



**Propuesta de diseño urbano para la revitalización del espacio público en el oriente de la
Ciudad de Neiva**

Andrés Felipe Horta Alturo & Fredy Santiago Puentes Sáenz

20611815325 - 20611524293

Universidad Antonio Nariño

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes

Neiva, Colombia

2022

Propuesta de diseño urbano para la revitalización del espacio público en el oriente de la ciudad de Neiva

Andrés Felipe Horta Alturo & Fredy Santiago Puentes Sáenz

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

Arquitecto

Director (a):

Arquitecta. Gina Paola Artunduaga Guio

Línea de Investigación: Proyecto urbano sectorial

Universidad Antonio Nariño

Programa de Arquitectura Facultad de Artes

Neiva, Colombia

2022

NOTA DE ACEPTACIÓN

El trabajo de grado titulado

,Cumple con los requisitos para
optarAl título de
ARQUITECTO.

Firma del Tutor

Firma Jurado

Firma Jurado

Neiva, Día Mes Año.

Resumen

Huila, Neiva Es una ciudad intermedia que se ha visto sobrepoblada y desordenada debido a los asentamientos informales de personas afectadas por el conflicto armado y la geografía de la zona, lo que ha provocado una variedad de problemas relacionados con la falta de espacio público y problemas de accesibilidad, lo que refleja menos vitalidad y cohesión urbana; A la luz de las problemáticas planteadas, se proponen estrategias de desarrollo urbano sostenible, utilizando herramientas de ordenamiento territorial para recuperar el trazado de la carrera 52, que es el eje principal de intervención en la comuna 10, donde se ubica la mayor parte de la población, dispositivos culturales e intersecciones. La Propuesta incluye el diseño de los espacios públicos del área de la Carrera 52 del barrio Las Palmas hasta la calle 30ª del barrio El Tesoro, como eje estructurante de la comuna 10, que busca abordar los principales problemas encontrados y fortalecer la identidad de Neiva como corredor turístico; tiene como objetivo conectar todas las industrias cercanas a la propuesta y satisfacer las necesidades de las personas, preservando la identidad, la individualidad y el sello de ciudad.

Palabras Clave: Cohesión urbana, Espacio público, Revitalización, Sostenibilidad, Movilidad sostenible.

Abstract

Huila, Neiva It is an intermediate city that has been overpopulated and disordered due to informal settlements of people affected by the armed conflict and the geography of the area, which has caused a variety of problems related to the lack of public space and accessibility problems, reflecting less vitality and urban cohesion; In light of the issues raised, sustainable urban development strategies are proposed, using land use planning tools to recover the layout of Carrera 52, which is the main axis of intervention in commune 10, where most of the population, cultural devices and intersections are located. The proposal includes the design of public spaces in the area from Carrera 52 in Las Palmas neighborhood to 30th street in El Tesoro neighborhood, as a structuring axis of commune 10, which seeks to address the main problems encountered and strengthen the identity of Neiva as a tourist corridor; it aims to connect all the industries near the proposal and meet the needs of people, preserving the identity, individuality and the seal of the city.

Keywords: Urban cohesion, Public space, Revitalization, Sustainability, Sustainable mobility.

Introducción

Neiva es una ciudad donde su crecimiento poblacional incrementó un 0.8% (Dane, 2017) durante el gran número de personas desplazadas por los conflictos sociales internos. Este proceso en Colombia, que se inició a mediados de la década de 1970. En la actualidad, Neiva es una ciudad que carece de planificación urbana, debido al aumento de viviendas autoconstruidas, asentamientos informales y barrios consolidados; Esto conduce a una escasez de espacio público efectivo con una superficie de 15.000 m², correspondiente a 3,1 m² por habitante; otros aspectos críticos de la estructura urbana es la falta de equipamientos, la discontinuidad de las vías.

Este trabajo busca dar respuestas a la problemática encontrada en la ciudad de Neiva, especialmente en su centro fundacional y eje organizador conocido como Carrera 52 o vías Las Palmas de tal manera analizar las particularidades de Neiva como ciudad intermedia ubicada al sur de Colombia; y propuestas de solución basadas en diversas teorías y parámetros actuales como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2015) la matriz para integrar la sostenibilidad en la gestión de proyectos (Gilbert Silvius and Ron Schipper, 2015).

En el primer capítulo preliminar se presentan aspectos importantes de la propuesta, los problemas a resolver, los objetivos, la metodología basándonos en los principios de sostenibilidad como herramienta para hacer gestión de los diferentes indicadores de cambio a un nivel integral en el proyecto tratando aspectos económicos, sociales y ambientales; temas a tratar de la demografía; Le sigue un segundo capítulo sobre marcos teóricos y conceptuales, donde se exponen todos los referentes teóricos, conceptuales, proyectuales y de diseño que han enriquecido la investigación y soportaron la propuesta de proyecto.

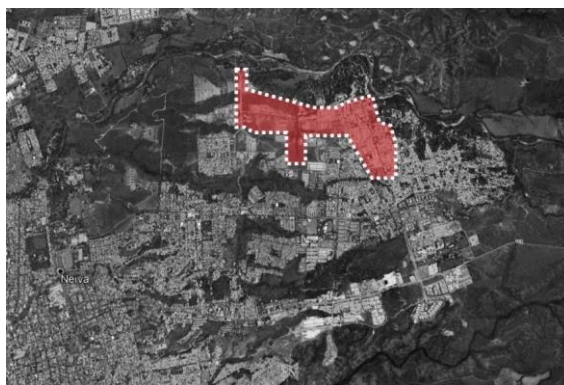
En el siguiente capítulo, el marco contextual se socializa el diagnóstico urbano, que se desarrolla con base a los estudios del territorio, incluye las características demográficas y el marco legal.

Finalmente, se presenta el marco proyectual donde se relacionan la propuesta de diseño urbano y las respectivas estrategias que se tuvieron en cuenta para resolver la problemática que se presenta en la ciudad, especialmente en el área de intervención (Comuna 10 de Neiva).

Población Objeto

Neiva capital bambuquera de América, situada al suroccidente de Colombia. Cuenta con una población de 345.806 habitantes (Dane, 2018), ciudad que abarca todas las actividades sociales, políticas, deportivas presentes en el departamento del Huila.

Imagen 1. Localización área de estudio



Nota. Adaptado de Google Earth, de Google, 2022, Web, dominio público.

La ciudad se caracteriza por ser activa, con una gran diversidad cultural y un eje principal para el turismo; el objetivo principal del proyecto es la propuesta urbana de revitalización del espacio público mediante estrategias de desarrollo y sostenibilidad, enfocada a mejorar el índice de m² por habitante, mejorando a nivel integral, económico, social y ambiental, el proyecto propuesto.

Problemática

En la ciudad de Neiva, las problemáticas sociales evidenciadas como la pobreza, el desplazamiento masivo de familias rurales hacia el casco urbano, la conformación de asentamientos informales, falta de oportunidades de empleo, conflictos internos por violencia tantourbana como doméstica y la poca acción de los entes gubernamentales han motivado estas poblaciones a establecerse de manera urgente en zonas periféricas del entramado urbano de Neiva.

Para el año 2006 el Departamento Administrativo Nacional Estadístico, DANE, entregó cifras alrededor de 14.950 personas en condición de desplazados por la violencia en el país, también la ciudad para ese entonces tenía un índice de desempleo del 24% lo que concluía que se encontrabaalrededor de 6 puntos por encima de la media nacional, adicionalmente la creación de más de 60 asentamientos informales dentro de zonas de alto riesgo y en áreas de protección ambiental.

Específicamente, la comuna 10 tiene como características problemáticas enfocadas en la legalidady titulación de predios debido a que cuenta con accesibilidad limitada y/o ausencia de servicios públicos, sin malla vial o en mal estado, espacios públicos insuficientes, lo que ha incrementado los índices de desempleo, inseguridad y delincuencia en el sector.

La situación actual de la zona de intervención está determinada por estar localizada en la comuna10 de la ciudad de Neiva, en donde se ubican los asentamientos informales de estudio El Edén, Villa Teresa, Altos de Oriente, Oasis de Oriente II y Oro Negro III, los cuales cuentan con una situación definida por la generación de una implantación dada mediante la carencia de un sistemade planificación ordenada, el cual conlleva a una desarticulación del sistema urbano

de la ciudad, en donde las áreas utilizadas para el desarrollo del asentamiento se encuentran en zonas de riesgo y amenaza para la integridad humana de los residentes, puesto que su ubicación está determinada por el entorno compositivo de eventos naturales como inundaciones, remociones en masa y avenidas torrenciales, causando el desarrollo de elementos vulnerables para el bienestar humano.

Selección Del Objeto De Estudio: Eje Vial De La Carrera 52

Neiva capital bambuquera de América, situada al suroccidente de Colombia. Cuenta con una población de 345.806 habitantes, (Dane, 2018), ciudad que abarca todas las actividades sociales, políticas, deportivas presentes en el departamento del Huila.

Siendo las áreas en deterioro el objeto de estudio de la ciudad de Neiva y en esta monografía, El perfil vial de la Carrera 52 – vía Las Palmas, presenta un interés debido a su estado físico y el déficit de espacio público por la zona, la falta de equipamientos deportivos y de abastecimiento que suplan las necesidades de los habitantes, la escasa accesibilidad peatonal, que contribuyan a la cohesión urbana, vitalidad y el crecimiento de la ciudad.

Imagen 2. Eje vial carrera 52 barrio Las Palmas



Nota. Adaptado de Google Earth, de Google, 2022, Web, dominio público.

Actualmente el eje principal y organizador es la Carrera 52, se encuentra en deterioro físico y ausencia de uso, siendo eje principal para el desarrollo el comercio y vía que está proyectada para articularse con la Avenida transversal del Oriente.

Imagen 3. Deterioro de andenes eje vial carrera 52, barrio Las Palmas



Nota. Adaptado de Google Earth, de Google, 2022, Web, dominio público.

Justificación

Teniendo en cuenta el déficit de espacio público de 3.1 m² por habitante que actualmente existe, el tráfico vehicular y el conflicto peatonal que frecuenta en las vías principales, como también el déficit de equipamientos recreativos, seguridad y de abastecimiento, son problemas que han surgido a partir del crecimiento de la ciudad de una manera acelerada y sin ningún orden. Por las diferentes problemáticas ya mencionadas se plantea este proyecto de diseño urbano, con la finalidad de proponer y revitalizar el espacio público, zonas verdes, perfiles viales más accesibles para satisfacer y mejorar el estado actual de la ciudad.

El proyecto de revitalización urbana que se propone desarrollar, es pertinente debido al déficit de espacios públicos que presenta el sector, las condiciones de deterioro en la que se encuentran los diferentes escenarios y la búsqueda de proteger los diferentes sistemas ambientales con el fin de convertirlos en uno de los ejes principales no solo de turismo sino de crecimiento económico y social de la ciudad.

Esta investigación se desarrolla como trabajo de grado y se enmarca en la línea de investigación de ciudad y medio ambiente de la Facultad de Artes de la Universidad Antonio Nariño, donde aborda la problemática desde tres perspectivas, la visión arquitectónica y urbana sectorial, la visión ecológica y la visión sociocultural.

Hipótesis

Teniendo en cuenta la problemática enfocada en el eje vial y los sectores contiguos a la Carrera 52 por el déficit de espacio público, los escasos elementos deportivos y la mala distribución de los perfiles viales se implementa la proposición lineal de espacio público donde existan zonas de encuentro que despierte la identidad cultural y la cohesión ciudadana de Neiva, recuperando la vitalidad y seguridad incluso para aquellos con movilidad reducida, agregando senderos para bicicletas y peatones con los senderos existentes para abordar la configuración actual de la centralidad comercial del Oriente de la ciudad de Neiva, obteniendo como resultado la mitigación de los problemas de movilidad peatonal, conectividad, mejorando la estructura del espacio público situado en la carrera 52, calle 30ª y calle 28 para finalmente elevar los indicadores de espacio público actual establecido en 3.1m² a un 40% espacio público propuesto.

Objetivo General

Desarrollar un plan parcial para revitalizar el espacio público en el oriente de la ciudad de Neiva, vinculando estrategias de sostenibilidad en los sectores “El Tesoro” y “Las Palmas”, situados en la comuna 10.

Objetivos Específicos

1. Identificar las condiciones urbano paisajistas actuales del espacio público en el Oriente de Neiva.
2. Caracterizar las problemáticas del sector de acuerdo con las necesidades del espacio público.
3. Proponer plan parcial para la revitalización del espacio público, teniendo en cuenta las estrategias de desarrollo sostenible basados en la matriz SPM3, (Gilbert Silvius and Ron Schipper, 2015), (desarrollo económico, ambiental y social).

Alcance Del Proyecto

Este proyecto tiene como alcance el diseño de espacio público y la articulación funcional de los asentamientos con los barrios consolidados del oriente de la ciudad de Neiva, como respuesta a la solución de los problemas encontrados en el diagnóstico urbano. La ONU, en la comisión de Brundtland en 1987, estableció tres pilares de desarrollo sostenible, los cuales son desarrollo económico, desarrollo social y medio ambiente. Referente a los tres elementos mencionados, se busca generar espacio público donde se evidencien espacios de encuentro y que revitalicen la cohesión urbana, recuperar las zonas que están en deterioro, mejorar la accesibilidad y que estos espacios brinden oportunidades económicas a los habitantes del sector.

Teniendo en cuenta que la comuna 10 posee un importante eje de protección ambiental donde se busca preservar las especies, proteger el humedal “laguna Los Colores” y la ronda del río las Ceibas, como principal factor de desarrollo dentro del plan parcial de revitalización del espacio público de Neiva.

Metodología De Investigación

El proceso de la metodología se hizo a partir de la revisión de documentos, la selección de recursos derivados de libros, tesis de maestrías, tesis doctorales, artículos científicos, bases de datos bibliográficas como Scopus y repositorio universitario, que posteriormente se hizo un proceso de selección de estados del arte, que es la investigación de la investigación y en este caso se escogieron tres estados del arte para su posterior análisis.

Los textos se centran en la comprensión de las características vivenciales y de referencia como soporte a lo escrito (uso, apropiación, forma) del espacio público, desde la parte normativa, histórica, social, bajo los temas de estudio como la ciudad, el urbanismo y la planeación urbana.

A esto se realizó un estudio a nivel cualitativo y paisajístico que estableció la necesidad de estructurar una propuesta de mejoramiento del espacio público principalmente en el Oriente de la ciudad donde no se evidenció suficiente información que permita conocer las condiciones actuales de la ocupación del espacio público en este sector.

Capítulo II

Estado del arte

De La Segregación Territorial A La Cohesión Urbana. San José, Costa Rica. (2017)

Autor: Zuhra Sasa Marín. (Marín, Zuhra Sasa, 2017)

Esta investigación parte del estudio del territorio desde la construcción de la cohesión urbana. Parte de esto se desarrolla en el CRPolis, el cual busca poner determinado valor a un territorio fragmentado, desde el análisis de 2 dimensiones, la física y la forma urbana y la dimensión respecto a dinámicas sociales y económicas representativas, tomando como base los valores de la cohesión urbana y su premisa de que el espacio público es el camino a tomar para la promoción de la misma.

Características relacionadas al proyecto:

1. Cohesión urbana.
2. Continuidad
3. Atractividad
4. Diversidad
5. Identidad

Ilustración 1. Esquema de valores para la cohesión urbana



Nota. En esta ilustración se muestra los cuatro valores principales para alcanzar la cohesión urbana de Zuhra Sasa Marín, 2017, Tomado de La Segregación Territorial A La Cohesión Urbana. San José, Costa Rica, CC.

“La ciudad es un espacio social, perfilado por las condiciones del desarrollo urbano, como consecuencia de su historia económica, cultural y política. De esta manera, la configuración de la ciudad es un reflejo y producto de su trayectoria socio-histórica.” (Marín, Zuhra Sasa, 2017)

Marco Teórico

Ciudades Para La Gente, Jan Gehl, (2014).

Este referente nos enseña a entender hacia qué dirección va encaminada una ciudad y comprender como se construye la vitalidad urbana, el autor, Jan Gehl, expone su larga trayectoria de 50 años de estudio en planificación urbana y la importancia que tienen los espacios públicos a la hora de planificar ciudades y áreas urbanas.

Vitalidad urbana: Para Jan, es importante recalcar que “La calidad de vida urbana es esencial para que las ciudades prosperen, las urbes que logran mejor calidad de vida para sus ciudadanos experimentan mayores niveles de prosperidad”, (Gehl, 2014)

El autor explica 4 aspectos para que una ciudad logre alcanzar la vitalidad urbana y la cohesión ciudadana; además de explicar la manera en cómo se concibe una ciudad desde el punto de vista del ciudadano y no desde las perspectivas que tenga el constructor de proyectos de inmuebles.

La Dimensión Humana

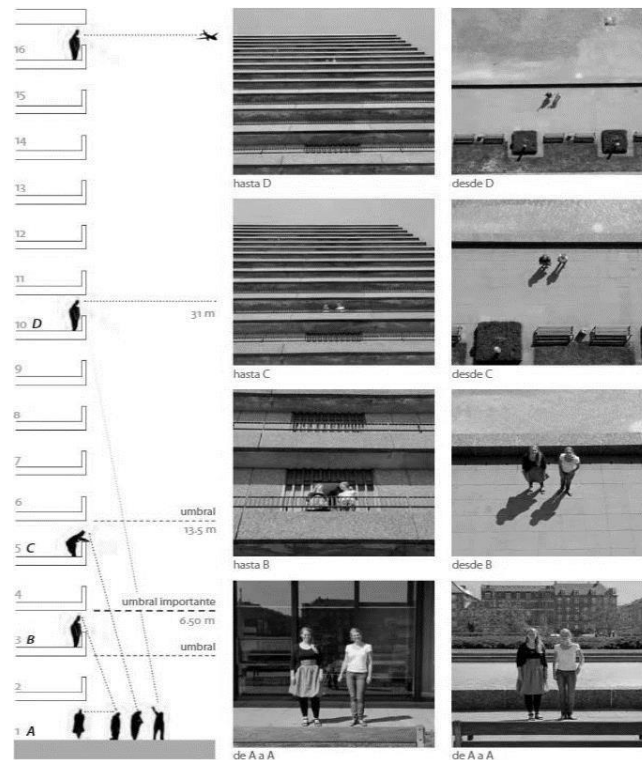
Entender que una ciudad es moldeada para los humanos y no para los coches, dónde el ruido del tráfico, la poca cantidad de espacio público, el riesgo de accidente, anulan cualquier vestigio de vida.

El Sentido Y La Escala

Se entiende como la evolución que toma la movilidad como eje principal, hoy en día el peatón y la movilización por medio de senderos peatonales es el último de los eslabones en cuanto a la movilidad y no debería ser así, ya que nuestros ojos, nariz y pies fueron contruidos

para caminar hacia adelante, a su vez, nuestros sentidos se han moldeado para percibir el entorno en el que nos encontramos de dicha manera, es por esto que es importante diseñar espacios urbanos a la escala del ser humano para que este mismo pueda ser percibido correctamente.

Figura 1. Ciudades para la gente



Nota. El gráfico hace referencia a la perspectiva del peatón al percibir su entorno, de Jahn Gehl, 2014, Tomado de *Ciudades Para La Gente*, CC.

Los Sentidos Y La Comunicación

“cuando recorremos grandes distancias captamos un cuantioso volumen de información, mientras que, al embarcarnos en trayectos más cortos, las impresiones sensoriales se tornan más intensas y significativas” (Gehl, 2014). Por este motivo es importante tener en cuenta las distancias entre las edificaciones, calles, aceras, plazas y las velocidades de carácter vehicular, para que el ciudadano pueda explorar todos sus sentidos.

Para Gehl, existen formas diferentes de comunicarnos en el espacio público y las basa en 4 aspectos por distancias.

- Distancia íntima (de 0 a 45 cm)
- Distancia personal (de 45 a 120cm)
- Distancia social (de 120 a 370cm)
- Distancia pública (mayor de 370cm)

Lo que se quiere lograr con este capítulo es que se logren establecer principios fundamentales que guían a los seres humanos a acoplarse naturalmente al entramado urbano para así motivar a la gente a que camine y se movilice en medios de transporte como la bicicleta.

La Ciudad Vital, Segura, Sana Y Sostenible

Entender que la vitalidad urbana es un proceso de cumplir con diferentes objetivos y aspectos que debe poseer una ciudad como (buen espacio público, menos riesgo de accidentabilidad e inseguridad, permeabilidad de los edificios); la vitalidad urbana no es simplemente cantidades de personas y lugares, como lo menciona (Gehl, 2014) que:

“Este es un concepto relativo, pues pocas personas viviendo sobre una calle estrecha o en un pueblo pueden formar una imagen atractiva. No se trata del número de habitantes ni de multitudes ni del tamaño de una ciudad, más bien, un espacio se convierte en significativo cuando es popular y capaz de atraer gente hacia él”.


Indicadores De Desarrollo Sostenible – Modelo SPM3 – Sustainable Project Management Maturity Model For Silvius Y Schipper, 2015 (Gilbert Silvius and Ron Schipper, 2015).

Los proyectos de ciudad son instrumentos de cambio en busca de mejorar la sostenibilidad en la sociedad, la sostenibilidad en la gestión de proyectos se integra principalmente a los conceptos de sostenibilidad en todas las etapas del proyecto, esta herramienta nos sirve para hacer gestión de diferentes indicadores de cambio y un nivel de integral en el proyecto a nivel económico, social y ambiental. Estos indicadores fueron elegidos con base a diferentes organizaciones como el (IIDS Instituto internacional para el desarrollo sostenible, 2018)

Escala De Integración Al Proyecto

Esta escala de integración es una herramienta que mide el nivel de compromiso del indicador con la propuesta o estrategias sostenibles que se van a emplear.

Tabla 1. Escalas de integración SPM3

Strategy	Maturity level	Description
 'do no harm'	Level 1: Compliant	(This aspect of) Sustainability is considered minimalistic and implicit, and (only) with the intention to comply with laws and regulations.
	Level 2: Reactive	(This aspect of) Sustainability is considered explicitly, with the intention to reduce negative impacts of the project.
	Level 3: Proactive	(This aspect of) Sustainability is explicitly considered as one of the areas that the project contributes to.
	Level 4: Purpose	Making a contribution to (this aspect of) sustainability is one of the drivers behind the project and sustainability considerations are included in the justification of the project.
'positive contribution'		

Nota. En esta tabla se muestra el nivel de madurez de las estrategias sostenibles de (Gilbert Silvius and Ron Schipper, 2015), Tomado de *Sustainable Project Management Maturity Model For SilviusY Schiper, CC.*

Tabla 2. Indicadores de sostenibilidad SPM3

Indicadores para la gestión del desarrollo sostenible - Modelo SPM3 - Sustainable Project Management Maturity Model (Silvius y Schipper, 2015)	
Indicadores de Sostenibilidad Económica	Descripción
Desarrollo Económico	Disposición del territorio para generar riqueza de manera equitativa para todos los <i>stakeholders</i> .
Agilidad	Posibilidad de modificación y adaptación del territorio en función a las futuras necesidades vinculadas a la evolución poblacional.
Capacidad Productiva	Suficiencia de un territorio para generar actividades que suplan las necesidades vinculadas al abastecimiento, la transformación de materias primas y el suministro de servicios.
Funciones principales del territorio	Las funciones críticas del territorio seguirán funcionando a pesar de incidencias o nuevas contingencias.
Equidad (cargas y	El territorio permite la promoción y acceso a los equipamientos y las actividades económicas generadoras de empleo y emprendimiento.
Reducción de Riesgos	La evaluación de riesgo incluye los efectos a largo plazo y los impactos en los componentes sociales y ambientales.
Indicadores de Sostenibilidad Ambiental	Descripción
Transporte	El transporte debe permitir el acceso a: los bienes y servicios, el trabajo, la educación, el ocio y todas las actividades que generan desarrollo en el territorio. (Lizarraga, 2006)
Energía	El uso de energía toma en cuenta la emisión de gases de efecto invernadero y la escasez de sus fuentes (por ejemplo, el petróleo)
Agua	La extracción de agua puede alterar la capacidad de un ecosistema para realizar sus funciones y su uso por las comunidades residentes.
Ecosistema	La comunidad de organismos vivos en conjunción con componentes inertes de sus lechos medio ambientales, de manera sistémica.
Gestión logística	Mecanismos mediante los cuales se facilita la correcta disposición de sustancias y desechos a consecuencia de las actividades territoriales.
Materiales y recursos	Materiales usados en el proyecto que son o se convierten en tóxicos. También se considera: escasez, fuentes no renovables y re usabilidad después de su apropiación inicial.
Emisiones	Emisiones de fluidos, gases u otros recursos provenientes de los procesos y que después son dispuestos en la tierra, el agua y el aire.
Planeamiento Territorial	El uso y la calidad del espacio, su relevancia social y el beneficio relacionado con los habitantes.
Molestias	Niveles de ruido, vibraciones, polvo y suciedad por encima de los niveles permitidos, que afectan a las comunidades.
Indicadores de Sostenibilidad Social	Descripción
Empleo Digno	Habilidad de dar trabajo a personas, en condiciones de libertad, equidad, humanidad, seguridad y dignidad.
Derechos Humanos	No discriminación, igualdad de género, libertad de asociación, negociación colectiva, trabajo forzoso (o Infantil) y derechos indígenas.
Comportamiento Ético	Capacidad de los habitantes de un territorio para velar por la solución de las necesidades comunes y la no apropiación de la propiedad pública por actores privados.
Equipamiento	El sistema de equipamientos colectivos se entiende como el conjunto de espacios y construcciones de propiedad pública o privada, cuya función es la prestación de servicios para satisfacer las necesidades básicas (Mavorga, 2010).
Participación	Inclusión proactiva de todos los <i>stakeholders</i> con respecto a: el diseño, las actividades y entregables producto de los planes y estrategias de desarrollo territorial.
Capital Humano	Oferta de posibilidades a los habitantes de un territorio para desarrollar capacidades, conocimiento y habilidades.
Gobernabilidad	Mecanismos, procesos y relaciones con las cuales el estado: gestiona, monitorea y evalúa los proyectos de desarrollo territorial, sus productos y subproductos.

Nota. En esta tabla se muestra los diferentes factores para desarrollo de estrategias sostenibles de (Gilbert Silvius and Ron Schipper, 2015), Tomado de *Sustainable Project Management Maturity Model For Silvius Y Schiper, CC.*

Marco conceptual

“Nos estamos dando cuenta que, si más gente camina y usa la bicicleta, tienes una ciudad más viva, habitable, atractiva, segura, sostenible y saludable.

¿Que estas esperando?” (Gelh, 2014)

Cohesión Ciudadana

Según (Gelh, 2014), viene ligado a la vitalidad urbana que se basa en todas las actividades sociales que se logran espontáneamente en la ciudad, esto se logra a través de la correcta disposición del espacio público para unificar y articular la ciudad.

Espacio Público

Los espacios públicos es el lugar de todas las personas, donde surgen las actividades sociales y donde comienza el compromiso cívico y la cohesión ciudadana, no solo para circular, sino para vivir la ciudad. (Coronado et al., 2008) afirma que “Sin espacio público no hay ciudad, hay urbanización, pero no hay ciudad”.

Movilidad Sostenible

Consiste en reconstruir y revitalizar la movilidad actual que se enfoca en vehículos y grandes carriles vehiculares para tener una movilidad sostenible que consiste en sistemas de transporte público, reducir las emisiones CO2 e impactos negativos a nivel social, ambiental y económico (Coronado et al., 2008)

Revitalización Urbana

La revitalización urbana, herramienta de intervención para devolver la vitalidad a un espacio físico urbano con el fin de mejorar la cohesión urbana, la calidad de vida, la identidad

del territorio, la accesibilidad, el uso de uso y la diversidad social.

La zona de estudio en Neiva, una ciudad con un crecimiento acelerado y disperso causado por los asentamientos, pero con mucha historia y eje turístico, tomando como referencia la revitalización propuesta de la Laguna los Colores que articula con la calle 30ª; el objetivo principal es revitalizar los espacios públicos en deterioro e implementarlos, sin perder la identidad del sector y de la Carrera 52 como eje principal de intervención de este proyecto de grado.

Desarrollo Sostenible

Se evalúa el estado actual y se proponen estrategias de desarrollo sostenible en base a la matriz SPM3 (Gilbert Silvius and Ron Schipper, 2015), donde apuntan a la sostenibilidad en los (3) pilares (Económico, Ambiental, Social) a partir de la matriz de desarrollo de estrategias sostenibles.

Marco Normativo

La siguiente normatividad es tomada del documento (Acuerdo N°026 del 2009 Neiva, 2009), por medio del cual se revisa y ajusta el acuerdo número 2000 que adopta el plan de ordenamiento territorial de Neiva, realizado por el Concejo De Neiva 2009.

Espacio Público

Artículo 92°. Sistema Del Espacio Público

El presente artículo define que toda implementación realizada en el territorio de Neiva debe cumplir con aquellos acuerdos estructurados en el Plan De Ordenamiento Territorial para la ciudad de Neiva, en donde, se define los distintos usos y condiciones los cuales debe tener la generación del espacio público, además de ello, establece que dichos espacios son realizados con el fin de la interacción y el disfrute comunitario.

Artículo 96°. Componentes Del Espacio Público

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto Nacional 1504 de 1998 el espacio público del Municipio está compuesto por los siguientes elementos que lo estructuran:

1) Elementos naturales. Como cuerpos de agua naturales o artificiales, los humedales y áreas de recarga hídrica.

2) Elementos construidos. Los espacios, predios y edificios representativos, vías de especial relevancia y otra serie de lugares que tienen gran significado a diferentes escalas: Urbano – regional, zonal, local y barrial.

Sistema De Equipamientos

Artículo 161°. Objetivo General

Ordenar y consolidar los equipamientos como un sistema estructurante que prevea y satisfaga con suficiencia los requerimientos comunitarios, mediante la dotación estratégica y equilibrada.

Artículo 166°. Clasificación Según Su Cobertura

Los equipamientos municipales se clasifican según su cobertura en el territorio. Para sus efectos normativos el equipamiento se divide según ámbitos o radios de influencia.

1. Cobertura Nacional
2. Cobertura Regional
3. Cobertura Urbana
4. Cobertura de las Unidades de Planificación Zonal
5. Cobertura de las Unidades de Gestión Local

Artículo 167°. Clasificación De Los Equipamientos De Acuerdo A Su Función

De acuerdo con su naturaleza y función, los equipamientos municipales se clasificarán así:

1. Salud: destinado a instituciones que prestan el servicio de salud. Puestos de salud, centros de salud, unidades intermedias de salud, clínicas, hospitales.
2. Educación: Instituciones destinadas a la formación, instrucción y capacitación de los ciudadanos. Educación preescolar, básica-primaria-secundaria, educación media, educación superior, centros de capacitación, centros de investigación.
3. Centros religiosos: Equipamientos destinados para la práctica y desarrollo de las

diferentes actividades religiosas.

4. Cultura: Espacios destinados a la difusión, trasmisión, conservación de la cultura y el conocimiento. Bibliotecas, centros culturales, museos, jardines botánicos, auditorios.
5. Recreación y deporte: Destinados para el crecimiento y recreación de los ciudadanos.
6. Estadios, coliseos, polideportivos, ciclo rutas, parques, plazas, zonas verdes...
7. Bienestar social: Destinado al desarrollo y bienestar social, interrelaciones y acciones de carácter comunal. Centros de rehabilitación, orfanatos, guarderías infantiles, etc.
8. Seguridad y defensa: Policía, comandos, batallones.
9. Transporte: Paraderos, aeropuertos, terminales.
10. Prevención y Atención de desastres: Cruz roja, bomberos, defensa civil, organismos de socorro.
11. Justicia y control: Palacio de justicia, fiscalía.
12. Productivos: industrias, parques de industria
13. Comercial y de servicios: Centros de abasto, supermercados, hipermercados, centros comerciales, cajeros automáticos.
14. Administrativos: Alcaldía, gobernación, oficinas administrativas, entes gubernamentales.

Modelo Territorial Urbano

Artículo 173°. Sectores Subnormales

Aquellos que han adelantado sin ninguna clase de planeamiento y en zonas no aptas para el desarrollo urbano, y están zonas de riesgo o amenaza por inundación, remoción en masa.

Políticas Urbanas

Artículo 188°. Política de la estructura urbana.

La forma urbana de la ciudad será múltiple; de tal manera que se orientará hacia la configuración de componentes o zonas urbanas autosuficientes e integrales, reforzadas por núcleos de actividad y centralidades urbanas.

Artículo 190°. Política de crecimiento urbano.

La ocupación y manejo del suelo urbano, se realizará con la aplicación de criterios de integración, autosuficiencia y equilibradas densidades territoriales.

En las zonas que se adelanten procesos de renovación urbana, se adelantarán con el mayor valor del suelo para contar con infraestructura de servicios públicos, siempre y cuando se ajuste a las nuevas densidades, donde lo nuevo se construya bien y el patrimonio se conserve. Áreas urbanas con desarrollos subnormales, serán objeto de reubicación para fortalecer los programas V.I.S y permitir la recuperación de las rondas de protección y el mejoramiento del impacto urbano.

Artículo 190°. Políticas Y Acciones De Renovación Urbana.

Que la renovación urbana se pueda aplicar como un instrumento puntual para recuperar cualquier sector construido, o zonas que tienen potencialidades de desarrollo desaprovechado.

Reconocer la normativa existente y los proyectos que se tienen planificado, es un punto importante para evaluar la propuesta y plantear soluciones a los proyectos que se lleven a cabo en la ciudad de Neiva, y que esta investigación aporte para futuros proyectos.

Marco Referencial

Segunda Fase Del Corredor Verde De Cali En Colombia

Arquitectos: Espacio Colectivo OPUS (Grupo Colecivo OPUS, 2016).

Imagen 4. Segunda fase del corredor verde de Cali en Colombia



Nota. En esta imagen se muestra un referente de proyecto urbano sostenible, (Grupo Colecivo OPUS, 2016) Tomado de *Espacio colectivo OPUS*, CC.

Este proyecto con bases de revitalización del espacio público, es una oportunidad para impulsar un modelo de ciudad que apueste a la articulación de los diferentes sistemas estructurantes urbanos con los sistemas ambientales con el fin de darle una mejoría a la calidad ambiental y paisajística de los ciudadanos de Cali.

Impactos Y Beneficios

- Revitalizar redes ecológicas
- Integración social

- Equilibrio de conectividad
- Renovación de ciudad

En conclusión, este proyecto referente nos da a entender cómo se puede humanizar la infraestructura que permita mejorar en desarrollo armónico mediante ejes viales con paisaje urbano, optimizando la calidad espacial de la ciudad, los accesos, corredores eco-sistémicos que mejoren la efectividad de los sistemas integrados de transporte público y privado.

Urbanismo Expo-Plan, Zaragoza (2008) (An Urban Project, 2008).

Es un proyecto urbano que nació con la finalidad de transformar y modernizar la ciudad de Zaragoza, revitalizando el transporte público actual y el parque lineal a orillas del Río Ebro, se buscó solucionar el “estrangulamiento” hacia las áreas verdes naturales (Tres Ríos y un canal).

Características relacionadas al proyecto:

1. Cohesión urbana.
2. Conectividad y accesibilidad.
3. Recuperación ambiental.
4. Red de equipamientos.
5. Movilidad bicicletas y peatonal.

Imagen 5. Maqueta proyecto Exploplan Zaragoza (2008).



Nota. Adaptado de Rafaldemiguel.wordpress.com, de wordpress.com, 2008, Web, CC.

Ilustración 2. Estado actual y después, Expoplan Zaragoza (2008)



Nota. Adaptado de *Expoagua Zaragoza*, de *Expoagua*, 2008, Web, CC.

Apropiación Ciudadana

los objetivos básicos del proyecto consistían en devolver la naturalidad del paisaje y

aprovechar las energías naturales, mantener y potenciar el patrimonio cultural, diversidad de formas según las características culturales y naturales, facilitar el acceso al espacio y la continuidad de las pasarelas; Garantizar la rentabilidad en términos ecológicos, sociales y económicos.

Marco Histórico

Figura 2. Historia de Neiva - crecimiento urbano histórico de Neiva en 1612.

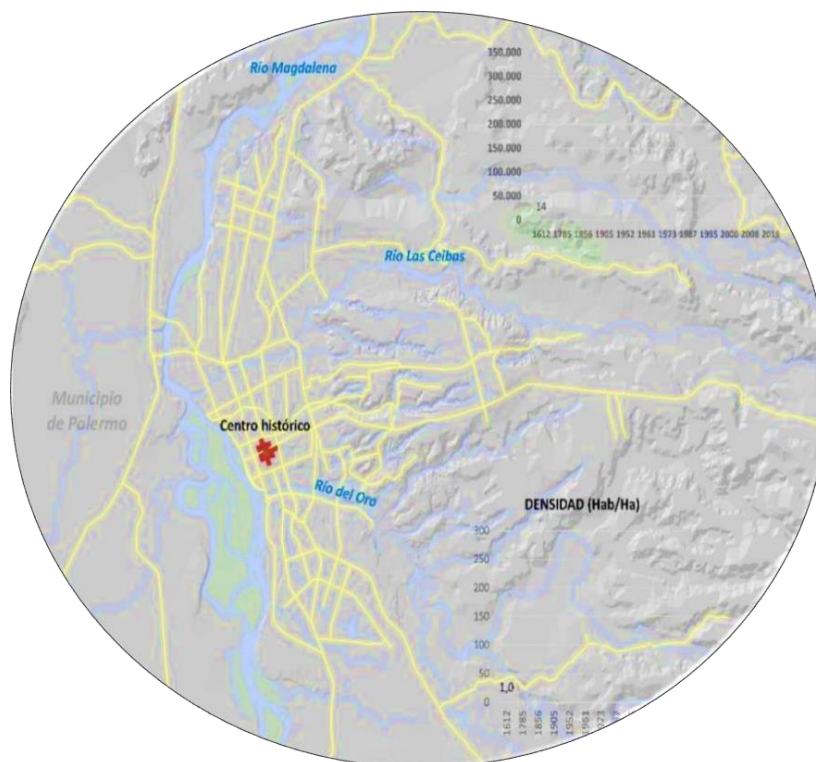


Tabla 3. Huella urbana de Neiva en 1612

AÑO	SUPERFICIE (ha)	CRECIMIENTO (ha)	TMCA* (Huella)	POBLACIÓN	TMCA** POB	DENSIDAD (hab/ha)
1612	14			14		1,0

Desde su fundación, la ciudad empezó a configurarse con una técnica de urbanización española en damero, en la que consiste formar núcleos alrededor de una plaza central que servía como agrupación para edificaciones tales como religiosas, civiles y educativas, a esto se suman caminos y senderos que en la actualidad se mantienen y forman lo que hoy se conoce como el “Centro tradicional” de Neiva.

En el siglo XVIII, se evidencia el crecimiento de la ciudad de manera alargada sobre el eje de la calle Real, que hoy conocemos con la Carrera Quinta hacia la ronda del río Magdalena

para promover el desarrollo ganadero y comercial facilitando el transporte y cargue hacia el norte y sur del país.

Figura 3. Historia de Neiva. Crecimiento urbano histórico de Neiva en 1914

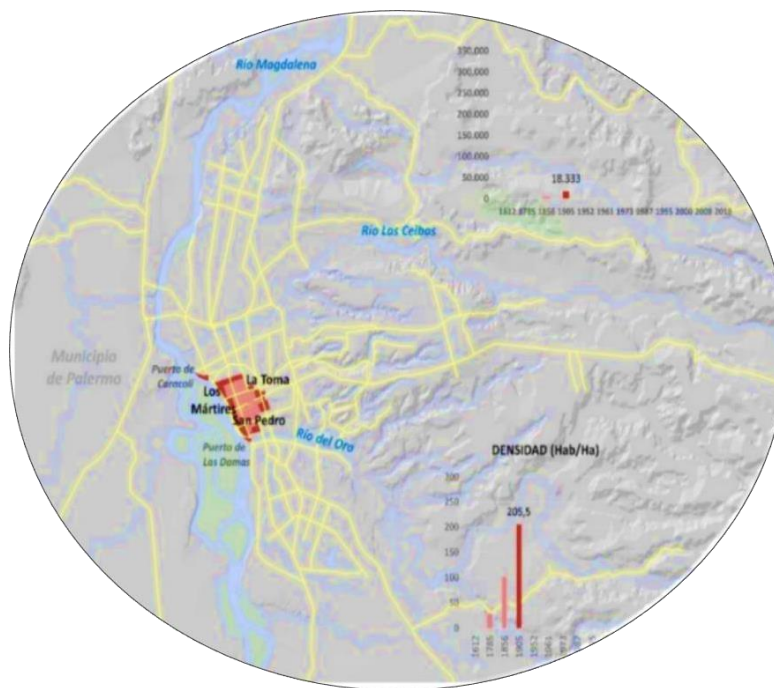


Tabla 4. Huella urbana de Neiva en 1612

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

En 1905, la huella urbana de la ciudad ya era de 89 hectáreas aun respetando la trama española por la cual fue fundada, su población ya era de más de 18.000 habitantes, en 1914, en Neiva se conmemora la celebración del centenario de la independencia en dónde se pone en marcha algunos proyectos urbanísticos importantes de la ciudad como el alumbrado público, la inauguración del parque Centenario, siendo este el primer parque público de la ciudad, la

construcción del puente sobre el río Las Ceibas, el camellón de la carrera quinta y a su vez, se inicia la construcción de la catedral de la Inmaculada Concepción con su estilo neogótico la cual duró 40 años en construcción.

Figura 4. Historia de Neiva - crecimiento urbano histórico de Neiva en 1978

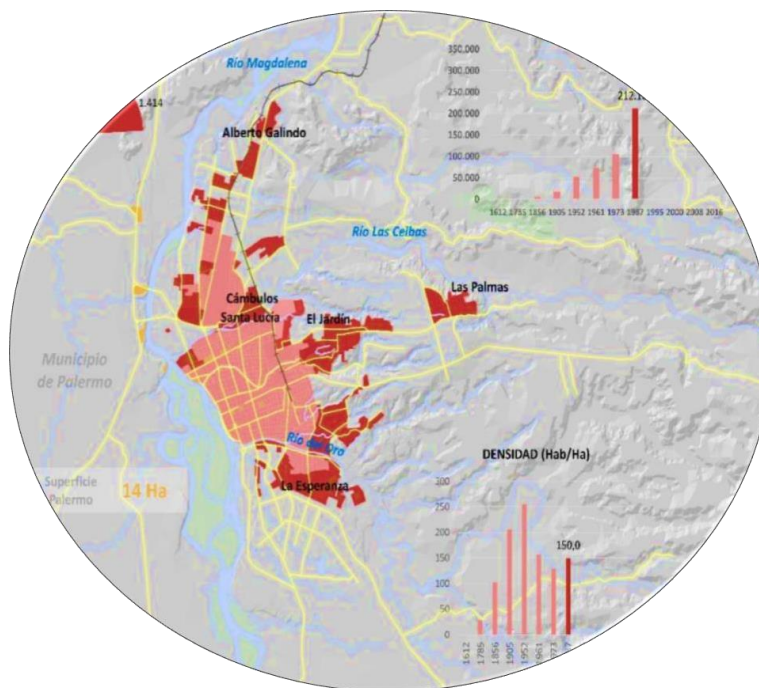


Tabla 5. Huella urbana de Neiva en 1987

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

A finales de los años 80, los problemas de tipo político, social y económico coincidieron con la nueva Constitución Política de 1991, donde se estipula la Ley 388 de 1997 que ordena a

los municipios elaborar el Plan de Ordenamiento Territorial, pese a esto, el desarrollo de la ciudad no es significativo, la ciudad presenta un crecimiento desordenado en todo sus puntos, norte, sur, oriente y occidente, se identifican avíos urbanos específicamente en el oriente de la ciudad. En el año 1987 Se densifica principalmente la ciudad en el sector El Jardín, Las Palmas y Alberto Galindo, a su vez proyectos de vivienda por la avenida La Toma y conjuntos residenciales rodeando el Aeropuerto Benito Salas.

Figura 5. Historia de Neiva - crecimiento urbano histórico de Neiva en 2016

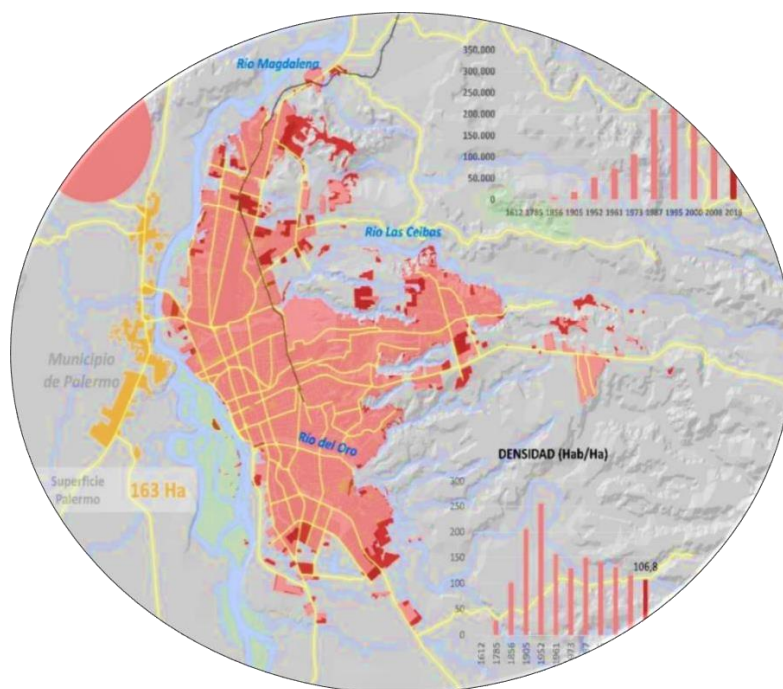


Tabla 6. Huella urbana de Neiva en 1987

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

En el año 2016, el crecimiento desordenado de la ciudad que inició en los 80, se agudiza durante este periodo. En la ciudad se evidencia problemáticas por segregación socio espacial, déficit de espacio público, rondas hídricas en mal estado, contaminación, congestión vehicular, y demás que se relacionan al crecimiento de la ciudad no planificado.

Aparecen nuevas unidades mobiliarias, nuevas torres de apartamentos, construcción de hoteles y centros comerciales lo que rompe con la tradición de las viviendas de una o 2 plantas que son las que predominan en el entramado urbano, se inician las construcciones de vivienda campestre de estratos altos proliferados hacia el oriente de la ciudad por condiciones de clima más “fresco”, rodeado por terrenos sin urbanizar.

El gobierno en sus programas de vivienda crea un afán por adquisición de tierras para el desarrollo de proyectos, lo que generó nuevos asentamientos de vivienda autoconstruida hacia la periferia segregándola totalmente social y central. La huella urbana de Neiva continúa expandiéndose a 3061ha y la población continúa creciendo con 326.770 habitantes como se observa en la tabla.

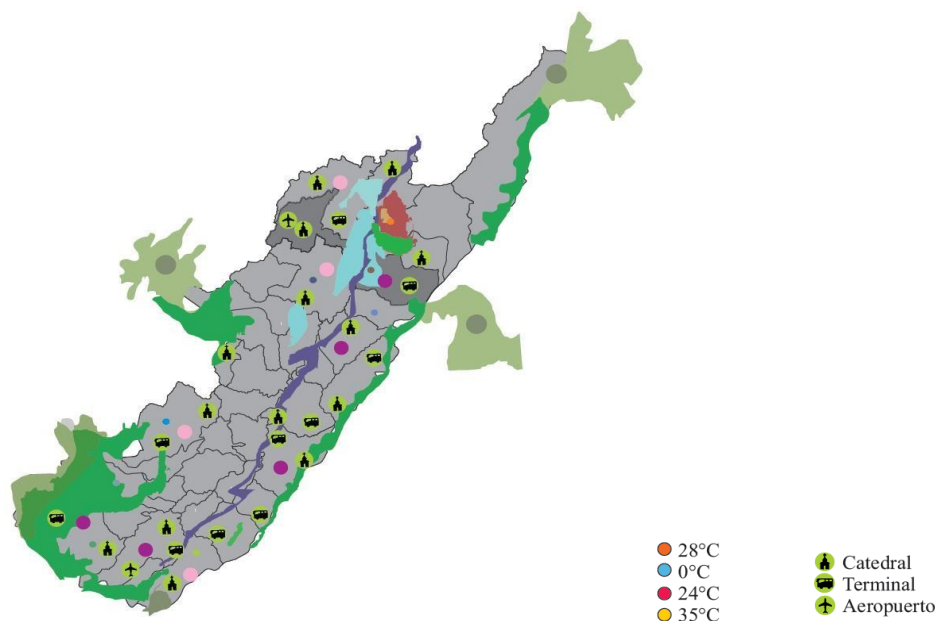
Marco Operacional

Localización

Neiva, está ubicada al sur de país, en el departamento del Huila en la cordillera de los Andes, hogar del volcán Nevado del Huila y atravesado por uno de los más importantes ríos del país como lo es el Rio Magdalena.

Su amplia biodiversidad de flora y fauna hacen que el paisaje en el departamento del Huila sea abundante y presente una gran oferta ecológica haciendo del departamento un gran atractivo turístico del sur del país.

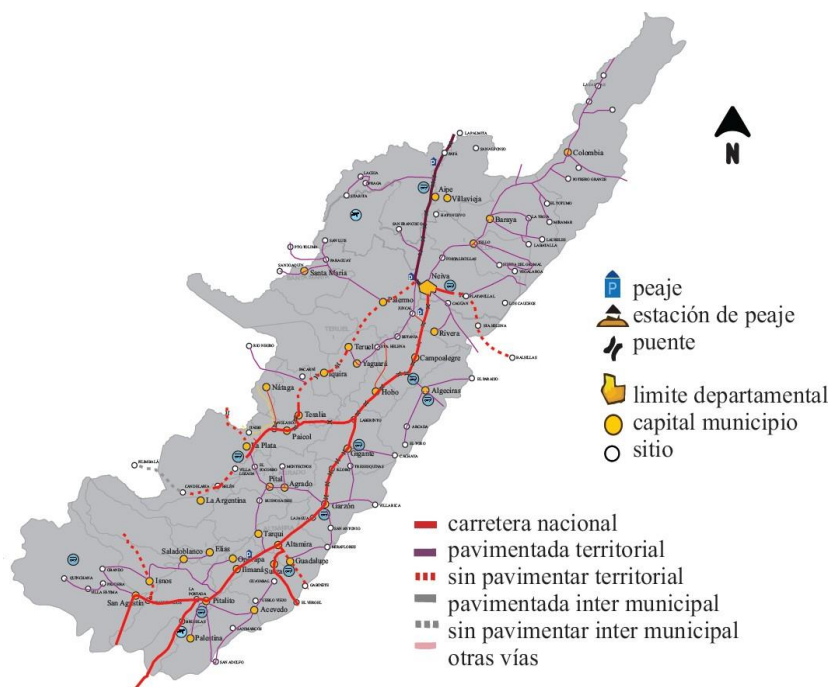
Figura 6. Departamento del Huila - ambiental



El departamento presenta una gran diversidad en dinámicas económicas, siendo este altamente activo en la producción ganadera, arrocera y cafetera, según porcentajes del (Dane, 2018). El 60% del departamento del Huila se enfoca en este tipo de producción, también es de resaltar que tiene atractivos turísticos importantes para el país y el patrimonio histórico como son El Desierto de la Tatacoa y el Parque Arqueológico de San Agustín.

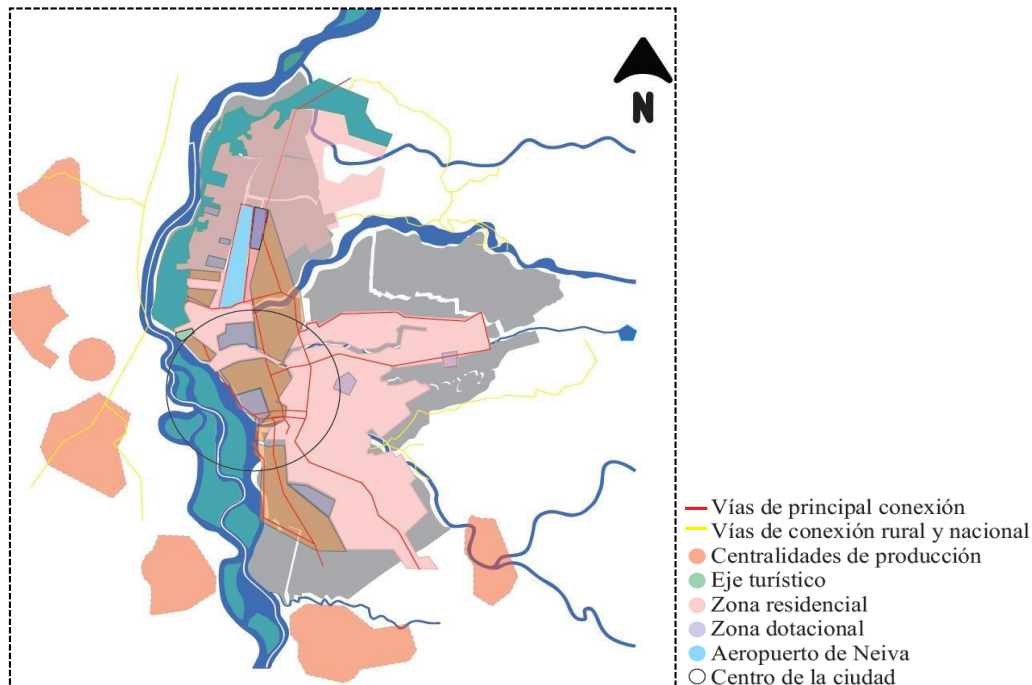
Su estructura vial está conformada por alrededor de 8.250 km distribuidos como redes viales primarias con 857 km donde solo 560 km se encuentran en buen estado, redes de vías secundarias de 2066 km y una red vial terciaria que equivale a 5.963 km según datos arrojados por la (Gobernación del Huila, 2017)

Figura 7. Departamento del Huila - sistema vial



En la ciudad de Neiva se evidencia un alto porcentaje de ocupación en vivienda unifamiliar, de proyectos de vivienda de interés social en altura, conjuntos cerrados y demás lo que genera una gran concentración en diferentes sectores de manera desorganizada, de los cuales no todos estos tienen fácil acceso o presentan déficit de equipamientos como abastecimiento y dotacional comercial, la diversidad de usos del suelo se concentra en la centralidad, desde donde se dio inicio a lo que hoy se conoce como Neiva, lo que ha provocado que las personas realicen largos desplazamientos para obtener dichos servicios generando un conflicto funcional y estructural de los diferentes usos del suelo.

Figura 8. Municipio de Neiva - Usos del suelo



Caracterización - Usos Del Suelo – Comuna 10

Los usos del suelo determinados en el sector de la comuna 10 no carecen de variedad, los cuales estancan el desarrollo de las comunidades que le habitan generando que las familias que residen en la zona tengan largos desplazamientos para poder adquirir servicios y productos necesarios para subsistir, por otro lado, se identifica varias zonas baldías y en proceso de tratamiento por parte de las administraciones municipales, en este sector de la comuna predomina el uso del suelo de vivienda familiar.

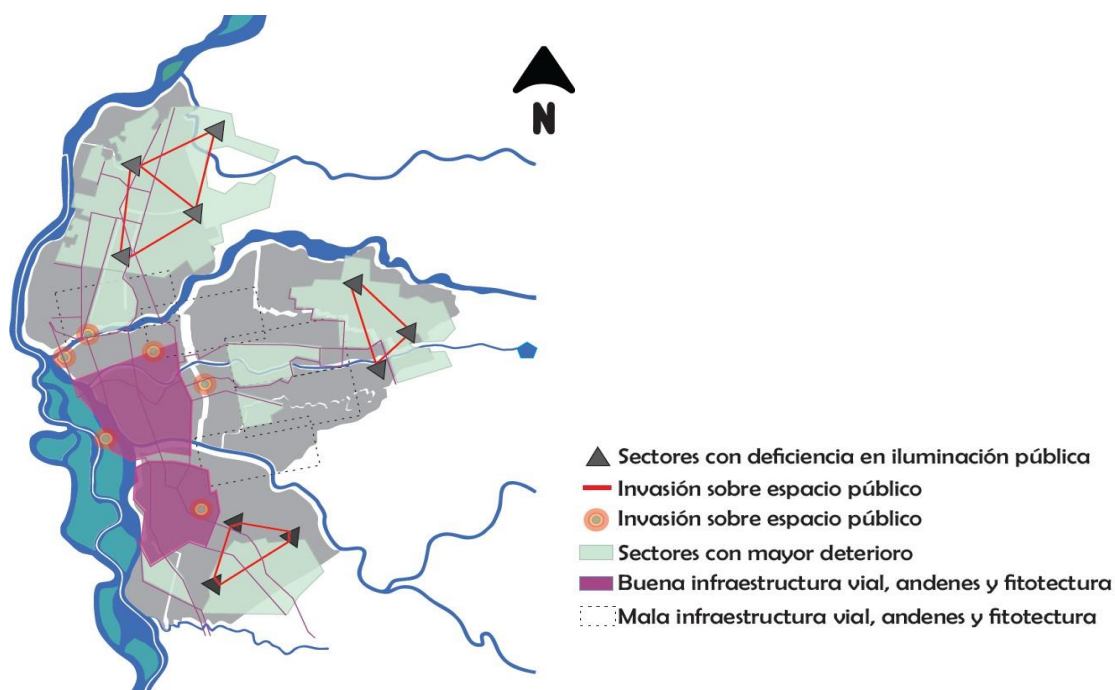
Figura 9. Comuna10 - Usos del suelo.



Caracterización - Espacio público – Neiva.

Mediante el análisis se realiza un diagnóstico general del espacio público de Neiva que nos es un 100% el más adecuado, cabe resaltar que la ciudad cuenta con amplios accesos vehiculares lo que permite a los que llegan a la ciudad o de paso, puedan transitar en óptimas condiciones por su entramado vial, con su respectiva pavimentación, andenes, zonas verdes y zonas de permanencia, otro factor de análisis es que entre más lejos se encuentre la población y las construcciones respecto a la centralidad es mucho menor la calidad de la infraestructura de espacio público, lo que afecta los desplazamiento y la movilidad de los peatones debido a que deben las personas circular por el mismo espacio de los vehículos.

Figura 10. Neiva. Espacio público

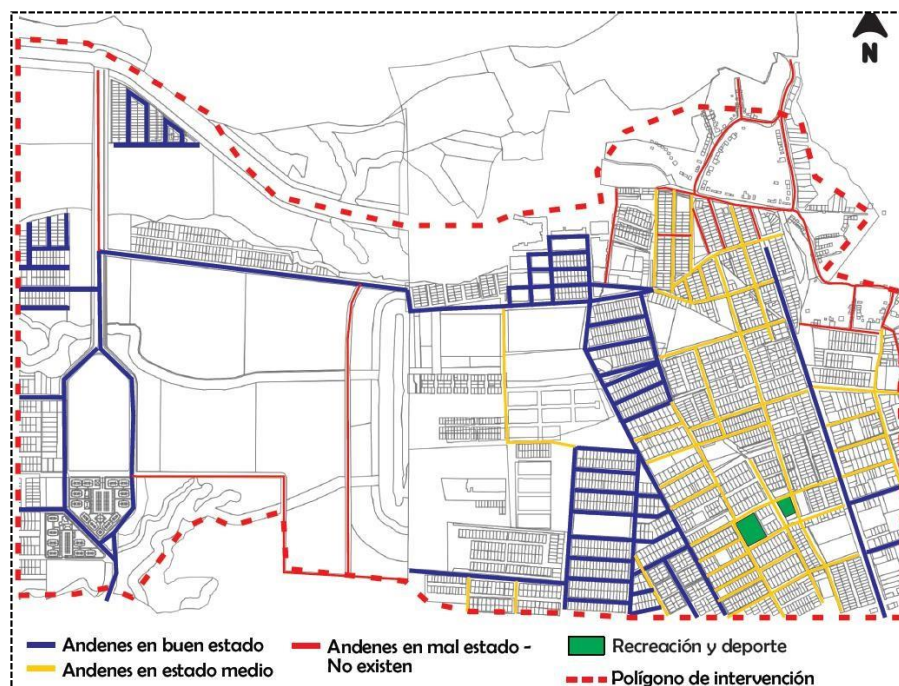


Caracterización - Espacio público – Comuna 10

La calidad del espacio público en la comuna 10 no se encuentra en buen estado, no presenta accesibilidad notable y son muy pocos los escenarios para el desarrollo de la población que la habita, se caracteriza el estado de los andenes, en algunos sectores se evidencia buen estado presentando superficies homogéneas acompañadas de arborización muy conveniente para la climatología que presenta la ciudad, esta tendencia se da en la parte oriente de la comuna, especialmente en el sector del barrio Las Palmas.

Según el análisis en buen estado se encuentra el 56.7% la infraestructura vial, en estado medio, vías y andenes en 36.0% y en mal estado por vías y andenes deteriorados por la autoconstrucción asentamientos informales del 7.3%.

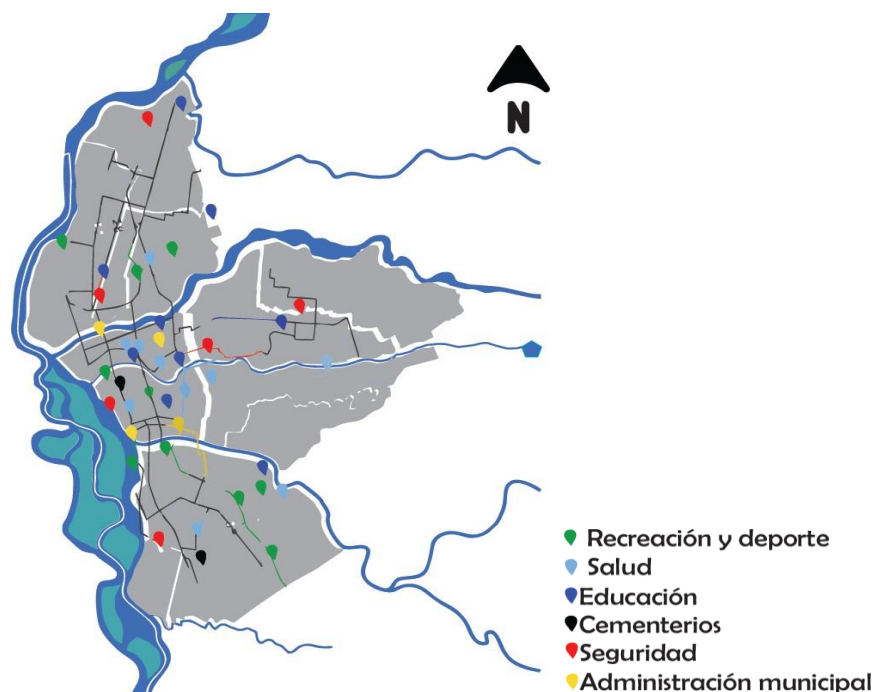
Figura 11. Comuna 10 - Espacio público.



Caracterización -Equipamientos – Neiva.

Neiva presenta un gran déficit de equipamientos, específicamente en las comunas que se encuentran ubicadas hacia las periferias de la ciudad y manteniendo los mismos concentrados en el centro de la ciudad lo que provoca que las personas deban invertir tiempo y recursos en el desplazamiento si necesita utilizar uno de estos equipamientos, ejemplo, la comuna 6 y 10 se evidencia déficit de equipamientos de salud, seguridad y abastecimiento, lo que afecta el desarrollo y la economía de los habitantes del sector.

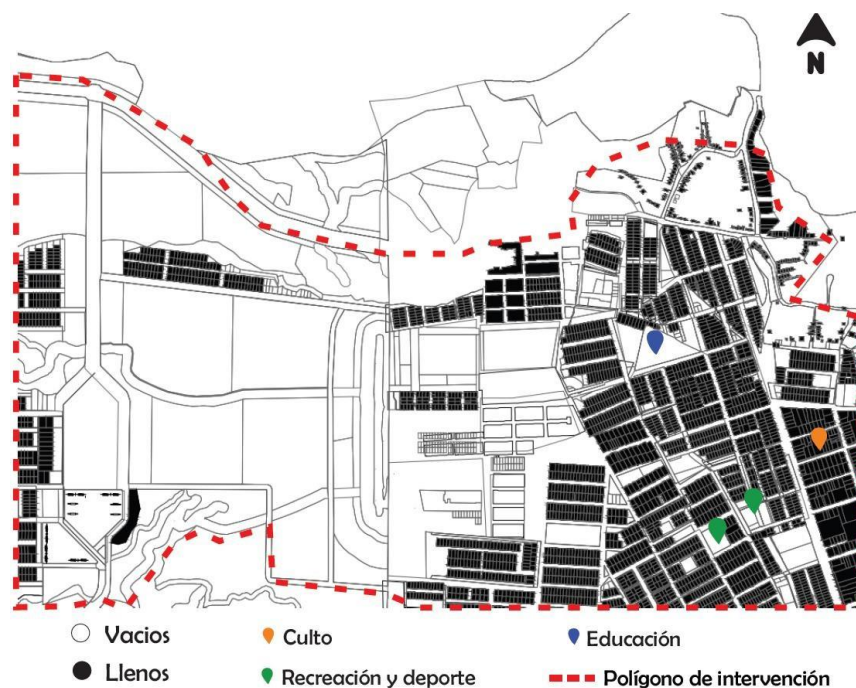
Figura 12. Municipio de Neiva - Equipamientos



Caracterización -Equipamientos – Comuna 10.

Mediante este análisis, se evidencian unos vacíos significantes que no tienen ningún uso, zonas donde las construcciones y el entramado urbano mantiene un buen ordenamiento y unas proporciones de acuerdo a la norma en el sector del barrio Las Palmas, se realiza este análisis dellenos y vacíos con el fin de determinar mediante un esquema de puntos la ubicación de los equipamientos que tiene la zona donde podemos evidenciar el gran déficit de equipamientos de salud, seguridad y abastecimiento sin cobertura para una densa población de la comuna 10.

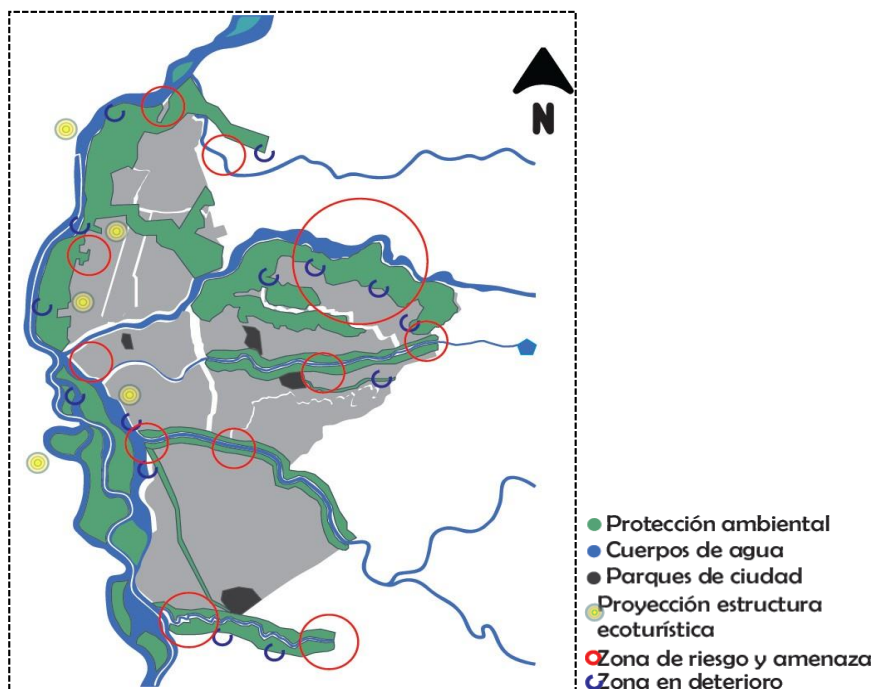
Figura 13. Comuna 10 - Equipamientos



Caracterización - Sistema Ambiental – Neiva.

El sistema ambiental de la ciudad de Neiva está determinado por tener en su mayoría zonas de protección ambiental y de preservación hídrica, principalmente el río Magdalena y el río Las Ceibas que abastece de este recurso vital a la ciudad, esto genera una riqueza por la existencia de diversos ecosistemas que brindan a la población pero que no han sido explotado de manera sostenible en la ciudad, sin embargo, muchas de estas zonas de protección se encuentran en deterioro debido al descuido humano y a la alta contaminación generada por el bote de desechos sólidos.

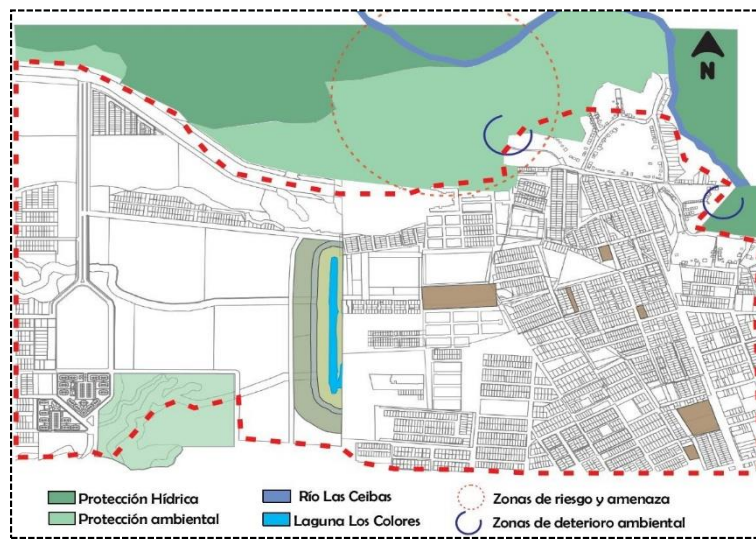
Figura 14. Neiva - sistema ambiental



Sistema Ambiental – Comuna 10

El sistema ambiental de la comuna 10 cuenta con grandes áreas de protección ambiental identificadas en la zona de estudio, las cuales se encuentran entorno a agentes hídricos y agentes ecológicos que componen la estructura principal de la ciudad de Neiva, además estas áreas son ejes grandes para el desarrollo sostenible en las que su composición permite identificar biodiversidad de especies y fitotectura que caracteriza a la ciudad, sin embargo, como ya se mencionaba, estas zonas se encuentran vulnerables y poco vigiladas por las autoridades municipales por lo que se evidencia un deterioro debido al vertimiento de desechos sólidos que afectan su composición, sumando que gran parte de la ronda del río Las Ceibas se encuentra invadida por asentamientos informales que afectan el sistema ambiental del área.

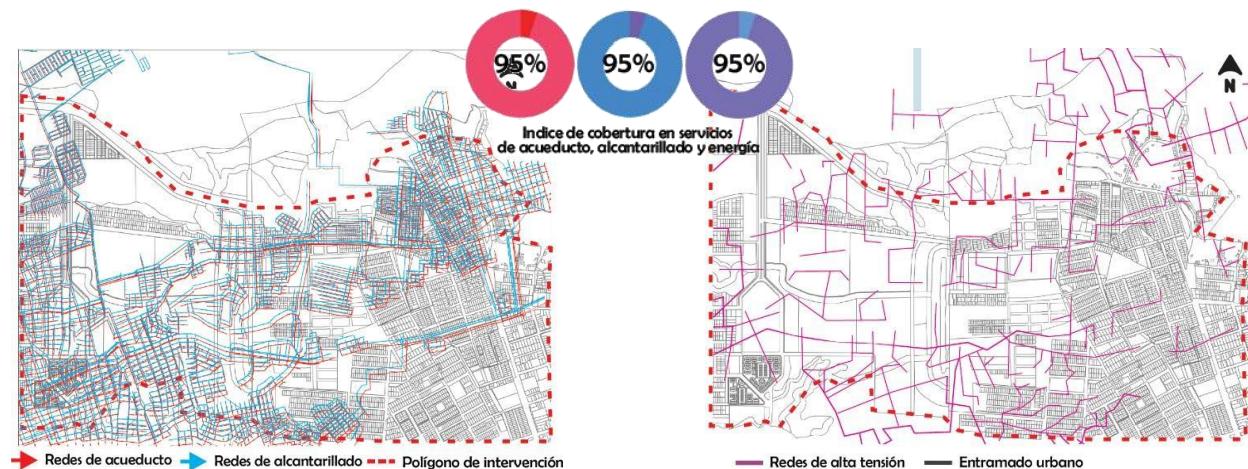
Figura 15. Comuna 10 - sistema ambiental



Caracterización - Servicios básicos - Comuna 10

En la zona urbana de Neiva, los índices de dotación de servicios básicos son superiores al 95% en promedio como se puede observar en la figura, esta situación varía en las zonas rurales, en donde la provisión de estos servicios es menor en algunos centros poblados. Esta fortaleza le brinda a la ciudad la oportunidad de tener una buena capacidad de soporte para los proyectos que se construyan tanto en las zonas de expansión como en los suelos que se densifiquen a través del tratamiento urbanístico de renovación urbana.

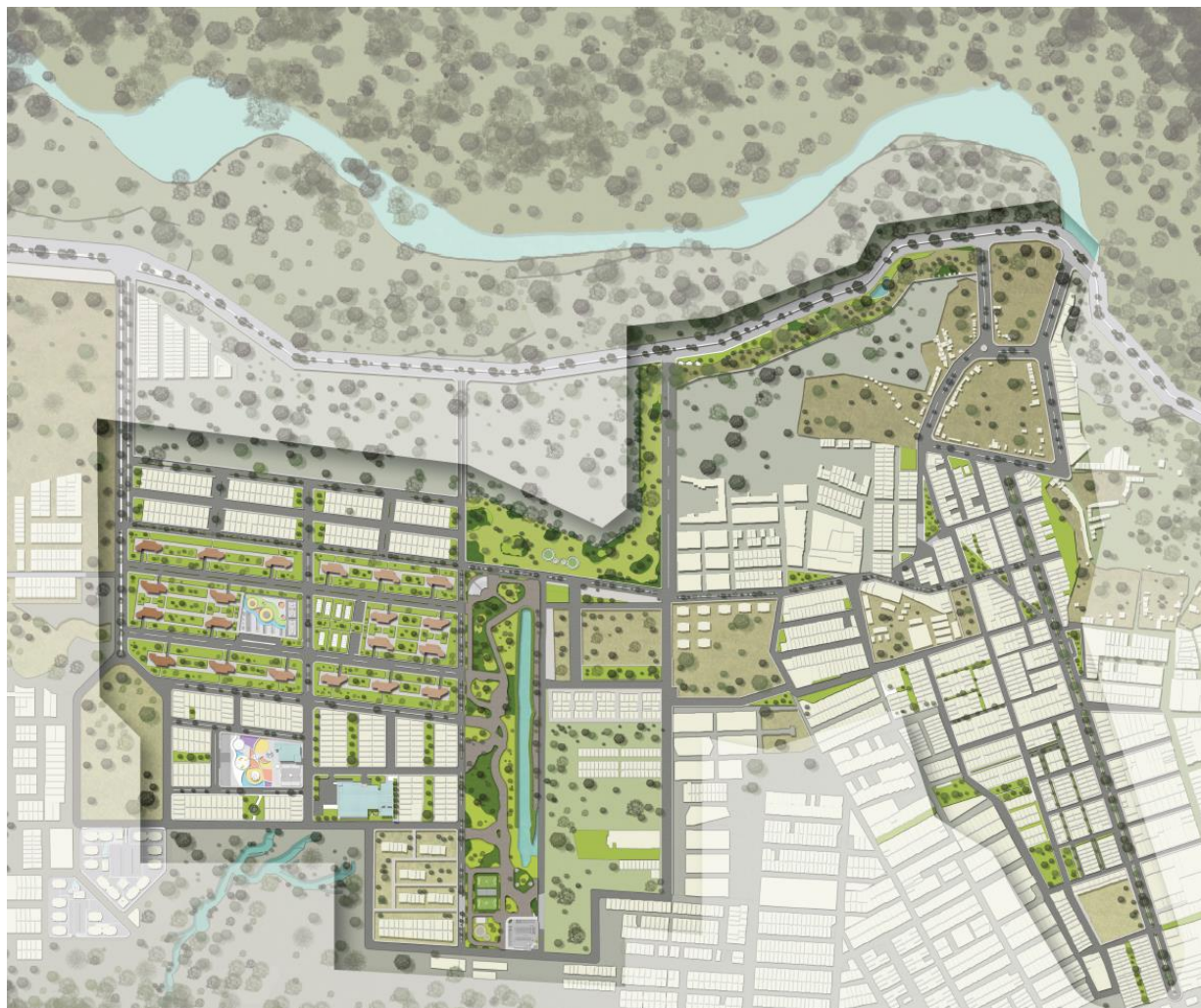
Figura 16. Comuna 10 - cobertura de servicios básicos.



Marco Proyectual

Delimitación De La Zona De Estudio

Imagen 6. Delimitación de la zona de estudio



Se plantea un diseño urbano donde el elemento jerárquico sea un importante eje ambiental no solo para el sector sino para toda la ciudad de Neiva, recuperando las zonas en deterioro de la “Laguna Los Colores” transformándola en un parque de ciudad que ofrezca zonas de estancia y de disfrute para la comunidad neivana, también la recuperación de las zonas de protección ambiental proponiendo el diseño de un parque articulador sobre la calle 28 y un Bulevar ecológico sobre la proyección vial de la Av. Circunvalación de Oriente.

Para la conservación de las ZPMA se propone la reubicación de los habitantes en asentamientos informales que se encuentran invadiendo estos predios, con propuestas de vivienda VIS en altura y unifamiliares en el barrio “El Tesoro”.

Dentro del proyecto se proponen tres tipos de equipamientos: Equipamiento de abastecimiento, equipamiento educativo y equipamiento de salud, con el fin de reducir el déficit que presenta la comuna 10, donde no solo se beneficie la misma, sino que tengan un impacto positivo a nivel metropolitano.

Sobre la Cra 52 del barrio “Las Palmas” se propone la recuperación de los espacios públicos, andenes, senderos, parques de bolsillo, mejoramiento del trazado vial, implementación de ciclovía en ambos carriles y mejoramiento de la estructura arbórea, esto con el fin de dar respuesta a las problemáticas evidenciadas por la invasión y el deterioro del espacio público sobre este importante eje vial.

Estrategias De Desarrollo Sostenible

A partir del diagnóstico de los sectores de estudio, se evalúa el estado actual y se proponen estrategias de desarrollo sostenible con base a la matriz SPM3 del referente teórico (Gilbert Silvius and Ron Schipper, 2015), que data de 3 pilares fundamentales (Económico – Ambiental – Social).

Tabla 7. Matriz de integración de indicadores de desarrollo sostenible.

Matriz De Sostenibilidad		Integración En La Sostenibilidad En El Producto Del Proyecto				
Nivel sostenible	Factor asociado a la sostenibilidad	1. Cumple	2.Reactivo	3.Proactivo	4. Propositivo	
Sostenibilidad Economica	Desarrollo Económico					1
	Agilidad					2
	Capacidad Productiva					3
	Motivación e incentivos					4
Sostenibilidad Ambiental	Transporte					5
	Energía					6
	Agua					7
	Ecosistema					8
	Desechos y Empaques					9
	Materiales y Recursos					10
	Emisiones					11
	Planeamiento Territorial					12
Molestias					13	
Sostenibilidad Social	Empleo Digno					14
	Derechos Humanos					15
	Sociedad, Cliente Y producto					16
	Participación					17
	Capital Humano					18

Mediante esta categorización presentamos propuestas generales para la zona de estudio y el polígono de intervención de estrategias de desarrollo sostenible.

Estrategias De Sostenibilidad Económica Dentro De La Propuesta

1. Generar un gran espacio de acopio de abastecimiento, educativo y de salud que supla el déficit que presenta el sector y desarrolle diferentes actividades no solo económicas sino también sociales.
2. Generar estrategias de desarrollo económico que vincule no solo a los vendedores informales, sino también a la comunidad de la comuna 10 ya sea por comercio en vivienda mixta, industrial y de turismo.
3. Mejorar las zonas de parqueo sobre vías principales con el fin de maximizar la

capacidad productiva sin afectar la movilidad.

4. Estructurar una red de espacio público efectivo que genere conectividad funcional y una mayor permeabilidad hacia los equipamientos.

Estrategias De Sostenibilidad Ambiental

5. Implementar perfiles viales con paradas de autobuses y carril de ciclo-rutas, ciclo-vías con el fin de disminuir las emisiones de Co2.
6. Generar una red de iluminación pública mediante módulos de paneles solares que transmitan luz en las horas de la noche.
7. Implantar especies arbóreas acordes a las características del ecosistema con el fin de protegerla ZPMA y articularla con una propuesta de parque sobre la ronda de la laguna Los Colores.
8. Recuperar las áreas en deterioro y las zonas verdes residuales con el fin de mejorar los perfiles viales y el espacio público.
9. Proponer un plan de regularización y manejo de residuos en la ZPMA y la laguna Los Colores.

Estrategias De Sostenibilidad Social

10. Generar un espacio público que cumpla con las necesidades de la población, según la edad, grupo social y demás.
11. Generar espacio público y señalización para concientizar el sentido de pertenencia de los habitantes.
12. Generar espacios públicos con el fin de aumentar la cohesión ciudadana.
13. Generar propuesta de vivienda de interés social en altura con el fin de reubicar familias en condición de vulnerabilidad y asentamientos informales.

Propuesta De Estrategias Generales

1. Conectividad

Consiste en renovar los perfiles viales que dificultan la movilidad peatonal, se propone un diseño de red de espacio público articulador de zonas de encuentro, paradas de bus, senderos peatonales y de bicicletas con el fin de conectar el espacio público actual, dando equidad en los dos sentidos viales aumentando la movilidad peatonal con el fin de disminuirla problemática peatón – vehículo.

2. Revitalizar

Consiste en revitalizar los espacios residuales y el espacio público en deterioro ubicado en la ronda de la laguna Los Colores, con el fin de hacer este sector una pieza clave de turismo para la ciudad de Neiva.

3. Vivienda / Equipamientos

Proponer vivienda multifamiliar de interés social con el fin de reubicar las familias en condición de vulnerabilidad y asentamientos, creando parques, zonas de estancia y espacios para equipamientos que suplan el déficit que presenta el sector.

4. Recuperar

Recuperar las zonas peatonales actuales y proponer un borde natural de conservación; diseñando un espacio público que solucione el conflicto de actividades frente al comercio de vivienda mixta.

Plan Parcial

Según lo establecido en el artículo 19 de la Ley 388 de 1997 los planes parciales son un instrumento de planificación intermedia mediante el cual se complementan y desarrollan las disposiciones del plan de ordenamiento territorial

¿Porque Un Plan Parcial Y No Un Plan Maestro?











- El plan parcial es un proyecto que se va a desarrollar en una zona específica de la ciudad, mientras que un plan maestro es una actividad de mucha más complejidad, más tiempo para ser ejecutada y que involucra si no es toda la ciudad, una gran parte de ella.

Unidades De Actuación Urbana De La Propuesta

Imagen 7. Unidades de actuación urbana de la propuesta



Tabla 8. Unidades de actuación urbana

% Recu.	Simbología	Descripción	Ubicación
45%	1 	Recuperación de la E.E.P	Laguna Los Colores CII 20 #29-1
60%	2 	Parque ecológico articulador	Calle 28 entre Cra 40 y Cra 43
40%	3 	Bulevar verde Circunvalar oriente	Proyección Avenida Circunvalación del Oriente
55%	4 	Propuesta de malla vial articular	Entre Calle 28 - El Tesoro y Cra 52 - Las Palmas
25%	5 	Densificación de vivienda VIS en altura	Barrio El Tesoro - Neiva Calle 28, Calle 27b & Calle 27
25%	6 	Densificación de vivienda unifamiliar	Barrio El Tesoro - Neiva Calle 26b, Calle 26 & Calle 25a
8%	7 	Equipamiento educativo	Calle 26 barrio El Tesoro
5%	8 	Equipamiento de abastecimiento	Calle 27b barrio El Tesoro
8%	9 	Equipamiento de salud	Calle 26b barrio El Tesoro
70%	10 	Revitalización de Espacios públicos	Barrio Las Palmas

Unidades De Actuación Urbana

Conservación Urbanística:

“Busca proteger los Sectores Urbanos, Espacios Públicos y Bienes Muebles e Inmuebles declarados de Interés Cultural, así como sus zonas de, morfología urbana y calidad ambiental.”

(POT Santiago de Cali et al., 2000).

Imagen 8. Tratamientos urbanísticos – Eje ambiental



Imagen 9. Propuesta de vivienda y equipamiento



Mejoramiento Integral:

“Mecanismo mediante el cual la Administración Distrital orienta y adelanta las acciones de complementación, reordenamiento y/o adecuación tanto en las unidades de vivienda como en el espacio urbano de los asentamientos informales”.(Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, 2018).

Imagen 10. Eje vial carrera 52 - barrio Las Palmas



Consolidación:

“Regula las zonas urbanizadas instalada en materia de espacio público, equipamientos y donde la capacidad públicos domiciliarios, movilidad permite un aumento de la edificabilidad con una inversión moderada.”. *Tratamientos Urbanísticos*. (POT Santiago de Cali et al., 2000)

Imagen 11. Implantación general del proyecto



A continuación, se plantea un esquema general de la propuesta, con sectores comerciales, sociales y ambientales; en cada una de las vocaciones se implementa unas estrategias con el fin de potencializar la zona.

Imagen 12. Actividades de implantación



Vocación Económica. #1 Módulos de comerciales - #2 Equipamientos de servicio.

Vocación Ambiental. #3 Eje ecológico ambiental - #4 Especies arbóreas acorde a las de ecosistema existente.

Vocación Social. #5 Densificación de vivienda en altura – Espacios de encuentro para mejorar la cohesión ciudadana.

Conceptos De Diseño

Imagen 13. Sistema estratégico vial dentro de la propuesta



Imagen 14. Conceptos de diseño

Compactar

Teniendo en cuenta el entramado existente con sus mejoras, se compactan dos bloques de ciudad teniendo en cuenta el manzaneo de las viviendas para dar un orden y una mejor lectura de ciudad



Articular

Se proponen diferentes tramos de vías con el fin de vincular la propuesta y el resto de ciudad a la estructura ecológica principal brindando solución a las problemáticas de movilidad evidenciadas en el sector.



Recuperar

Se identifican diferentes puntos donde el espacio público se encuentra en mal estado o en deterioro progresivo y posterior a esto se plantean estrategias de para la recuperación, revitalización y conservación de los diferentes escenarios



Cesiones

Se realizan los respectivos cuadros de áreas por sector, en este caso se implementaron cuatro tipos de sectores o de propuestas, (propuesta de vivienda en altura, parques y ejes ambientales, equipamientos y ejes viales).

Cesiones Tipo A - Propuesta De Vivienda:

Esta propuesta tiene 600 aptos, incluyendo un 20% más de vivienda proyectada a futuro. Propuesta de vivienda de interés social, con el fin de reubicar las familias en condición de vulnerabilidad de los asentamientos (568 familias – 2,840 personas). Según el cono de aproximación se plantearon torres de 5 pisos con 6 apartamentos por nivel. Esta propuesta tiene 600 aptos, incluyendo un 20% más de vivienda proyectada a futuro.

Ilustración 3. Cesiones tipo A- Propuesta de diseño



CUADRO DE ÁREAS	
ÁREA TOTAL DE INTERVENCIÓN	40.76 Ha.
ÁREA URBANIZADA VIVIENDA INTERÉS SOCIAL	10.600 M2
ÁREA BLOQUE DE VIVIENDA INTERÉS SOCIAL	530 M2
CÁLCULOS DE CARGAS URBANÍSTICAS - CESIONES TIPO A - PROPUESTA VIVIENDA VIS	
ZONAS VERDES	31.31 Ha.
ZONA 1	5.853 M2
ZONA 2	4.675 M2
ZONA 3	3.983 M2
ZONA 4	4.384 M2
ZONA 5	6.683 M2
ZONA 6	5.734 M2

DOSIFICACIÓN DE PARQUEADEROS - PROPUESTA VIS	
APARTAMENTOS POR PISO	6
APARTAMENTOS POR BLOQUE	30
NÚMERO DE PISOS EN BLOQUE	5
NÚMERO TOTAL DE BLOQUES PROPUESTOS	20
NÚMERO DE PARQUEADEROS TOTAL	120
<small>(1 PARQUEADERO CADA 5 APTOS. - POT NEVA, LEY 053 2010)</small>	

ÍNDICE DE OCUPACIÓN	
ÁREA CONSTRUIDA	370 M2
ÁREA DEL LOTE	530 M2
ÍNDICE DE OCUPACIÓN	0.69

Cesión De Parques Y Eje Ambiental:

- Eje ambiental como elemento articulador y jerárquico de la propuesta.
- Cuenta con indicadores de espacio público efectivo de 47.710 M2.

Ilustración 4. Cesión de parques y eje ambiental



CESIÓN DE PARQUES	8.404 M2
ÁREA DE PARQUE EN BLOQUES - ZONA 1	1.386 M2
ÁREA DE PARQUE EN BLOQUES - ZONA 2	883 M2
ÁREA DE PARQUE EN BLOQUES - ZONA 3	1.629 M2
ÁREA DE PARQUE EN BLOQUES - ZONA 4	2.517 M2
ÁREA DE PARQUE EN BLOQUES - ZONA 5	1.186 M2
ÁREA DE PARQUE EN BLOQUES - ZONA 6	803 M2
ÁREA DE PARQUE CENTRAL	5.223 M2

DOSIFICACIÓN DE PARQUEADEROS - PARQUES ZPMA	
CAPACIDAD DE PERSONAS EN PARQUE	1.000 A 1.200
ZONAS BLANDAS	14.7 Ha.
ZONAS DURAS	1.4 Ha.
PROYECCIÓN ZONAS DE PARQUEO	60
ESPACIO PÚBLICO NO EFECTIVO	102.519 M2

Cuadro De Áreas – Equipamientos

Equipamientos de salud y abastecimiento para suplir las necesidades que presenta la comunidad del sector oriente de Neiva.

Ilustración 5. Cuadro de áreas - Equipamientos



Cuadro De Áreas – Eje Carrera 52

Ilustración 6. Cuadro de areas - eje carrera 52



DESARROLLO VIAL	4.95 Km
MEJORAMIENTO DE MALLA VIAL	2.06 Km
PROPUESTA DE VÍAS PEATONALES	660 MI
PROPUESTA PARA DESARROLLO DE NUEVAS VÍAS	2.23 Km

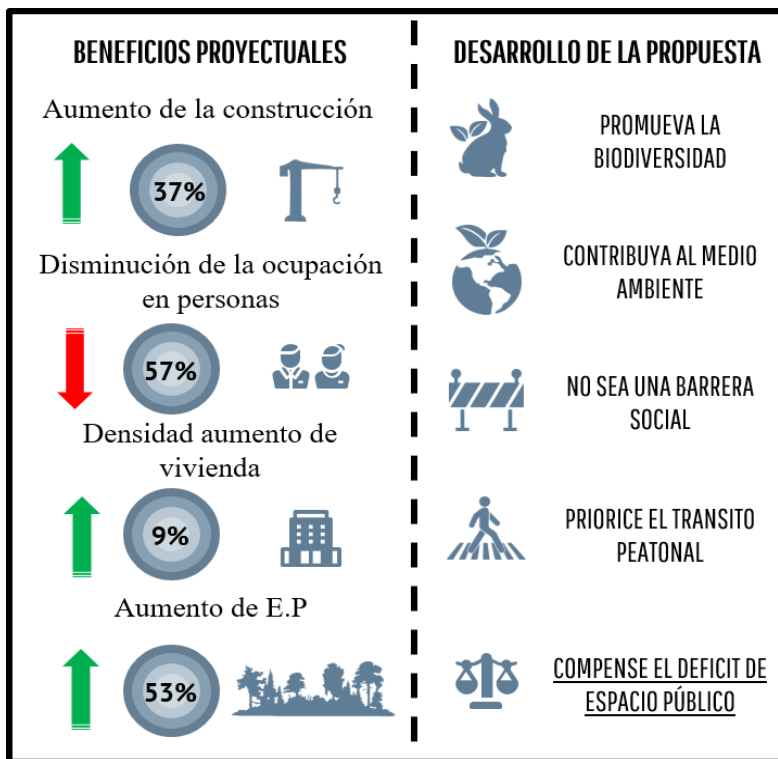
Beneficios Proyectuales / Desarrollo De La Propuesta

Ilustración 7. Beneficios proyectuales



A partir de la propuesta, esta genera y aporta unos beneficios al sector en que se plantea el proyecto y bien a la ciudad en gran parte. A continuación, se proyectan los diferentes beneficios proyectuales y en que promueve la propuesta a la ciudad.

Ilustración 8. Beneficios proyectuales vs desarrollo de la propuesta.



Conclusión A Partir De Objetivos:

Ilustración 9. Conclusión a partir de objetivos

ESPECÍFICOS	% EJECUCIÓN	METODO - DESARROLLO
1. Identificar las condiciones urbano paisajistas actuales del espacio publico en el oriente de Neiva	100 %	Análisis inter-escalara (Neiva-Comuna-Poligono). Análisis de diagnostico de cada uno de los sistemas que posteriormente nos arroja un resultado.
2. Caracterizar la problemáticas del sector de acuerdo con las necesidades de espacio publico.	100 %	El proceso se llevo a cabo a partir de la revisión documental, y la aplicación de la matriz de sostenibilidad: <i>Ciudades Para La Gente, Jan Gehl, (2014).</i> <i>Matriz SPM3 (Silvius, A.J.G and Schipper, R. 2015).</i>
3. Proponer un diseño urbano para la revitalización del espacio público, teniendo en cuenta las estrategias sostenibles (económica, ambiental y social).	100%	Se desarrolla a partir de unas estrategias de desarrollo sostenible y conceptos de diseño para mitigar el déficit de espacio público.

Conclusiones

Es pertinente que en la ciudad de Neiva se ejecuten planes y propuestas basadas en el desarrollo social y sostenible que emplean hoy por hoy las ciudades desarrolladas en el mundo, por eso con este proyecto no buscamos solo revitalizar, sino proponer espacios adecuados para el disfrute de la comunidad a partir de la estructura ecológica principal de Neiva, interviniendo mediante bajo impacto diferentes puntos de la comuna 10 con el fin de salvaguardar las especies y el medio ambiente que habitan allí.

Es decir que este proyecto, va reducir el déficit de M2 EP/Hab. del 79,33% al 76,26 %, reduciendo el déficit en un 3,073% en la ciudad de Neiva.

Referencias Bibliográficas

- Acuerdo N°026 del 2009 Neiva. (2009). “*POR MEDIO DEL CUAL SE REvisa Y AJUSTA EL ACUERDO NUMERO 016 DE 2000 QUE ADOPTA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE NEIVA.*”
- An Urban Project. (2008). Urbanismo - Expoplan Zaragoza. *Archidaily*.
- Coronado, J., Echave, C., García, M., Gesell, C., López, E., Massó, J., Morató, M., Nohales, G., Ortiz, A., Palou, J., Rubio, A., Taberna, M., Salvador, G., Vidal, M., Vila, M., Yoshimura, Y., Cuchí, A., Antonio, J., Cebrián, G., & García-Jaén, J. (2008). *Agencia de Ecología Urbana de Barcelona*.
- Dane. (2017, January 1). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)*.
- Dane. (2018, January 1). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)*.
<https://www.dane.gov.co>
- Gelh, J. (2014). *Ciudades para la gente*.
- Gilbert Silvius and Ron Schipper. (2015). *Sustainability in Project Management* (Ashgate Pub Co (ed.); 1st ed., Vol. 1).
- Gobernación del Huila. (2017, January 1). *Gobernación del Huila* . <https://www.huila.gov.co>
- Grupo Colecivo OPUS. (2016). Segunda fase del corredor verde de cali en Colombia. *Archidayly*.
- IIDS Instituto internacional para el desarrollo sostenible. (2018, January 1). *IIDS Instituto internacional para el desarrollo sostenible*. <https://www.iisd.org>
- Marín, Zuhra Sasa, 2017. (2017). *De la Segregación territorial a la Cohesión Urbana*. San José, Costa Rica. www.tdx.cat
- ONU. (2015, January 1). *ONU*. <https://www.un.org/es/>

POT Santiago de Cali, De Cali, S., Santiago, D. E., & Cali, D. E. (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial*. <https://www.sdp.gov.co>

Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá. (2018). *Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá*.

Lista De Tablas

Tabla 1. Escalas de integración SPM3.....	21
Tabla 2. Indicadores de sostenibilidad SPM3.....	22
Tabla 3. Huella urbana de Neiva en 1612.....	33
Tabla 4. Huella urbana de Neiva en 1612.....	34
Tabla 5. Huella urbana de Neiva en 1987.....	35
Tabla 6. Huella urbana de Neiva en 1987.....	37
Tabla 7. Matriz de integración de indicadores de desarrollo sostenible.	50
Tabla 8. Unidades de actuación urbana	54

Lista De Imágenes

Imagen 1. Localización área de estudio	7
Imagen 2. Eje vial carrera 52 barrio Las Palmas	9
Imagen 3. Deterioro de andenes eje vial carrera 52, barrio Las Palmas	10
Imagen 4. Segunda fase del corredor verde de Cali en Colombia	29
Imagen 5. Maqueta proyecto Exploplan Zaragoza (2008).....	31
Imagen 6. Delimitación de la zona de estudio	48
Imagen 7. Unidades de actuación urbana de la propuesta	53
Imagen 8. Tratamientos urbanísticos – Eje ambiental	54
Imagen 9. Propuesta de vivienda y equipamiento	55
Imagen 10. Eje vial carrera 52 - barrio Las Palmas	55
Imagen 11. Implantación general del proyecto.....	56
Imagen 12. Actividades de implantación.....	56
Imagen 13.Sistema estratégico vial dentro de la propuesta	57
Imagen 14. Conceptos de diseño	57

Lista De Figuras

Figura 1. Ciudades para la gente.....	19
Figura 2.Historia de Neiva - crecimiento urbano histórico de Neiva en 1612.	33
Figura 3. Historia de Neiva. Crecimiento urbano histórico de Neiva en 1914.....	34
Figura 4. Historia de Neiva - crecimiento urbano histórico de Neiva en 1978	35
Figura 5. Historia de Neiva - crecimiento urbano histórico de Neiva en 2016	36
Figura 6. Departamento del Huila - ambiental.....	38
Figura 7. Departamento del Huila - sistema vial	39
Figura 8. Municipio de Neiva - Usos del suelo	40
Figura 9. Comuna10 - Usos del suelo.....	41
Figura 10. Neiva. Espacio público.....	42
Figura 11. Comuna 10 - Espacio público.....	43
Figura 12. Municipio de Neiva - Equipamientos.....	44
Figura 13. Comuna 10 - Equipamientos	45
Figura 14. Neiva - sistema ambiental	46
Figura 15. Comuna 10 - sistema ambiental	47
Figura 16. Comuna 10 - cobertura de servicios básicos.	47

Lista De Ilustraciones

Ilustración 1. Esquema de valores para la cohesión urbana.....	17
Ilustración 2. Estado actual y después, Expoplan Zaragoza (2008).....	31
Ilustración 3. Cesiones tipo A- Propuesta de diseño	59
Ilustración 4. Cesión de parques y eje ambiental	59
Ilustración 5. Cuadro de áreas - Equipamientos	60
Ilustración 6. Cuadro de areas - eje carrera 52	60
Ilustración 7. Beneficios proyectuales	61
Ilustración 8. Beneficios proyectuales vs desarrollo de la propuesta.....	61
Ilustración 9. Conclusión a partir de objetivos	62

Contenido

	Pág.
Resumen.....	4
Abstract	5
Introducción	6
Justificación.....	11
Hipótesis.....	12
Objetivo General	13
Objetivos Específicos	13
Alcance Del Proyecto	14
Metodología De Investigación	15
Estado del arte	16
Marco Teórico	18
Marco conceptual	23
Marco Normativo	25
Marco Referencial	29
Marco Histórico.....	33
Marco Operacional	38
Marco Proyectual	48
Conclusiones	63
Referencias Bibliográficas	64
Lista De Tablas.....	66
Lista De Imágenes	67

Lista De Figuras	68
Lista De Ilustraciones.....	69
Contenido	70
Agradecimientos.....	72

Agradecimientos

Esta sección es opcional, en ella el autor agradece a las personas o instituciones que colaboraron en la realización del trabajo. Si se incluye esta sección, deben aparecer los nombres completos, los cargos y su aporte al trabajo.