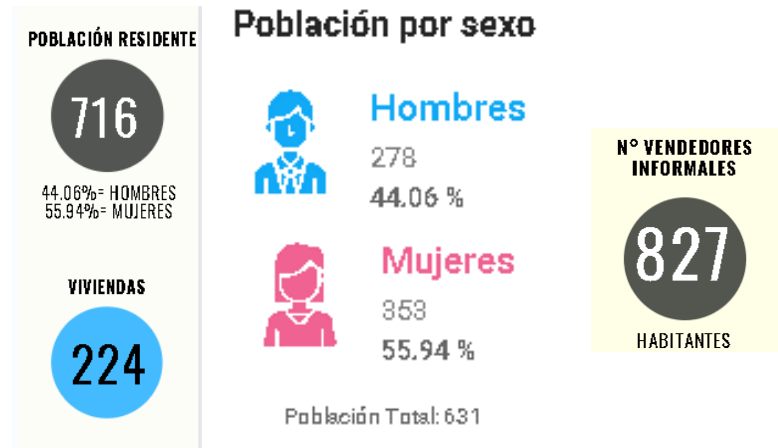
La peatonalización de las vías son una oportunidad para mejorar la circulación peatonal, en la cual prevalece la interacción de este con el entorno. Además, les permite a los vendedores ambulantes rotar el sitio de trabajo dependiendo de la época del año o feria en que se encuentren, creando una relación directa entre los mismos.

### 3.3.7 Sistema socio cultural – económico

De acuerdo con el Análisis Geoespacial del Censo Nacional de Población y Vivienda del 2018 en la escala micro se presenta un total de personas de 631 de los cuales el 44,06% son hombres y el 55,94% son mujeres, así como expresa la figura 24 (DANE, 2018).

**Figura 57**

*Población escala micro*



Adaptado de DANE, 2018 (<https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/territorio/analisis-cnpv-2018/?lt=2.9252250249413962&lg=-75.28533816653737&z=15>)

## 4 Capítulo IV Fase proyectual

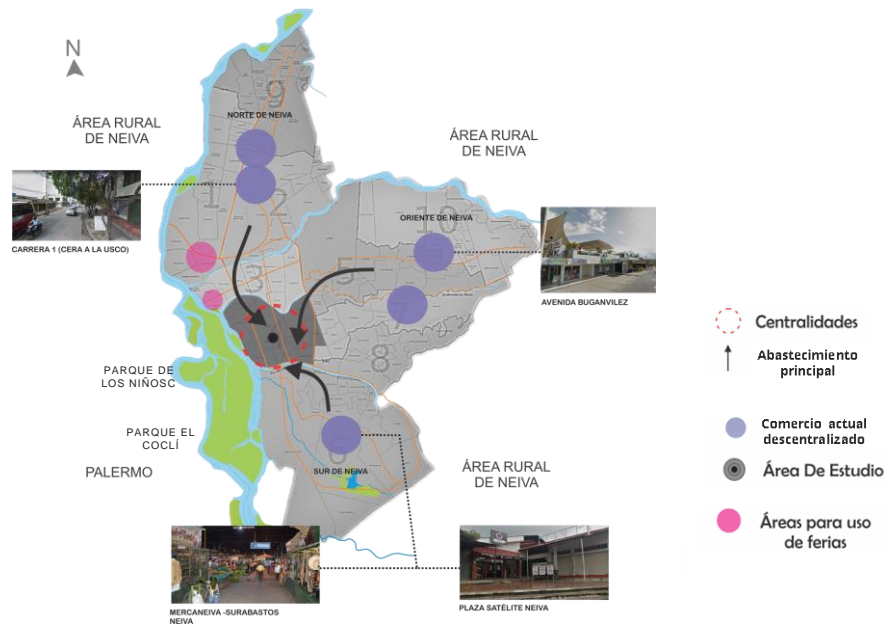
### 4.1 Estrategias

#### 4.1.1 Estrategias escala macro

##### 4.1.1.1 Usos de suelo.

### Figura 58

*Usos de suelo – descentralización de actividades comerciales*



*Fuente. Elaboración propia*

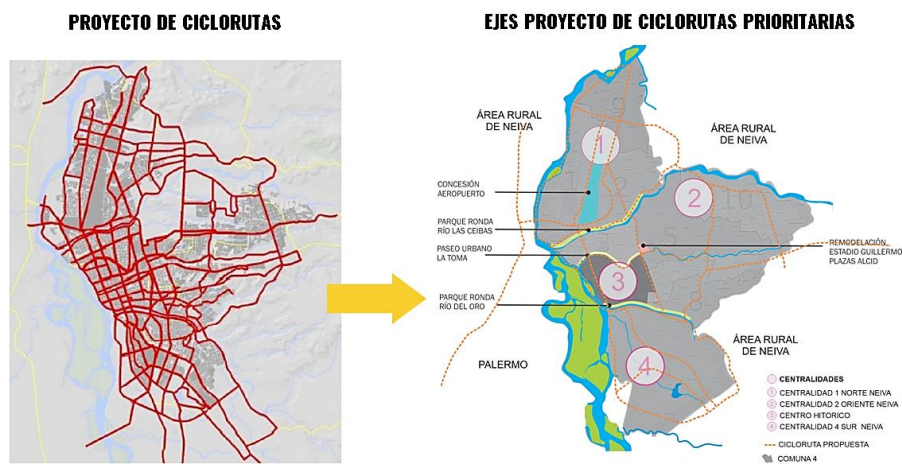
De acuerdo con el plan parcial, plantea de descentralización de actividades comerciales para disminuir la congestión peatonal y vehicular, y de esta manera apoyar las nuevas centralidades que están en desarrollo en el norte, sur y oriente de Neiva. Asimismo, se propone el uso y reactivación de parques recreativos en abandono total o parcial, con el fin de realizar ferias comerciales.

#### 4.1.1.2 Sistema de transporte y movilidad.

Se acoge al proyecto de ciclorutas, bicicletas compartidas y transporte público de acuerdo al estudio detallado del área urbana de Neiva, realizados por Findeter e Idom.

**Figura 59**

*Proyecto de ciclorutas según el plan parcial*

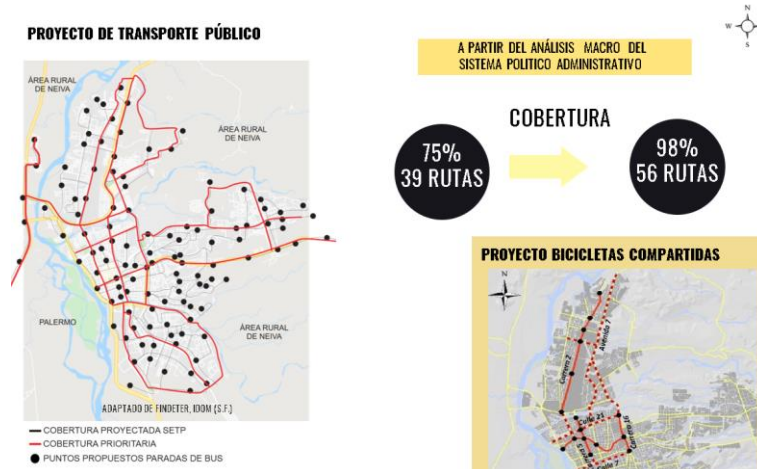


Tomado de Findeter, Idom, s.f.

(<https://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>)

**Figura 60**

*Proyecto de transporte público y bicicletas compartidas*



Tomado de Findeter, Idom, s.f.

(<https://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>)

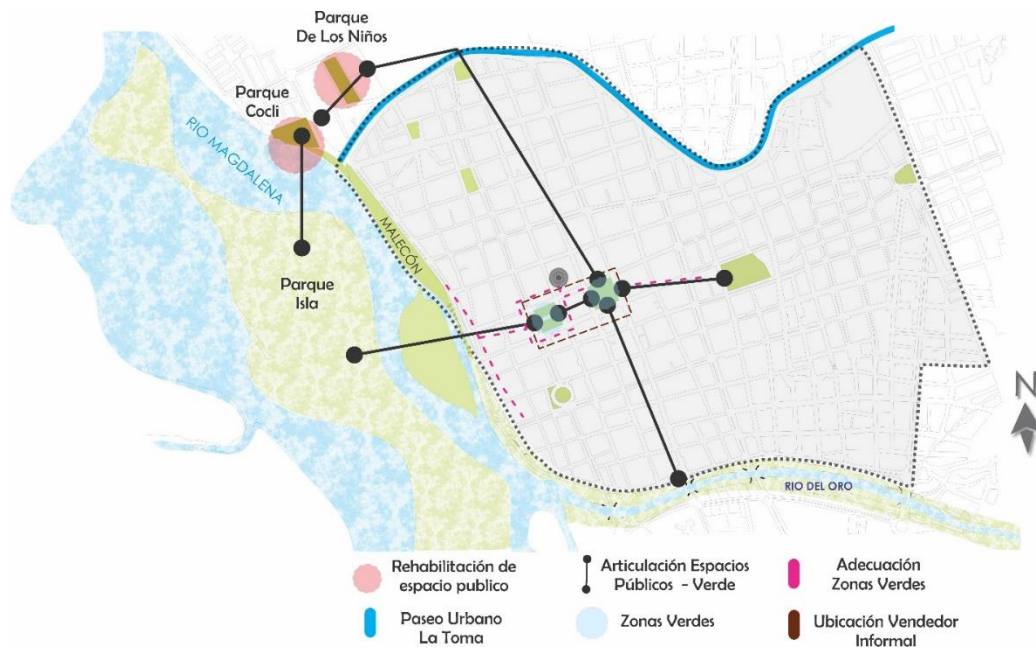
#### 4.1.2 Estrategias escala meso

##### 4.1.2.1 Espacio público.

Se plantea la conexión de espacios verdes de la comuna 4 a través de la adecuación de zonas verdes en la plaza cívica, calle 8 y calle 7, para articularse con el paseo de La Toma, el parque de los niños, parque Cocli a través de la rehabilitación de espacio público.

**Figura 61**

*Espacio público– articulación de espacios verdes y públicos*



*Fuente. Elaboración propia*

### 4.1.3 Estrategia escala micro

#### 4.1.3.1 Sistema de transporte y movilidad

Figura 62

Sistema de transporte y movilidad



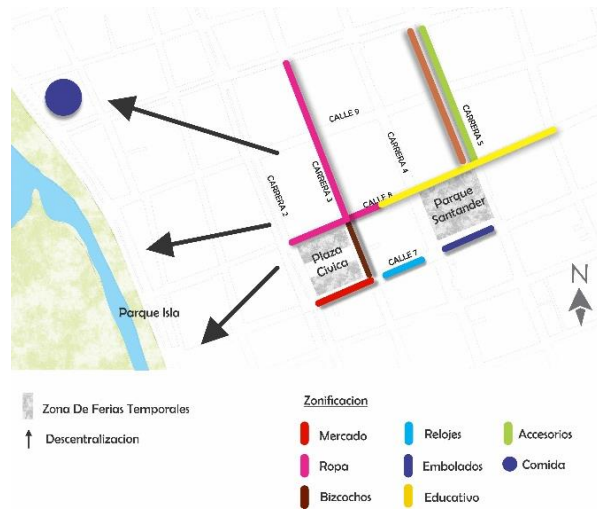
Fuente. Elaboración propia

- Se ubican puntos de servicio de bicicletas compartidas a partir del estudio del estudio realizado por Findeter, Idom, ciudades emergentes y sostenibles, & Municipio de Neiva. (s. f.).
- Se propone la articulación de la cicloruta con las existentes en la circunvalar, carrera 5 y propuesta en la calle 8 entre carrera 6 y 7.
- Se plantea la peatonalización de la carrera 3, para articularla con el eje peatonal de la calle 8 entre carrera 3 y 4 con la circunvalar.
- Adecuación de andenes en el microcentro, en especial sobre la carrera 1h, con el fin de permitir el acceso a personas con movilidad reducida.

#### 4.1.3.2 Usos de suelo

**Figura 63**

*Usos de suelo– zonificación de actividades comerciales informales*



*Fuente. Elaboración propia*

Se plantea la zonificación de los distintos comercios informales estacionarios y no estacionarios sobre las vías de acuerdo a sus actividades y usos a partir de la carnetización, la cual está en proceso, con el fin de tener mayor control y orden sobre el espacio público.

**Figura 64**

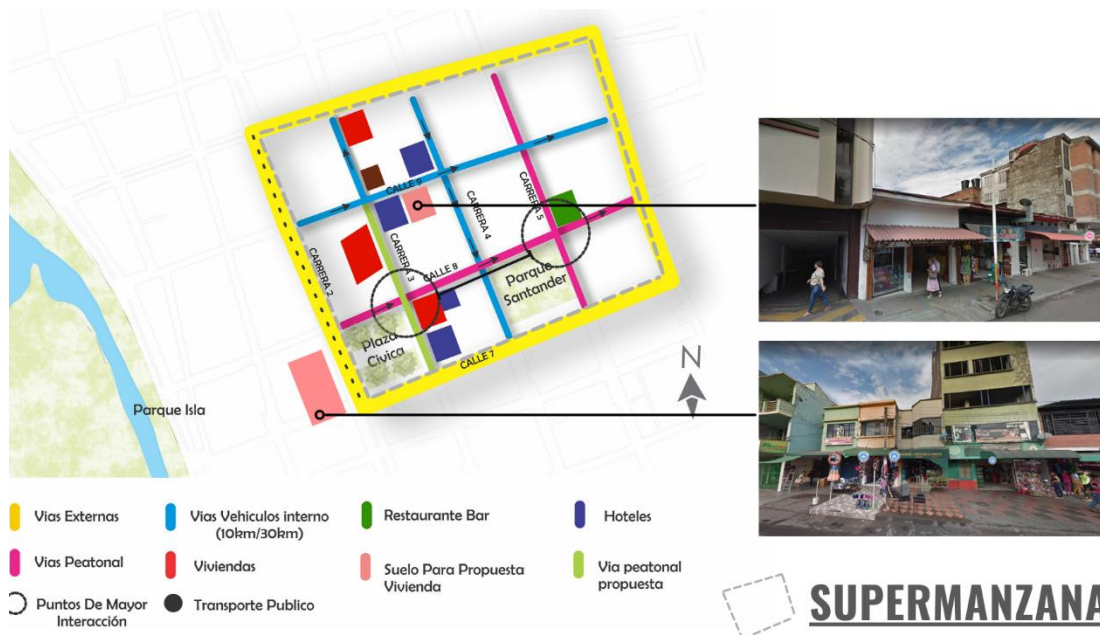
*Usos de suelo– zonificación de actividades comerciales informales*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 65**

*Localización de vivienda existentes, viviendas propuestas y hoteles*



*Fuente. Elaboración propia*



Se plantea la redensificación de vivienda sobre espacio que se encuentran en suelos infrutilizados, subutilizados o abandonados con el fin de generar mayor dinámica residencial, mayor seguridad y recuperación del espacio público.

**Figura 66**

*Inventario de edificaciones*



*Fuente. Elaboración propia*

#### 4.1.3.5 Espacio público

Figura 67

#### Espacio público y la supermanzana



Fuente. Elaboración propia

Se plantea la recuperación de esquinas que propone Salvador Rueda en su teoría de Urbanismo Ecológico, en dos espacios: en la interacción de la carrera 3 con calle 8 y sobre la carrera 5 con calle 8m, con el fin de articularlo con los ejes peatonales: carrera 5 y calle 8.

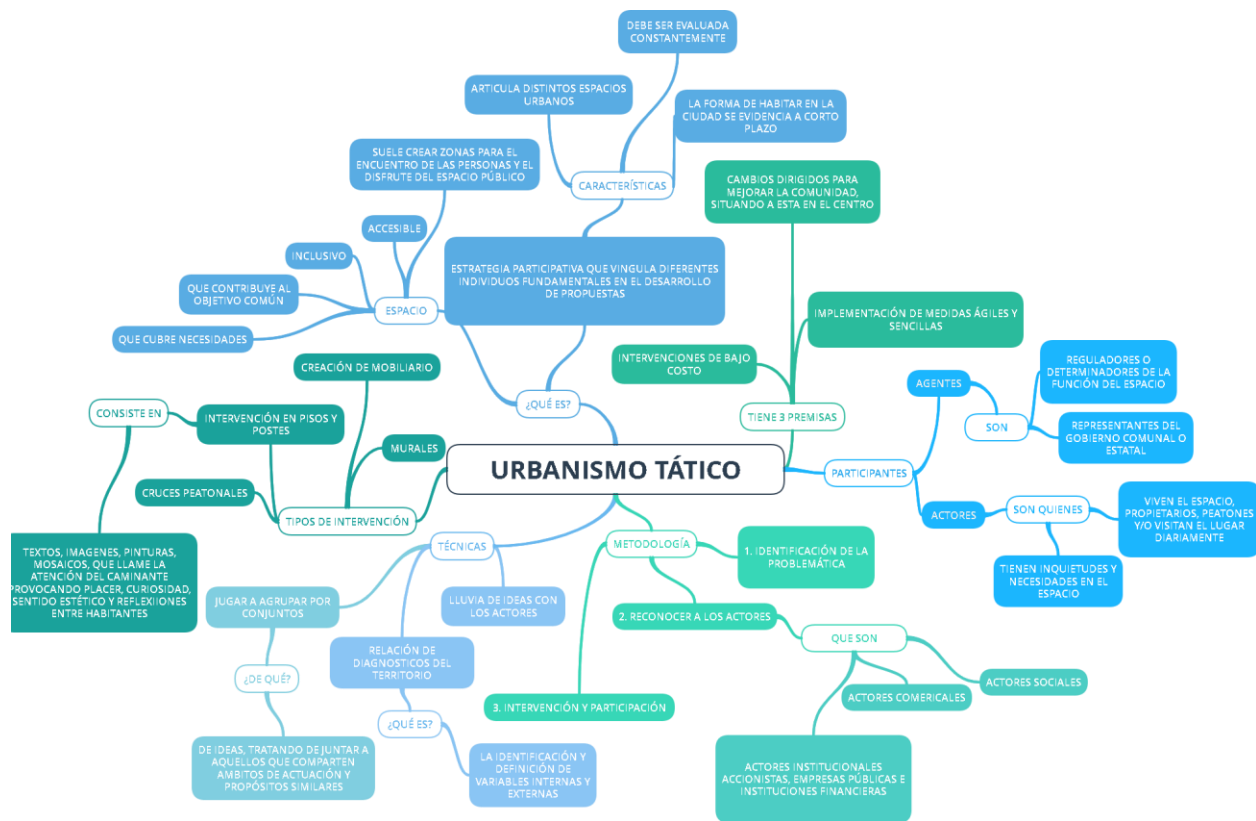


recuperan las esquinas, permitiendo la interacción entre el peatón y el entorno y se usa como espacio público o espacio de bolsillo, mientras que en las periferias transita el peatón. Por lo cual interviene en la mezcla social, interacción entre la ciudad y el espacio público.

Adicional a ello, permite el acceso 6 funciones urbanas: hábitat, trabajo, aprendizaje, cuidado, descanso y a aprovisionarse. De modo que se tiene todo cerca y mejora la economía local, intercambio cultural y uso del espacio.

## Mapa 2

### Urbanismo ecológico

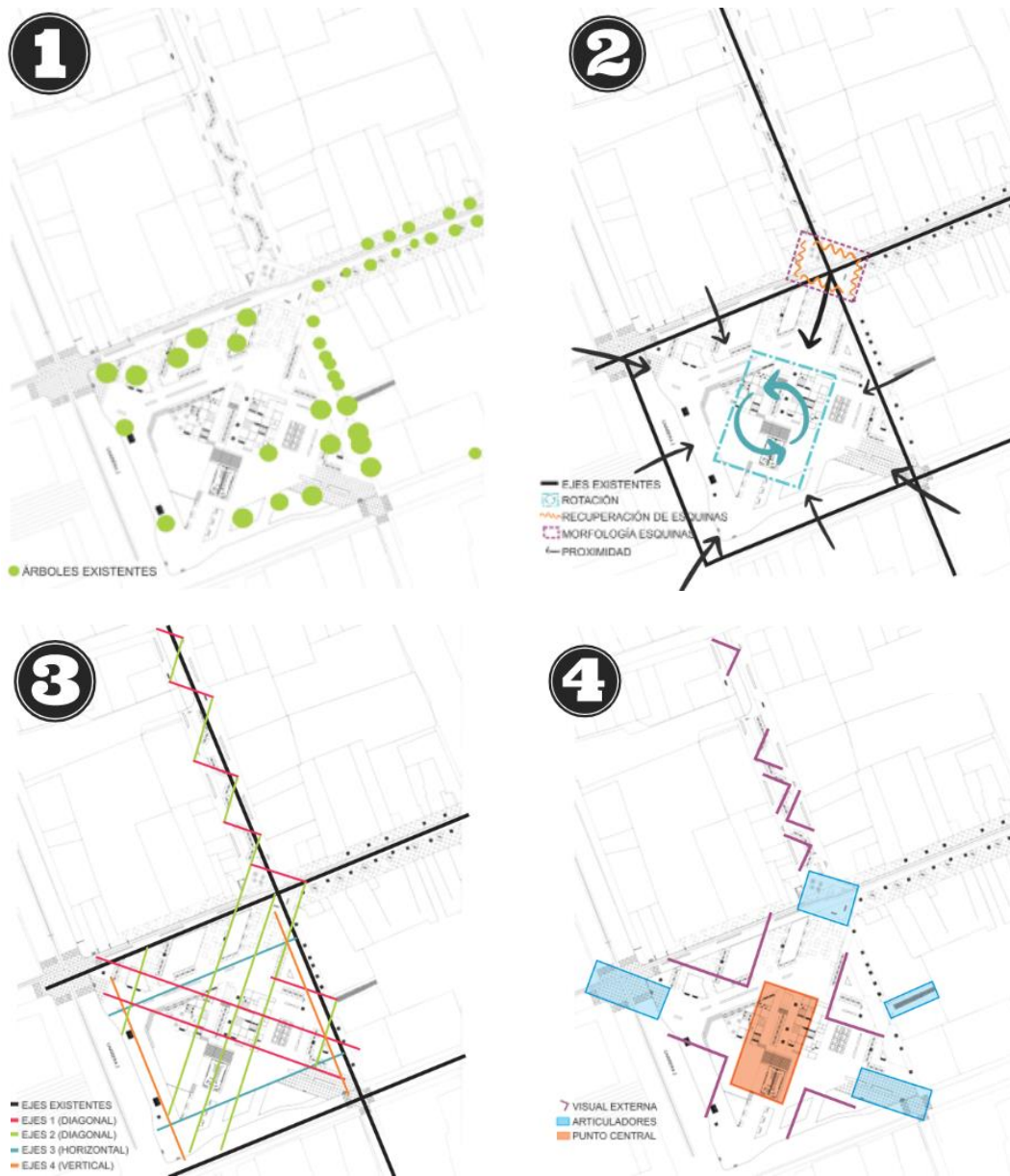


Fuente. Elaboración propia

## 4.2.2 Lineamientos de diseño

Figura 69

*Proceso de diseño de propuesta*



*Fuente. Elaboración propia*

De acuerdo a la figura 69 , se describe lo siguiente respectivamente:

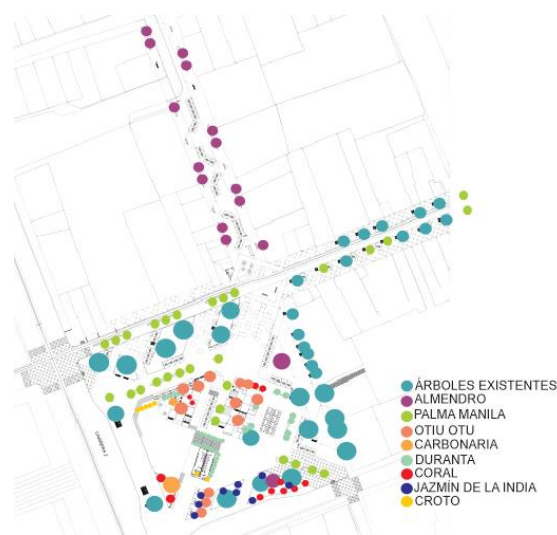
- 1** Se tuvo en cuenta la localización de los arboles existentes y se conservó el 80% de ellos.

- ② A partir del concepto de recuperación de esquinas de Rueda, S. (2010) sobre la morfología existente, se realizó una rotación con el fin de atender a las distintas proximidades hacia la Plaza Cívica.
- ③ Como resultado a lo mencionado en el párrafo anterior, se generaron 2 ejes en diagonal adicionales a los existentes.
- ④ De acuerdo a los ejes planteado, se crearon puntos articuladores al elemento central de La Plaza, en la cual se realizan distintas actividades permitiendo así, una visual de ella y su entorno.

#### 4.2.3 Respuesta formal

##### Figura 70

*Especies arbóreas propuestas*



*Fuente. Elaboración propia*

##### Figura 71

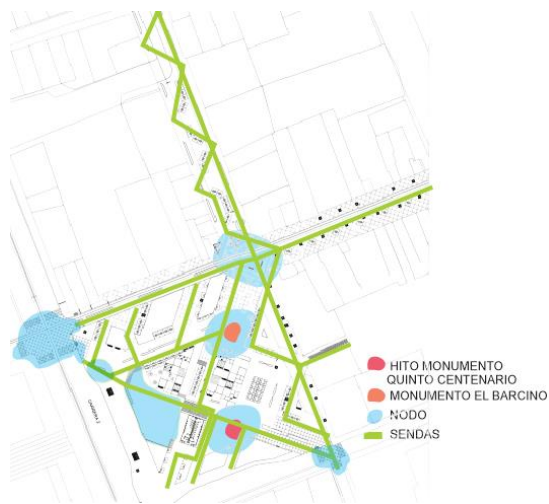
*Zonas blandas y zonas duras*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 72**

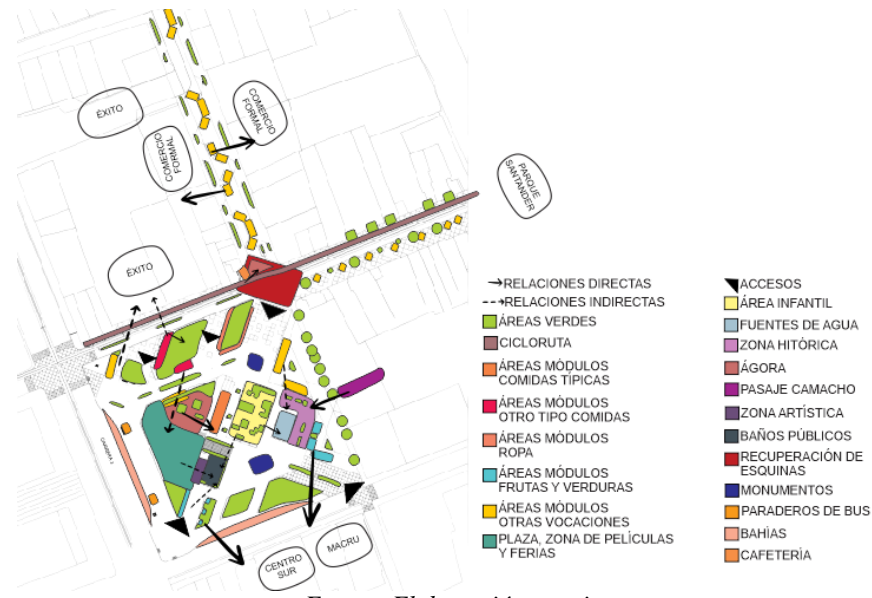
*Escenario urbano*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 73**

*Zonificación*



Fuente. Elaboración propia

**Tabla**

*Programa arquitectónico*

Espacio	Actividad	M2	Nºde mobiliario (si se requiere)
Espacios verdes	Zona verdes donde se encuentran localizados especies arbóreas existentes y propuestas		Ninguno
Sendero plaza cívica	Espacios destinados a la circulación peatonal y el desplazamiento hacia distintas zonas del proyecto	4738	Ninguno
Sendero peatona de calle 8 entre carrera 2 y 4	Espacios destinados a la circulación peatonal y el desplazamiento hacia el comercio informal y plaza cívica	2309	Ninguno
Sendero peatonal carrera 3 entre calle 8 y 9	Espacios destinados a la circulación peatonal y el desplazamiento hacia el comercio informal y plaza cívica	1663	Ninguno
Cicloruta	Espacio destinado para la circulación de bicicletas, conectando la cicloruta de la carrera 5, calle 8 entre carrera 6 y 7 y la circunvalar.	402,39	Ninguno
Comercio informal de comidas	Casetas destinadas a la venta de cualquier tipo de comida (no incluye	74,82	9 caseras dobles
Comercio informal de comida típica	Casetas destinadas a la venta de cualquier tipo de comida típica	89,18	7casetas dobles



Comercio informal de ropa	Casetas destinadas a la venta de ropa	66,01	11 casetas individuales
Comercio informal de otro uso	Casetas destinadas a cualquier otro tipo de uso	482,56	52 casetas dobles y 12 casetas individuales
Comida al aire libre	Espacio destinado a comer al aire libre (picnic)	295,3	Ninguno
Pabellón de agua	Fuente de agua destinada para recreación de niños	85	Ninguno
Parque infantil	Espacio destinado para la recreación y juego de niños.	238	3 Bancas múltiples, 17 bancas individuales, 2 mesas de juego, 2 ruedas, 2 columpio de 2, 1 sube y baja, 1
Baños públicos	Bateria sanitaria para cubrir necesidades fisiológicas, incluye cuarto para guardar implementos de aseo.	106,39	16 inodoros, 4 orinales, 6 lavamanos
Plaza	Espacio abierto para actividades ciudadanas, actividades diurnas, nocturnas y cine al aire libre.	660	Ninguno
Zona artística	Area destinada a presentaciones artísticas o artistas callejeros	62,24	Ninguno
Zona de estancia y permanencia	Espacios destinados para el descanso y disfrute del transeunte	258,25	2 Bancas múltiples, 19 bancas individuales,
Cafetería	Establecimiento con una barra de bar y mesas en el que se sirven café, bebidas y ciertos alimentos	12,23	1 meson, 4 sillas
Bahía	Espacio para el parqueo momentaneo de automoviles, buses de transporte público o furgones de mercado	319,7	Ninguno
<b>Total</b>		<b>13.380</b>	

Fuente. Elaboración propia

Figura 74

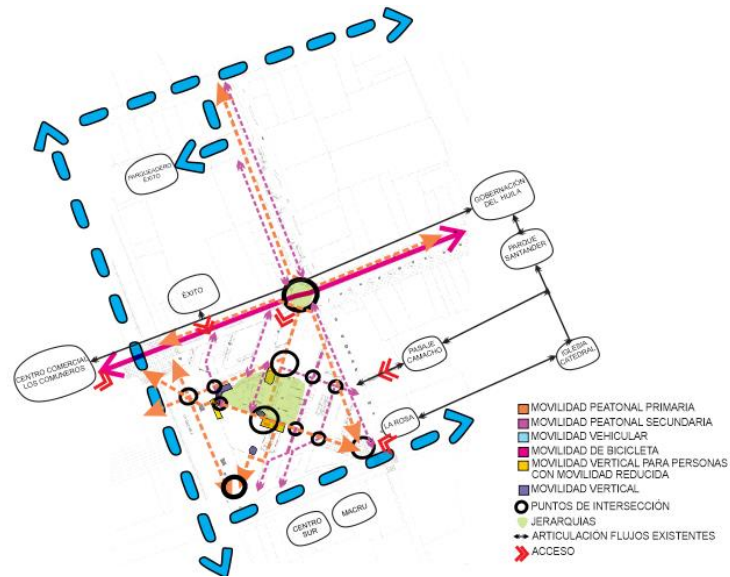
Circulación



Fuente. Elaboración propia

**Figura 75**

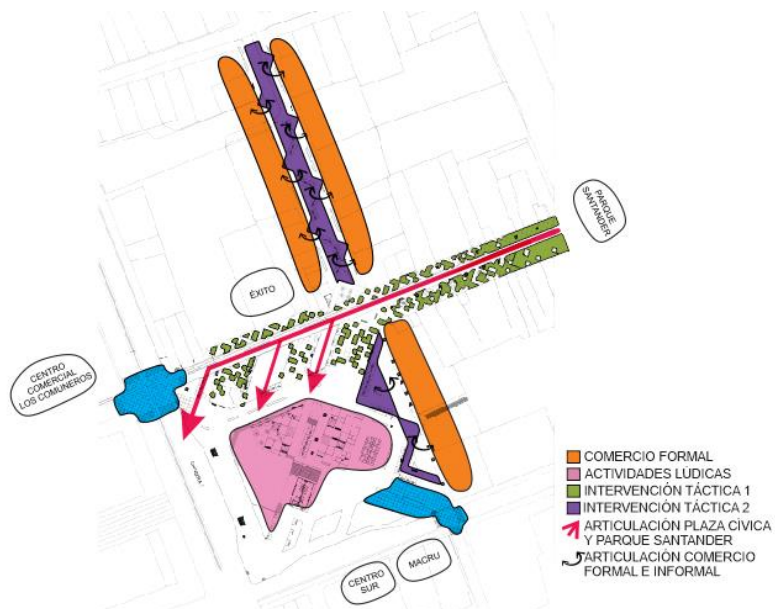
*Movilidad*



Fuente. Elaboración propia

**Figura 76**

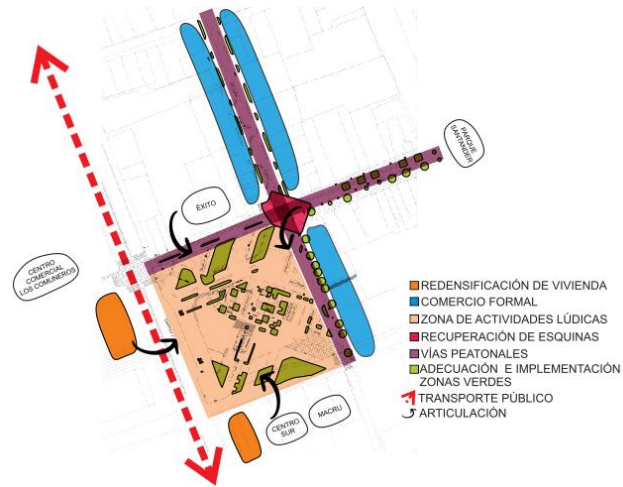
*Urbanismo táctico*



Fuente. Elaboración propia

**Figura 77**

*Urbanismo ecológico*



*Fuente. Elaboración propia*

#### 4.2.4 Implantación

**Figura 78**

*Implantación urbana*



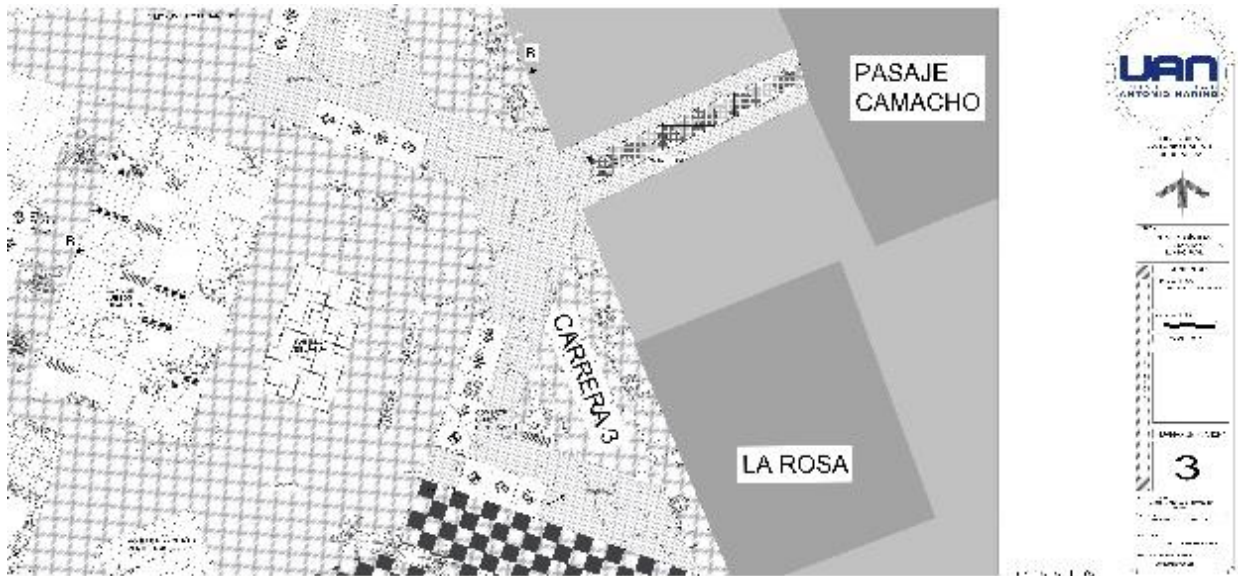
*Fuente. Elaboración propia*





**Figura 82**

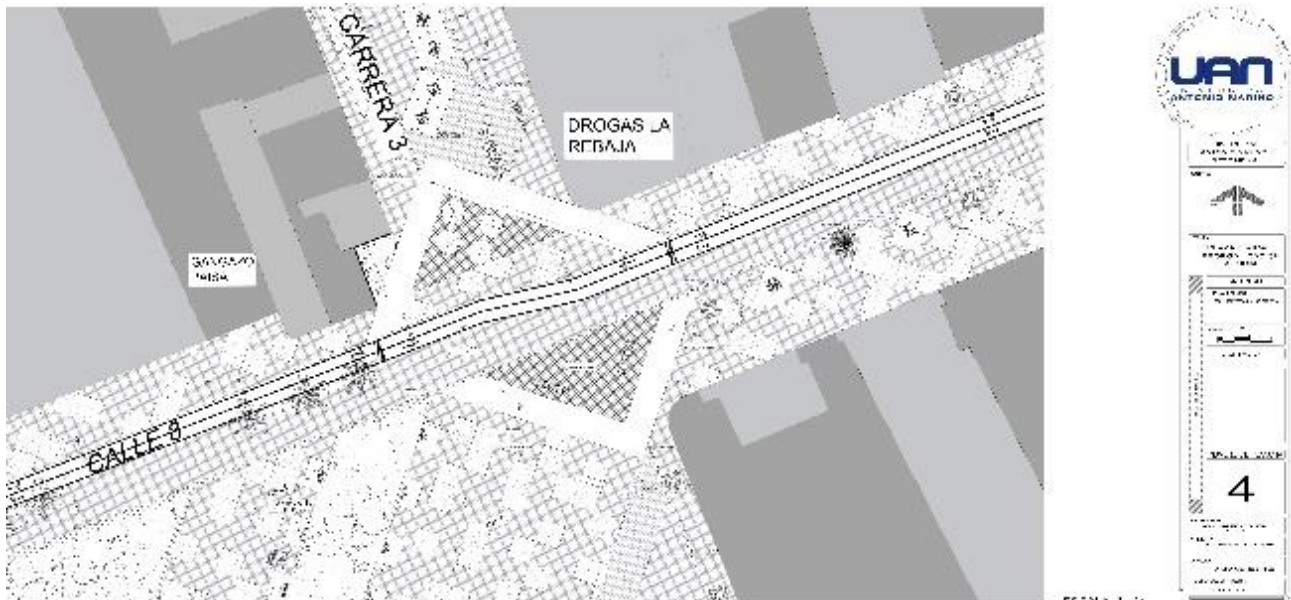
*Zoom Zona de juego infantil, Pabellón de Agua y comercio Quinto Centenario*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 83**

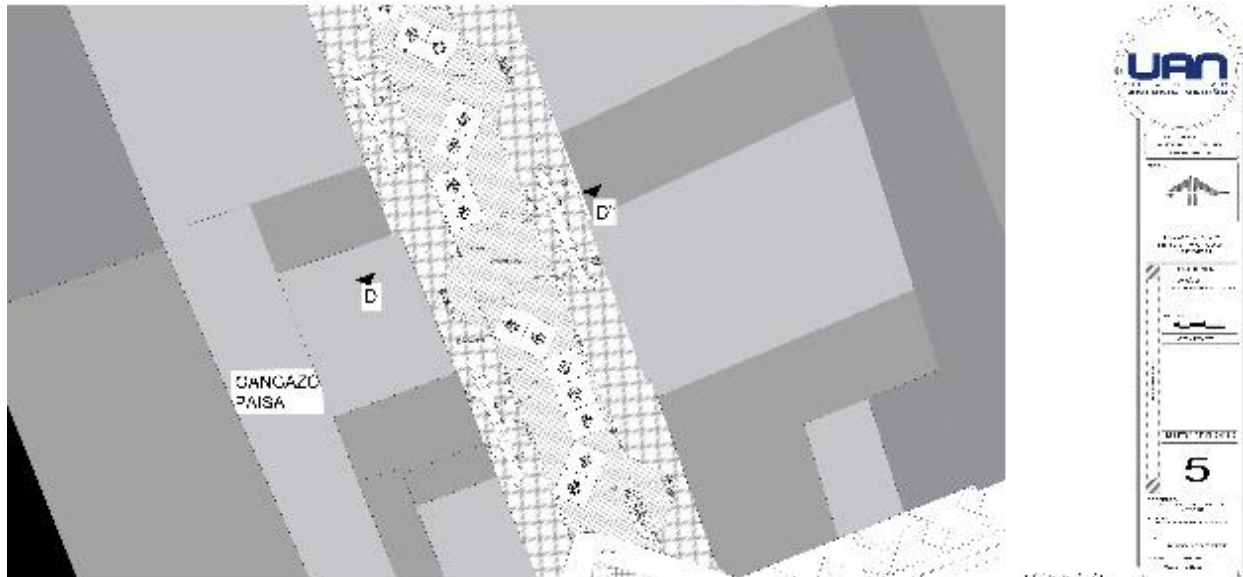
*Zoom La Esquina (recuperación de esquina) y cafetería*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 84**

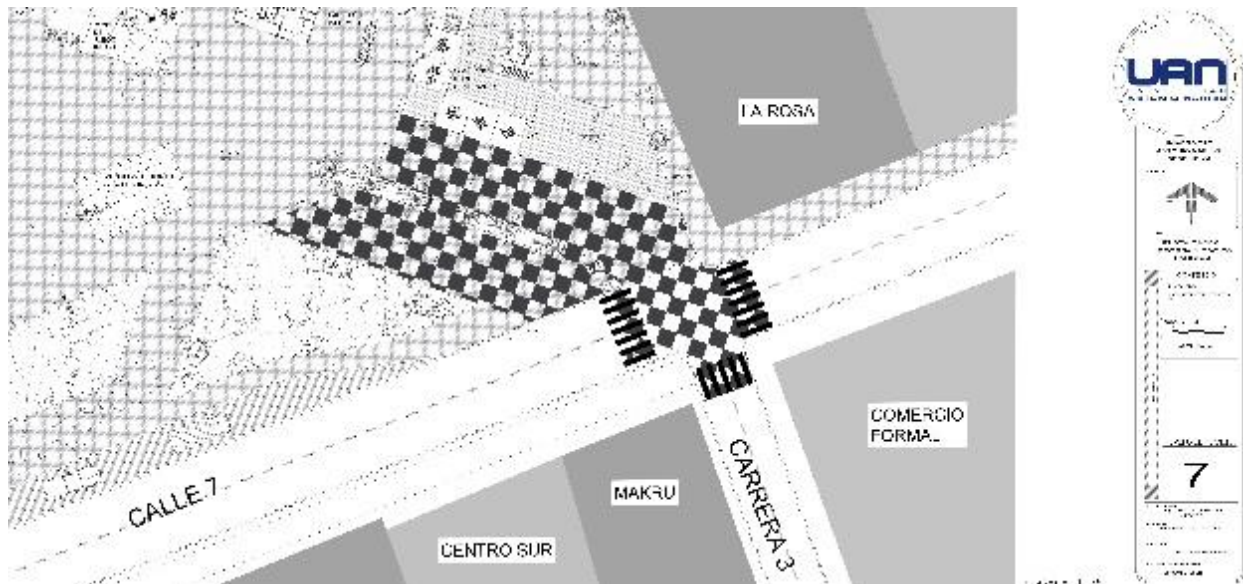
*Zoom casetas de comercio informal de la carrera 3*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 85**

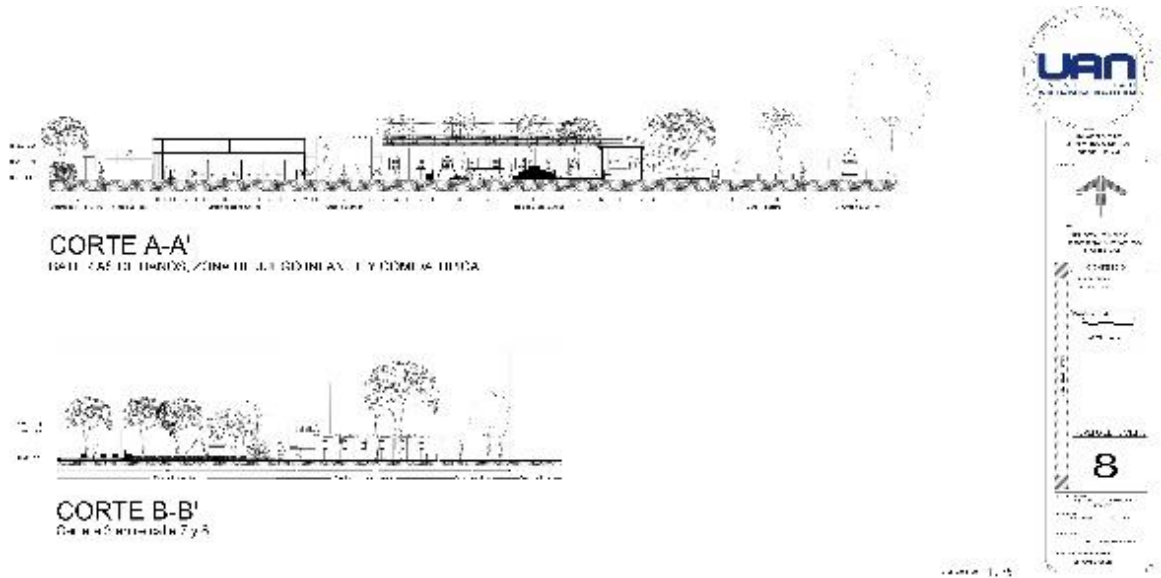
*Zoom La Esquina (recuperación de esquina) y cafetería*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 86**

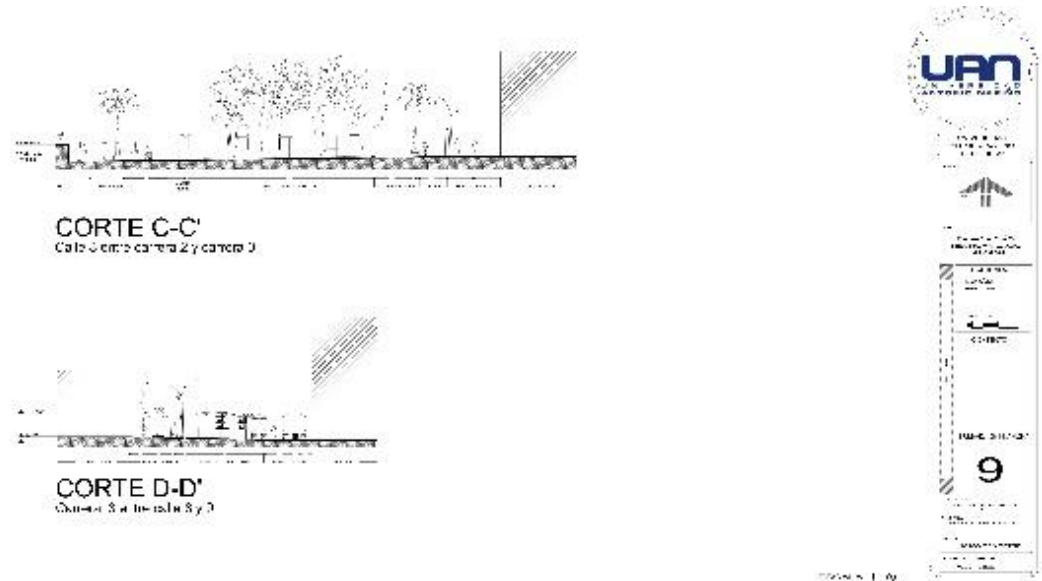
*Cortes A-A' y B-B'*



*Fuente. Elaboración propia*

**Figura 87**

*Cortes C-C' y D-D'*



*Fuente. Elaboración propia*



**Tabla**

*Especies arbóreas implementadas en el proyecto*

foto	especie	especie en planta	especie en alzado	altura	diametro copa	profundidad de siembra	cada cuando se siembra	uso
	Nombre científico: Terminalia catappa Nombre común: Almendro			15-20 m	mayor que 14 m	60 cm	6 a 8 m	Funciona muy bien en antejardines, separadores, parques, ardenes vías de servicio, vías peatonales, orjas de puente y glorietas.
	Nombre científico: Calliandra peltata Nombre común: carbonaria			4-12m	7 -14 m	60 cm	6 m	Es la restauración ecológica, sombrío, ornamental, es usado en espacios públicos como retiros de quebrada, plazas/ plazuelas, parques, vías peatonales. Regulación de temperatura.
	Nombre científico: Licania tomentosa Nombre común: ollu ollu			15-20 m	7 -14 m	50 cm	3m	Barreras contra el ruido, los vientos y los contaminantes de como monóxido de carbono, regulación de la temperatura.
	Nombre científico: Adonidia merrillii Nombre común: palma manilla			3.7-12 m	20 cm		2 m	Se cultiva como ornamental tanto en interiores como exteriores; el color de sus frutos la hacen muy atractiva
	Nombre científico: Duranta erecta Nombre común: duranta			2-4m	menor que 7m	20 cm	20 cm	Una de sus funciones de este arbusto es de tipo ornamental y de alimento para la fauna. Se usa en espacios públicos tales como parques, glorietas, plazas/plazuelas
	Nombre científico: Ixoracoccinea Nombre común: Coral			1-3m(rango de altura)	menor que 7m	20 cm	20cm	Una de sus funciones de este arbusto es de tipo ornamental y de Alimento para la fauna. Se usa en espacios públicos tal es como parques, glorietas, plazas/plazuelas
	Nombre científico: Murraya paniculata Nombre común: limeto-jazmin de la india			hasta 7 m de altura	15 cm	30 cm		Las hojas, corteza y frutos son medicinales, los cogollos de las hojas son amestísicos. Las hojas se emplean como follaje en arreglos florales
	Nombre científico: Codiaeum variegatum Nombre común: arbusto coto			3m	20 cm	30 cm		Glorietas, ardenes vías de servicio, parques, plazas/plazuelas, antejardines, Edificios institucionales
Árboles existentes								

Fuente. Elaboración propia

**Tabla**

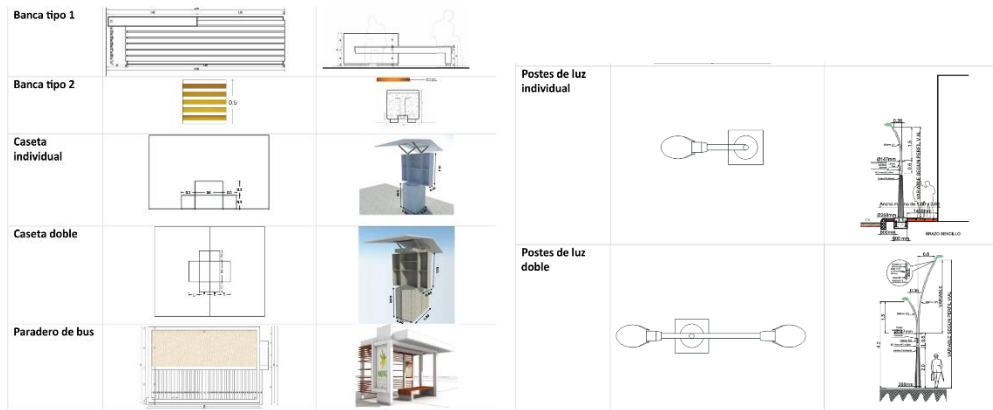
*Adoquines y tipo de suelo implementados en el proyecto*

CARACTERÍSTICA	GRABADO	IMAGEN
Piso adoquín holandés A8 H de 8x10x20 cm de color amarillo, gris, rojo y blanco textura lisa		
Piso adoquín holandés A8 H de 8x10x20 cm de color gris		
Piso adoquín holandés A8 H de 8x10x20 cm de color amarillo		
Piso de hormigón liso, color azul		
Piso de hormigón liso, color azul		
Piso de hormigón liso, color verde		

Fuente. Elaboración propia

**Tabla**

*Mobiliarios implementados de la cartilla de espacio público de Neiva*

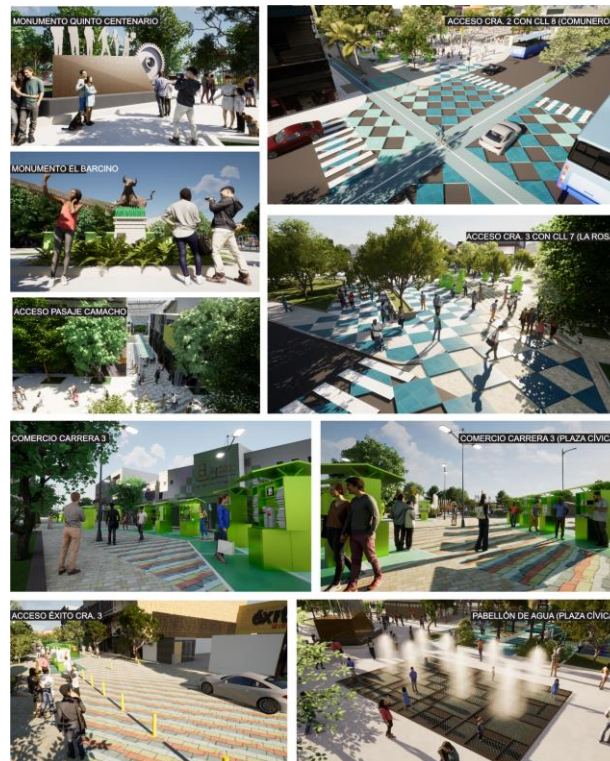


Fuente. Adaptado de Secretaria de planeación y ordenamiento municipal de Neiva. (s. f.).  
*Cartilla Espacio Público de Neiva*

## 4.2.6 Renders

Figura 88

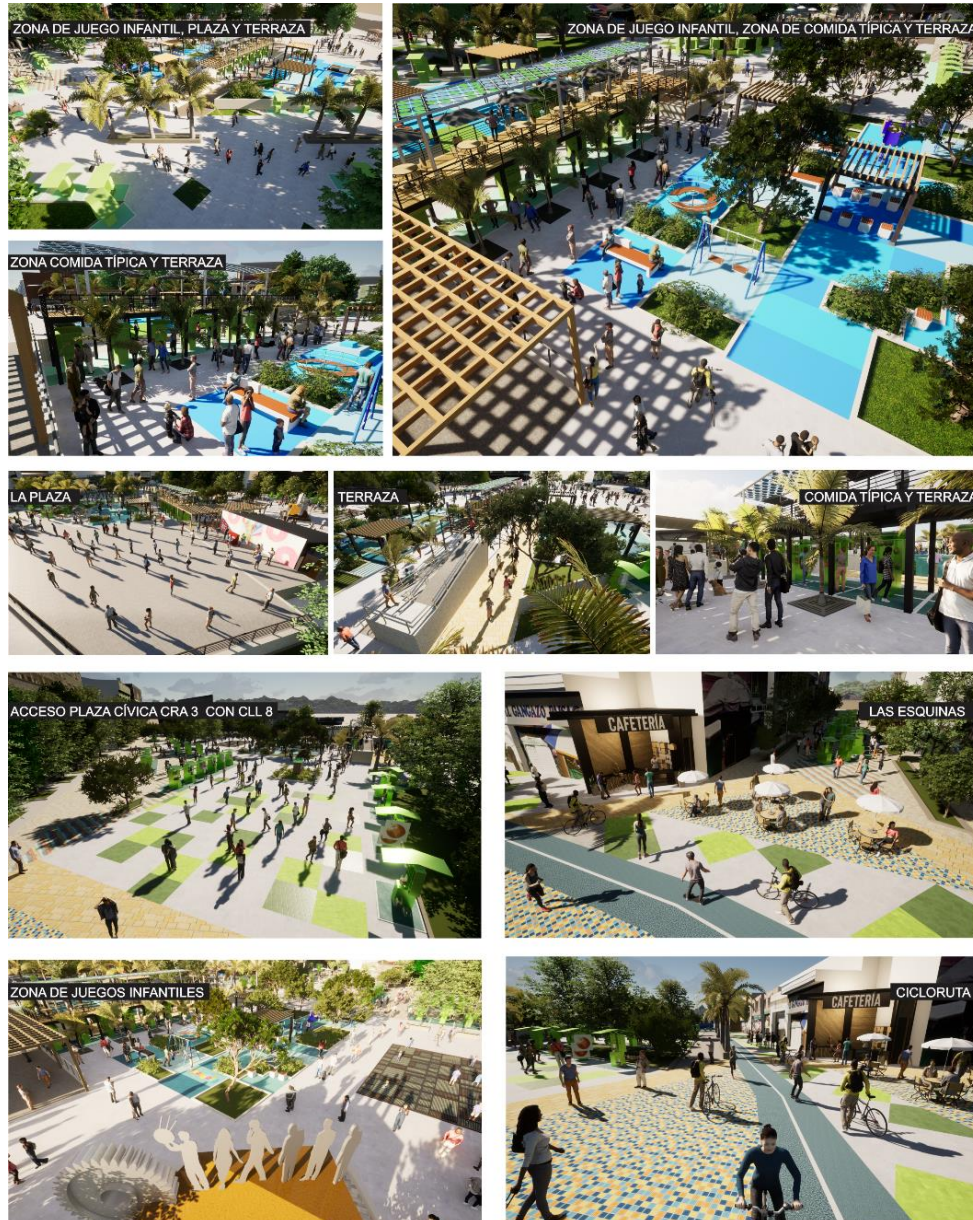
*Renders de propuesta*



Fuente. *Elaboración propia*

**Figura 89**

*Renders de propuesta*



*Fuente. Elaboración propia*

## **5 Conclusión**

De esta manera, se propone un espacio que además de articular la plaza de los libertadores con distintos equipamientos, mejora las dinámicas de movilidad en el microcentro de Neiva, a través de la reorganización del comercio informal y la priorización de la inclusión entre los habitantes y transeúntes por medio actividades lúdico-recreativas.

### Lista de referencias

- Alcaldía de Neiva. (s. f.). *Neiva tendrá 17 nuevas rutas de servicio público gracias al SETP*. Sistema estratégico de transporte público. <https://www.setpneiva.gov.co/12-obras/219-neiva-tendr%C3%A1-17-nuevas-rutas-de-servicio-p%C3%BAblico-gracias-al-setp.html>
- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. [https://debatstrebalsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio\\_publico\\_derecho\\_ciudad\\_jordiborja.pdf](https://debatstrebalsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf)
- Borja, J. & Muxi, Z., (2001). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Electa. [https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154\\_El\\_espacio\\_publico\\_ciudad\\_y\\_ciudadania\\_J\\_Borja\\_Z\\_Muxi\\_prol\\_de\\_O\\_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Zaida-Martinez/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf)
- Borthagaray, A. (2013). El espacio de la movilidad urbana. [https://cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice\\_prologos\\_movilidad.pdf](https://cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice_prologos_movilidad.pdf)
- Carrasco. (2011). *MUESTREO DE POBLACIONES: CONCEPTOS BÁSICOS*. Descartes 2d. [http://recursostic.educacion.es/descartes/web/materiales\\_didacticos/muestreo\\_poblacione\\_s\\_ccg/conceptos\\_basicos.htm](http://recursostic.educacion.es/descartes/web/materiales_didacticos/muestreo_poblacione_s_ccg/conceptos_basicos.htm)
- Carrión, F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad. *Instituto de arquitectura tropical*. Iat edit on line. [CARRION ESPACIO PUBLICO.indd \(arquitecturatropical.org\)](http://www.arquitecturatropical.org)

- Corte Suprema de Justicia. (2017). Sentencia C-211/17.  
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/C-211-17.htm>
- Castillo, J. (2011). *introducción a la estadística*. issuu.  
[https://issuu.com/guadalupe/docs/estadistica#:~:text=%E2%80%9CUna%20poblaci%C3%B3n%20es%20un%20conjunto,Cadenas%20\(1974\).](https://issuu.com/guadalupe/docs/estadistica#:~:text=%E2%80%9CUna%20poblaci%C3%B3n%20es%20un%20conjunto,Cadenas%20(1974).)
- Congreso de la República de Colombia. (1989, 11 de enero). Ley 9. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.  
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1175>
- Congreso de la República de Colombia. (1997, 18 de julio). Ley 9. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.  
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1175>
- Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 25. 7 de julio de 1991 (Colombia).  
<https://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>
- Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 58. 7 de julio de 1991 (Colombia).  
<https://www.constitucioncolombia.com/titulo-2/capitulo-2/articulo-58#:~:text=Art%C3%ADculo%2058.,ni%20vulnerados%20por%20leyes%20posteriores.&text=El%20Estado%20proteger%C3%A1%20y%20promover%C3%A1%20las%20formas%20asociativas%20y%20solidarias%20de%20propiedad.>
- D.A.N.E. (2018). *Resultados Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. dane.  
Recuperado 21 de febrero de 2022, de  
<https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/191003-CNPV-presentacion-Huila.pdf>

- D.A.N.E. (2018a). *Análisis Geoespacial del CNPV 2018*. DANE. Recuperado 3 de marzo de 2022, de <https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/territorio/analisis-cnpv-2018/?lt=4.646075&lg=-74.088605&z=20>
- Delgado, M., (2013). El espacio público como representación, espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre.  
[http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/wp10\\_el\\_espacio\\_publico.pdf](http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/wp10_el_espacio_publico.pdf)
- Delgado, M. & Malet, D (2007). El espacio público como ideología. *Universidad de Barcelona*. [El espacio público como ideología \(wordpress.com\)](#)
- Delgado, M., (2013). El espacio público como representación, espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre.  
[http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/wp10\\_el\\_espacio\\_publico.pdf](http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/wp10_el_espacio_publico.pdf)
- Díaz, Y. (20 de agosto de 2020) Deserción escolar en el Huila aumentó durante la pandemia. *RCN radio*.<https://www.rcnradio.com/colombia/region-central/desercion-escolar-en-el-huila-aumento-durante-la-pandemia>
- Diaz Peña, Y. (2020). *Neiva, la ciudad con mayor desempleo a nivel nacional*.  
<https://www.rcnradio.com/colombia/region-central/neiva-la-ciudad-con-mayor-desempleo-nivel-nacional>. Recuperado 2021, de  
<https://www.rcnradio.com/colombia/region-central/neiva-la-ciudad-con-mayor-desempleo-nivel-nacional>
- Delgado, M. & Malet, D (2007). El espacio público como ideología. *Universidad de Barcelona*. [El espacio público como ideología \(wordpress.com\)](#)

- Findeter, Idom, ciudades emergentes y sostenibles, & Municipio de Neiva. (s. f.). *Estudios Base para la ciudad de Neiva, Colombia*. Estudios Base para la ciudad de Neiva, Colombia. Recuperado 1 de noviembre de 2021, de <https://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>
- Fonollosa, O. (2016). *Barcelona Supermanzana, ciudad para el ciudadano*. [video]. [youtube.com/watch?v=fg-22CwM4kA](https://www.youtube.com/watch?v=fg-22CwM4kA)
- Hernandez, R. (2014). metodología de la investigación. En C. Collado & M. Baptista (Eds.), *metodología de la investigación* (6.<sup>a</sup> ed., pp. 185–200). McGraw-Hill Education. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Herce, M. & Magrinyà, F. (2013). El espacio de la movilidad urbana. [https://cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice\\_prologos\\_movilidad.pdf](https://cafedelasciudades.com.ar/imagenes%20131/Indice_prologos_movilidad.pdf)
- Issuu (2018). Historia comprensiva de Neiva tomo III. [https://issuu.com/academiahuilensedehistoria/docs/hcn\\_-\\_tomo\\_iii](https://issuu.com/academiahuilensedehistoria/docs/hcn_-_tomo_iii)
- La Asociación Colectivo Ciudadano Espacio & Ciudad e. (s. f.). *Guía rápida para urbanismo táctico. Técnicas empleadas en caso piloto: Pereira*. Guía rápida para urbanismo táctico. [http://espacioyciudad.com/wp-content/uploads/2019/02/Guia\\_de\\_Urbanismo\\_Tactico\\_CAF\\_y\\_Espacio\\_y\\_Ciudad\\_2018\\_Final.pdf](http://espacioyciudad.com/wp-content/uploads/2019/02/Guia_de_Urbanismo_Tactico_CAF_y_Espacio_y_Ciudad_2018_Final.pdf)
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. <https://papers.uab.cat/article/view/v3-lefebvre/pdf-es>
- Licona, E. (2013). Espacio público y movilidad: un acercamiento etnográfico *Papeles de Coyuntura* (N.º35).



[http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/8338/Espacio\\_movilida\\_d-PapelesCoyuntura35.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/8338/Espacio_movilida_d-PapelesCoyuntura35.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

- Loggiodice, Z. (2010). *LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO COMO VENTAJA COMPETITIVA PARA LAS AGENCIAS DE VIAJES Y TURISMO EN LA NUEVA CADENA DE DISTRIBUCIÓN TURÍSTICA. CASO DE ESTUDIO: VENEZUELA*. universidad del sur. <https://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/zll/metodologia-investigacion.html>
- Moncayo, M. (2008). Reseña de "Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. <https://www.redalyc.org/pdf/1151/115112534010.pdf>
- Moraes, M. (2013). La justicia social y la utopía dialéctica. Discutiendo con Harvey sobre espacio público. *Boletín de Estudios Geográficos N° 101*. [https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos\\_digitales/5530/005moraes-beg-101.pdf](https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/5530/005moraes-beg-101.pdf)
- NAIDER (s. f.). *URBANISMO TÁCTICO: MATERIALIZANDO EL DERECHO A LA CIUDAD*. NAIDER. Recuperado 1 de abril de 2022, de <https://naider.com/urbanismo-tactico-materializando-el-derecho-a-la-ciudad/>
- Lazaro. (s. f.). ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS, SEMIESTRUCTURADAS Y LIBRES. ANÁLISIS DE CONTENIDO. En *ENTREVISTAS ESTRUCTURADAS, SEMIESTRUCTURADAS Y LIBRES. ANÁLISIS DE CONTENIDO* (p. 64). <https://ruidera.uclm.es/xmlui/bitstream/handle/10578/28529/04%20TECNICAS-INVESTIGACION-WEB-4.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=El%20prop%C3%B3sito%20de%20una%20entrevista,los%20temas%20que%20desea%20abordar> .

- Oficina Internacional del Trabajo. (s. f.). *LA ECONOMÍA INFORMAL Y EL TRABAJO DECENTE: UNA GUÍA DE RECURSOS SOBRE POLÍTICAS APOYANDO LA TRANSICIÓN HACIA LA FORMALIDAD*. wcms\_229846.  
[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_policy/documents/publication/wcms\\_229846.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_229846.pdf)
- Ortega, C. F. (2010). *Actividad A en Neiva*. IMPACTO URBANISTICO Y TERRITORIAL DE NEIVA. Recuperado 2010, de <https://es.scribd.com/document/45874513/Actividad-a-en-Neiva>
- Pérez, et al. (2013). Caracterización de los Vendedores Informales del Centro de la Ciudad de Neiva. Red de Observatorios Regionales del Mercado de Trabajo. Revista. <https://ormethuiladotorg.files.wordpress.com/2015/12/caracterizacic3b3n-vendedores-informales-neiva-2013.pdf>
- *QuestionPro*. (s. f.). QuestionPro. <https://www.questionpro.com/blog/es/muestreo-no-probabilistico/>
- Rojas, E (2004). Volver al centro. Banco interamericano de desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Volver-al-centro-La-recuperaci%C3%B3n-de-%C3%A1reas-urbanas-centrales.pdf>
- Secretaria de planeación y ordenamiento municipal de Neiva. (s. f.). *Cartilla Espacio Publico Neiva* (Vol. 1). muni. <https://es.scribd.com/document/465608916/CARTILLA-ESPACIO-PUBLICO-NEIVA-pdf>
- Torres, V. (2012). La calle, el espacio de la movilidad. *Paisea*. <https://www.paisea.com/wp-content/uploads/paisea-021-la-calle-2-ART-2.pdf>

- Touriñan, J. M., & Saenz, R. (2006). *la metodología de la investigación y la construcción del conocimiento de la educación*.  
  
[http://webspersoais.usc.es/export9/sites/persoais/persoais/josemanuel.tourinan/descargas/MGIA\\_INV.pdf](http://webspersoais.usc.es/export9/sites/persoais/persoais/josemanuel.tourinan/descargas/MGIA_INV.pdf).
- Urban-e (s.f.). El urbanismo ecológico. <http://urban-e.aq.upm.es/articulos/ver/el-urbanismo-ecol-gico/completo>