



La dinamización del eje férreo de Neiva inspirada en los mitos huilenses y su identidad cultural.

Juan Manuel Garcia Blasquez

20611915559

Nicole Fernanda Espinosa Ascencio

20611917922

Stephania Olivera Chamorro

20611913177

Universidad Antonio Nariño

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes

Neiva, Huila

2023

La dinamización del eje férreo de Neiva inspirada en los mitos huilenses y su identidad cultural.

Juan Manuel Garcia Blasquez

Nicole Fernanda Espinosa Ascencio

Stephania Olivera Chamorro

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

Arquitecto

Director (a):

Diana Fernanda Trujillo Dussán

Línea de Investigación:

Ciudad y Medio Ambiente.

Universidad Antonio Nariño

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes

Neiva, Huila

2023

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, 20 de Noviembre del 2023.

Dedicatorias

A mi madre, porque haber lidiado conmigo en esta etapa no fue fácil, pero todo valió la pena con y por ella.

— *Stephania Olivera Chamorro.*

Por siempre agradecida hacia mi familia; mi madre, padre y hermanita, que me apoyaron en todo momento durante mi proceso para convertirme en profesional.

— *Nicole Fernanda Espinosa.*

Gracias a todas aquellas personas que me apoyaron en este largo camino; estén o no estén para ver los resultados, esto es gracias a ustedes.

— *Juan Manuel Garcia Blasquez.*

Agradecimientos

A nuestros tutores, Diana Fernanda Trujillo Dussán y Armando Saavedra quienes se encargaron de darnos un enfoque para seguir nuestras ideas y animarnos en las etapas más difíciles durante el proceso, al Arquitecto Andrés Apráez por apoyarnos y ayudarnos constantemente en sus tiempos libres.

Finalmente, un gran agradecimiento a nuestros compañeros, que nos brindaron apoyo durante el proceso, inspirándonos a mejorar nuestro trabajo.

Tabla de contenido

Resumen.....	10
Abstract.....	11
Introducción	12
1. Capítulo I: Problemática de la investigación.....	13
1.1. Planteamiento del problema	13
1.2. Pregunta de investigación.....	15
1.3. Sistematización de la pregunta de investigación	16
1.4. Objetivo general.....	16
1.4.1. Objetivos específicos	17
1.4.2. Metodología de los objetivos.....	17
1.5. Justificación de la investigación	18
1.6. Alcances de la investigación	20
1.7. Limitantes de la investigación	20
2. Capítulo II: Marco teórico	21
2.1. Bases teóricas	21
2.2. Antecedentes de la investigación.....	26
2.3. Marco conceptual	30
2.4. Marco histórico	36
2.5. Marco legal.....	41
2.6. Marco geográfico	42
2.7. Marco referencial	43
2.8. Marco Operacional y Diagnóstico.....	47
2.8.1. Escala macro — Huila.	47
2.8.2. Escala meso — Casco urbano de Neiva.....	48
2.8.3. Escala micro — Sector de la carrera 16 desde la transversal 8B y la calle 5ª.	54
2.9. Propuesta.....	78
2.10. Proyecto.....	82
3. Capítulo III: Marco metodológico.....	85
3.1. Criterios de intervención	85
3.2. Propuesta de arborización	87

3.3. Mobiliario urbano.....	89
3.4. Diseño urbano del proyecto.....	91
3.5. Cuadro de áreas generales de la propuesta urbanística	94
3.5. Tipo de estudio.....	95
3.6. Método de la investigación.....	95
3.7. Diseño de la investigación	95
3.8. Universo, población y muestra de investigación.....	96
4. Capítulo IV: Conclusiones y recomendaciones de la investigación.....	96

Tabla de contenido — Gráficos

Figura 1. Árbol de problemas	15
Figura 2. Árbol de objetivos	16
Figura 3. Esquema de las bases teóricas y la relación entre estas	21
Figura 4. Esquema de análisis de los proyectos de transporte férreo	29
Figura 5. Esquema del concepto de urbanismo	30
Figura 6. Esquema del concepto de Sistema férreo	32
Figura 7. Esquema del concepto de Identidad cultural	34
Figura 8. Relación entre los conceptos	35
Figura 9. Línea temporal de la historia de Neiva.....	36
Figura 10. Huella del desarrollo urbano – Neiva.....	37
Figura 11. Normativa del proyecto.....	41
Figura 12. Comparativa de los referentes urbanos e investigativo	46
Figura 13. Esquemas de escalas.....	47
Figura 14. Esquemas de análisis de red férrea nacional	48
Figura 15. Esquema de usos del suelo en Neiva.....	49
Figura 16. Esquema de conexiones urbanas con eje de intervención	50
Figura 17. Esquema de intensidad peatonal en el caso de estudio	51
Figura 18. Esquema de transporte en Neiva	52
Figura 19. Esquema del sistema SETP en Neiva.....	53
Figura 20. Esquema del sistema SETP en Neiva.....	54
Figura 21. Esquema de inventario zona de estudio	55
Figura 22. Esquema de perfiles viales	56
Figura 23. Distribución de las zonas a investigar del polígono de intervención	58
Figura 24. Líneas de deseo y uso cotidiano peatonal en el sector La Candileja.....	66
Figura 25. <i>Líneas de deseo y uso cotidiano peatonal en el sector El Poirá</i>	67
Figura 26. Líneas de deseo y uso cotidiano peatonal en el sector La Madremonte.....	67
Figura 27. Problemas detectados en el sector uno	68
Figura 28. Problemas detectados en el sector dos	68
Figura 29. Esquema de reubicación del asentamiento.....	69
Figura 30. Problemas detectados en el sector dos	69
Figura 31. Unidades de actuación del proyecto.....	71
Figura 32. Gastos generados.....	73
Figura 33. Gastos del equipamiento en las unidades de actuación.....	74
Figura 34. Esquema de ganancias y estrategias de inversión.....	76
Figura 35. Descripción de actividades urbanas para la dinamización del polígono de intervención.....	77
Figura 36. Programación de actividades urbanas	78
Figura 37. Localización del eje férreo a intervenir	79

Figura 38. Conexiones en el eje férreo	80
Figura 39. Esquema conceptual de la propuesta de intervención.....	81
Figura 40. Proyección de la intervención del polígono.....	81
Figura 41. Propuesta de intervención urbana.....	82
Figura 42. Estrategias para tomar en el sector uno: Plaza de La Candileja.....	83
Figura 43. Estrategias para tomar en el sector uno: Plaza de El Poirá	83
Figura 44. Estrategias para tomar en el sector uno: Plaza de La Madremonte.....	84
Figura 45. Esquema explicativo de intervenciones	84
Figura 46. Esquema de análisis de fitotectura.....	87
Figura 47. Esquema de análisis de fitotectura	88
Figura 48. Esquema de análisis de fitotectura	88
Figura 49. Esquema de análisis de fitotectura	88
Figura 50. Caracterización del mobiliario urbano	90
Figura 51. Propuesta de plaza artesanal.....	91
Figura 52. Propuesta de plaza recreativa y de interacción.....	92
Figura 53. Propuesta reubicación del conservatorio de música.....	93

Tabla de contenido — Tablas

Tabla 1. Cuadro de actividades determinadas por el objetivo específico	17
Tabla 2. Cuadro comparativo del desarrollo urbano de Neiva	37
Tabla 3. Cuadro de referentes	43
Tabla 4. Cargas del proyecto.....	71
Tabla 5. Beneficios del proyecto.....	71
Tabla 6. Presupuesto de U.A.U 1.....	72
Tabla 7. Presupuesto de U.A.U 2.....	72
Tabla 8. Presupuesto de U.A.U 3.....	73
Tabla 9. Manejo de inversiones.....	75
Tabla 10. Cuadro explicativo de cada intervención.....	85
Tabla 11. Cuadro de áreas de la Unidad de Actuación 1	91
Tabla 12. Cuadro de áreas de la Unidad de Actuación 2	92
Tabla 13. Cuadro de áreas de la Unidad de Actuación 3	93
Tabla 14. Áreas totales.....	94
Tabla 15. Espacio público específico de la dinamización del eje.....	94
Tabla 16. Espacio público para intervenir en el polígono.....	94

Resumen

Las vías férreas son un bien inmueble que con la modernización de las ciudades y el crecimiento de la huella urbana han sido soterradas; en el caso de la ciudad de Neiva—Huila, aún preserva las estructuras de sus bodegas. Partes de los rieles que alguna vez cruzaron el terreno y la estación del ferrocarril, formando el antiguo eje férreo. El municipio declaró la estación como patrimonio arquitectónico inmueble por su papel histórico y el corredor férreo como zona de desarrollo turístico prioritario según el Plan de Ordenamiento Territorial, sin embargo, actualmente el espacio se encuentra en decadencia, siendo vandalizado e invadido por entidades privadas y públicas lo que causa la obstaculización de la conectividad en este eje de la ciudad, perdiendo la viabilidad del peatón y desapareciendo la historia e importancia cultural de su sistema férreo.

Anteriormente se han planteado proyectos urbanos en el 2013 pero no contaron con fundamentos sobre el buen manejo del espacio público y la dinamización de algo ya existente sin erradicarlo, junto a estrategias que —desde la percepción arquitectónica— no mantienen el sector urbano activo culturalmente. Por ende, con el análisis de las relaciones dinámicas y estáticas de la ciudad, se llega a desarrollar una gran oportunidad para consolidar este sector de la carrera 16 por medio de un eje lúdico cultural que se presta para articular la malla urbana, complementado con tres zonas para la dinamización del espacio público y el fortalecimiento de la cultura huilense.

Palabras claves: Dinamizar, recuperación urbana, memoria territorial, identidad cultural, conectividad urbana.

Abstract

The railways are a real estate that with the modernization of cities and the growth of the urban footprint have been buried; In the case of the city of Neiva-Huila, it still preserves the structures of its cellars, parts of the rails that once crossed the land and the railway station, forming the old railway shaft. The municipality declared the station as immovable architectural heritage for its historical role and the railway corridor as priority tourism development area according to the POT, however, the space is currently in decline, being vandalized and invaded by private and public entities which causes the hindrance of connectivity in this axis of the city, losing the viability of the pedestrian and disappearing the history and cultural importance of its railway system.

Previously, urban projects have been proposed in 2013 but did not have foundations on the good management of public space and the revitalization of something already existing without eradicating it, together with strategies that—from the architectural perception—do not keep the sector culturally active. That's why, with the analysis of the dynamic and static relationships of the city, a great opportunity is developed to consolidate this sector of the race 16 through a cultural playful axis that lends itself to articulate the urban network, complemented by three zones for the revitalization of public space and the strengthening of the Huila culture.

Keywords: Dynamize, urban recovery, territorial memory, cultural identity, urban connectivity.

Introducción

La presente investigación muestra el estado de deterioro que tiene el eje férreo y sus espacios públicos desarrollados a lo largo de las vías principales de la ciudad de Neiva, evidenciando una invasión del espacio público que lo lleva al daño de los andenes y vías. Debido a esto, se percibe una ciudad desorganizada con una malla urbana que carece de planificación, permitiendo vacíos urbanos.

Mediante la investigación previa y la caracterización de los problemas, se hace un enfoque en la memoria territorial y la apropiación del espacio público de forma propositiva, estudiando referentes de carácter nacional e internacional que brinden soluciones urbanas y arquitectónicas sostenibles para ser aplicadas en el sector de estudio.

Por medio de la propuesta de la dinamización del eje ferroviario a través del recorrido peatonal “Mitos Huilenses” se proyecta la generación de nuevos espacios en la ciudad por el eje férreo de la carrera 16, donde incremente la interacción social; al marcar un recorrido lineal que conecte la zona norte con la zona sur y la zona oriente de la ciudad.

1. Capítulo I: Problemática de la investigación

1.1. Planteamiento del problema

Neiva cuenta con gran riqueza cultural que se ha descuidado con el paso del tiempo por el crecimiento exponencial de la ciudad ante el afán de abarcar mayor porcentaje a la demanda de viviendas y a los servicios públicos, sin antes atender las problemáticas que surgen por elementos culturales históricos en abandono; esta situación se evidencia en el sector del antiguo eje del ferrocarril de la carrera 16, dando inicio en el centro comercial San Pedro Plaza hasta las bodegas del sur.

El estudio realizado refleja un espacio urbano en deterioro, con pérdida del valor cultural e histórico, demostrando la invasión del espacio público, que resalta el abandono de los parques, andenes y vías, sin de acondicionamiento peatonal. Esto da paso a una ciudad desorganizada, con una malla urbana sin parámetros de planificación a pesar de tener un hito histórico de la ciudad que controlaba esto; un eje peatonal que nace donde yacían las vías del ferrocarril, en su tiempo siendo la base para distribuir el casco urbano pero se ha llegado perder en la ciudad, probablemente por la poca presencia del peatón y la poca importancia que tomó en el espacio público. El deterioro del espacio público es una causa común que trae como consecuencia la pérdida de la memoria patrimonial y cultural, propagándose simultáneamente a los patrimonios arquitectónicos como El Teatro Cincuentenario, el Instituto Tulio Rosa Espinos, además del olvido de varios monumentos, tales como el monumento *Llamarada*, la escultura de la *Niña Tomando Vuelo*, el monumento *El Barcino* y el monumento a *La Piedra*, entre otros, de ahí que recaigan en el descuido y decadencia de sus estructuras.

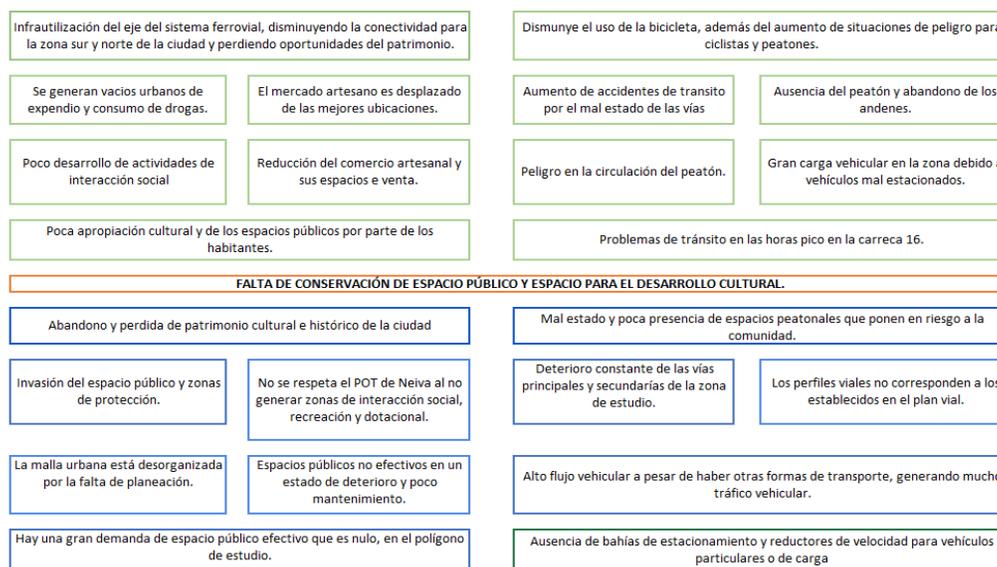
Por otro lado, se genera otra causa directa a la poca presencia del peatón en la zona de investigación; el alto flujo vehicular por la carrera 16 es mayor en comparación con el uso de los andenes y ciclorruta debido a los espacios angostos y riesgosos para los transeúntes, junto a la contaminación auditiva y polución, casi obligándolos al uso de transporte vehicular privado o público. Ante la demanda de vehículos, hay un incremento de tráfico y accidentes en horarios donde las personas presentan más necesidad para llegar a sus destinos, específicamente en el horario de 7 a.m., 12 p.m. y 6 p.m.

Además, el sector presenta particularidades que deben ser estudiadas antes de un planteamiento urbano, esta comunidad demanda soluciones lo más equitativas posibles, donde, herramientas como la participación ciudadana, no están siendo utilizadas. Es aquí donde se maneja una categorización de la población afectada ante el problema; los vendedores informales que requieren espacios oficiales para seguir con sus negocios, un asentamiento informal que se encuentra invadiendo el espacio público y una zona de protección, quienes toman las bodegas deterioradas y afectan a la desvalorización histórica de las mismas. Por eso, la intervención no solo alcanza a la comunidad inmediata del sector estudiado, sino también a una escala urbana mayor que beneficiará a todos los habitantes del municipio.

En solución a la problemática general planteada, se lleva a cabo la proyección de una propuesta urbana de dinamización, renovación y reivindicación de los espacios públicos presentes en el eje férreo de la carrera 16 en Neiva, Huila, teniendo como concepto la apropiación de elementos culturales huilenses —entre otras bases teóricas— y el análisis de referentes donde dan solución al soterramiento de los ejes férreos; esto con la intención de incentivar a la ciudadanía a la exploración cultural y del patrimonio histórico, mediante espacios

de interacción y recreación planteados, según el estudio de suelos de Neiva, que se enlazan a través de caminos seguros y estéticos para un uso cotidiano.

Figura 1. Árbol de problemas

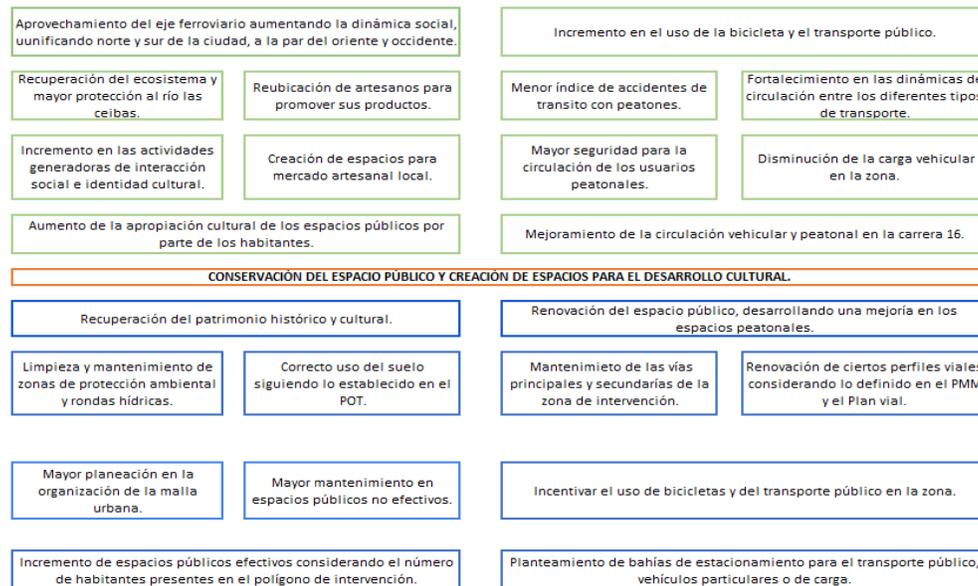


Nota: Elaboración propia.

1.2. Pregunta de investigación

¿Por medio de la intervención de la carrera 16 desde la calle 5ª hasta la transversal 8B en Neiva es viable dinamizar el espacio público y fortalecer la memoria patrimonial y cultural?

Figura 2. Árbol de objetivos



Nota: Elaboración propia.

1.3. Sistematización de la pregunta de investigación

- ¿Qué influencia tiene la memoria cultural y patrimonial dentro del desarrollo de la ciudad de Neiva?
- ¿Cómo la gestión del espacio público apoya la memoria histórica de las ciudades?
- ¿De qué manera la participación ciudadana hace parte de la gestión de espacios?
- ¿Qué espacios generadores de actividad cultural son evidenciados en Neiva?

1.4. Objetivo general

Proponer una zonificación urbana que permita dinamizar el espacio público de la carrera 16, desde la calle 5ª hasta la transversal 8B en Neiva, incluyendo espacios de identidad cultural y conexiones peatonales, recuperando el espacio público determinado por el patrimonio histórico ferroviario.

1.4.1. Objetivos específicos

—Identificar las problemáticas a partir de un análisis generado por la memoria territorial de Neiva.

—Investigar referentes de carácter nacional e internacional que presenten soluciones urbanas según la caracterización territorial obtenida en el análisis.

—Proyectar la dinamización urbana a partir de los análisis y referentes en el flujo peatonal y los espacios de identidad cultural.

1.4.2. Metodología de los objetivos

En el proceso de recolección de datos, se emplearon diversas fuentes virtuales y físicas verídicas, reuniones para discutir los lineamientos de la investigación y el planteamiento de objetivos en grupo junto al tutor de trabajo de grado con asesorías externas de otros profesores. Se realizó un cuadro de tareas para la recolección de material fotográfico, informes y entrevistas.

Tabla 1. Cuadro de actividades determinadas por el objetivo específico

Objetivo específico	Actividad	Recurso
1.	Recolectar información sobre el eje ferroviario desde física hasta digital.	Visita a las oficinas de Planeación de la Alcaldía. Búsqueda de páginas web confiables.
	Analizar la memoria territorial y sus conexiones.	Registro fotográfico. POT Neiva.
	Desarrollo de esquemas sobre la memoria territorial y la información recolectada.	Investigación previa de referentes nacionales e internacionales. Cuadro comparativo.

2.	Búsqueda de antecedentes que den solución a las vías férreas soterradas.	Árbol de problemas y objetivos. Sistema DOFA. Memorias infográficas en Corel. Monografía de investigación.
	Evaluación y análisis de los problemas en matrices de estudio.	Base cartográfica. Planimetría de Neiva. Plan Vial de Neiva. Plan maestro de movilidad. Proyección SETP. Asesorías con tutor de grado.
	Identificar posibles nodos del eje y recolectar evidencia física de su estado.	Salida de campo para analizar los sectores de intervención. Registro fotográfico.
3.	Realizar propuesta de diseño de conexión urbana de todo el polígono y su entorno inmediato.	AutoCad. POT Neiva. Proyecto Parque ronda río La Ceibas. Referentes urbanos.
	Diseñar la dinamización de los nodos del nuevo recorrido férreo.	AutoCad. Cartilla de arborización. Cartilla de espacio público. Referentes urbanos.
	Planteamiento de equipamientos que contribuyan a las Unidades de Actuación.	AutoCad. Referentes arquitectónicos. Asesorías con tutora de grado.

1.5. Justificación de la investigación

En la actualidad, la identidad cultural se convierte en el sentido de la ciudad, contemplándose desde el patrimonio material e inmaterial, es así como estos se retoman en distintos ámbitos, ya sea social, arquitectónico, turístico o económico, es decir, toman parte o afectan todo el sector, favorece el desarrollo y avance de la ciudad.

A partir de esto, se deduce que la identidad cultural de Neiva ha sido opacada con factores socioeconómicos, un elemento esencial tanto para los ciudadanos como para la ciudad.

Esto se afirma ya que, por medio de observaciones y estudios, hay una evidencia del daño de los bienes patrimoniales materiales de forma progresiva, a tal punto en que desaparecen por causa de la misma comunidad que no toma responsabilidad del cuidado de dichos hitos, omiten el hecho de que son primordiales para el desarrollo arquitectónico y turístico de la ciudad.

Un claro ejemplo de esto es la vía férrea de Neiva como patrimonio histórico, la cual tenía conexión nacional; después de ser soterrados ciertos tramos de las vías del tren, el eje lineal —que dejó consigo espacio público— se ha perdido poco a poco con el crecimiento de la ciudad, en algunos lugares se aprecia a simple vista el abandono y la falta de desarrollo urbanístico, abriendo paso a la creación de entes informales.

En consecuencia, se indaga de qué manera se puede lograr que los ciudadanos tomen parte en el desarrollo de la ciudad, apropiándose de su identidad cultural y protegiendo el patrimonio histórico desde la dinamización del espacio público. Por consiguiente, se realiza una búsqueda de conceptos bases y referentes con cara a la solución de ejes férreos que atraviesan la ciudad, tanto nacionales como internacionales, ya sea para conocer la respuesta a cierta intervención en un contexto socioeconómico y cultural similar al de la ciudad de Neiva, o para tomar nuevos elementos funcionales que puedan ser adaptados a ciertos espacios de la zona de estudio. Estos son ejemplos basados en ideologías que llevan a cabo no solo la dinamización y la reivindicación del espacio público, sino que también en establecer el patrimonio histórico-cultural, cuentan con elementos de bajo costo y que reflejan un bajo impacto en el territorio, sin olvidar qué aportan a la ciudad como comunidad.

Esta investigación permite la búsqueda de soluciones reales a problemáticas de carácter cultural e histórico, pero que a partir del tipo de usuario y la cultura originaria, se adaptan o

desaparecen; es por esto que se ha dado inicio buscar un elemento especial que permita la dinamización, renovación y reivindicación de estos espacios, fortalecer la identidad de la ciudad y conseguir establecer más apropiación y participación por parte de la comunidad neivana, así pues, generar intervenciones ligadas a los usuarios directos.

1.6. Alcances de la investigación

Teniendo en cuenta que el objetivo principal de la investigación es plantear una propuesta de zonificación urbana que permita dinamizar el espacio público de la carrera 16 desde la calle 5^a hasta la transversal 8B en Neiva, se planificarán conexiones peatonales y nuevos espacios que generen identidad cultural huilense, los cuales ayuden en la recuperación del espacio público determinado por el patrimonio histórico ferroviario. Se espera que, a partir de la dinamización de este espacio público, también se resuelva problemáticas secundarias de su entorno, teniendo un impacto en su contexto inmediato y, como efecto colateral, fortalecer los ámbitos culturales y sociales, también económicos a partir de unos volúmenes arquitectónicos, con ello conseguir mejora de esta manera la articulación y avance de la ciudad de Neiva en un tiempo a corto y largo plazo, según lo que indica el plan de financiamiento generado en la proyección.

1.7. Limitantes de la investigación

En el proceso de investigación y recolección de datos, se ha encontrado limitaciones puntuales, la información compartida por Planeación en sus páginas oficiales por la web carece de detalles que se deben tener en cuenta además de no estar actualizadas, tampoco se pudo acceder a estos en las oficinas de Planeación de la Alcaldía ya que son documentos de índole

privada como el caso de los estudios de las vías férreas en los últimos años, aquí se incluye que hay temas sin antecedentes en la web, como es el caso de las bodegas del ferrocarril.

2. Capítulo II: Marco teórico

2.1. Bases teóricas

Figura 3. Esquema de las bases teóricas y la relación entre estas



Nota: Elaboración propia.

Las Ciudades Creativas

El concepto de las ciudades creativas surge como una variante de las ciencias económicas; la economía creativa, un manifiesto declarado por Ake E. Enderson en 1985 en su artículo *Kreativitet-storstadens framtid: en bok om Stockholm (Creatividad. La ciudad futura)* donde introducía la creatividad como una rama importante en las economías emergentes de las ciudades, el cual dio una nueva visión a la diversidad de elementos artísticos de distintas

categorías como base para innovar el mercado. El impacto que tuvo en su rama llegó después a la rama de la arquitectura urbana, de la mano con los ideales de Jane Jacobs y su opinión sobre el urbanismo después de la revolución industrial en su libro *La muerte y vida de las grandes ciudades* publicando en 1961, en sus capítulos explicaba que la base de las ciudades son aquellas manifestaciones de las personas en sus espacios de diversas formas. La influencia de ambos se consolidó con Charles Landry y Franco Bianchini en *The Creative City*; las ciudades deben de generar espacios donde la creatividad pueda ser puesta a prueba para la comunidad, ya que esta genera un dinamismo y apropiación de los espacios, además de exponer la cultura que con la que cuenta la ciudad desde tantas perspectivas que incluye, de forma innata, mayorías y minorías sociales.

Es así como, en el 2004, la Organización de las Naciones Unidas para la Cultura, las Ciencias y la Educación (UNESCO) inauguró la red de Ciudades Creativas, con el objetivo de incentivar en las ciudades la creatividad como base para el desarrollo urbano, comprendiendo manifestaciones artísticas desde las artesanías, arte popular, hasta la gastronomía, literatura y música.

“Nacida de la experiencia de la Alianza Global para la Diversidad Cultural creada en 2002 por la UNESCO, la Red de Ciudades Creativas comparte con la Alianza Global su voluntad de incentivar las colaboraciones entre el sector público, el privado y la sociedad civil para favorecer el desarrollo de las industrias creativas, promoviendo nuevas asociaciones solidarias en el mundo.” (Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. 2021)

De esta forma, plantean parámetros como estimular la creación de actividades, bienes y servicios de carácter cultural, acrecentar las diversas clases de creatividad para tener más oportunidades a los profesionales y creadores comunes, mejorar la participación a este lado cultural de las ciudades en camino a la inclusión de minorías y, por último, unificar la cultura con la creatividad para tener un desarrollo sostenible constante.

Las Ciudades Amables

David Sim, director creativo del estudio de Jan Gehl —teórico urbanista que abogaba por la buena planificación de las ciudades para las personas—, fue de los primeros en darle un término a las ciudades diseñadas centradas en la comunidad y sus personas que planteó Jane Jacobs en su época; Ciudades amables, como se titula su libro *Soft Cities: Building density for everyday life*, es un concepto acuñado por arquitectos y hermenéuticos urbanistas para describir las ciudades que en su planificación se centran en incluir la dinámica de las personas, como lo había declarado Jane Jacobs, la forma en que las ciudades son modelos homogéneos que no son inclusivos con la diversidad que tienen las ciudades, escribiendo sobre calles inverteer y barrios categorizados. Uno de los grandes pioneros al seguir el concepto es Barcelona, donde se realizan anualmente congresos especiales para discutir cuáles son los nuevos elementos para incluir en la arquitectura, como el Congreso Open House realizado en Madrid, España, en 2019 para reflexionar cómo será la planificación de las ciudades en el futuro.

Retomando parte de la conferencia hecha por Pati Núñez y Paloma Gómez, codirectoras de Open House, afirman que el confort y la adecuación del entorno ya debería ser una necesidad primaria, básica en sí, en la cultura moderna. El término al ser incorporado en los planes de urbanización y diseño de ciudades hace que ya haya una norma a tener en cuenta, según las

necesidades socio-económicas, la cual permite a las comunidades reconocer lo que las ciudades deben de brindar, de hecho, pasan a ser métodos de solución a problemáticas de urbanizaciones poco atendidas con espacios públicos no efectivos, carencia de zonas de descanso e interacción social y falta de inclusión de los distintos estratos sociales que cuentan las ciudades.

La topofilia

La arquitectura se permite integrarse con diversas ramas que estudian el comportamiento urbano al crear aquellos espacios donde las personas viven, el filósofo Gastón Bachelard ya habló de esa conexión que se crea entre el ser humano y su entorno, en este caso, su espacio construido, usando la palabra *Topofilia*. El término se ambienta al lado sociocultural como lo manifestó Yi-Fu Tuan, un geógrafo chino-estadounidense, explicando la forma en que el ser humano crea un apego emocional moderado a sus espacios, generando ese ligamiento a un entorno donde se ve representado, asimismo, y desde la visión de la arquitectura. Los espacios se crean por y para las personas, incluir el afecto emocional que se desarrolle en el proceso es un factor positivo ya que esto conlleva a la adecuada apropiación del entorno, sigue con su constante actividad generada por el confort creado y concluye en perdurar el espacio.

“Desde esta perspectiva, la construcción de sociedades fuertes y, del mismo modo, de gobiernos fortalecidos, supone la construcción de unos también fuertes y comprometidos lazos entre éstas y los lugares específicos (topos) que habitan; unos lazos que dada la innegable naturaleza emocional que los caracteriza, en razón de dar cuenta de la correspondiente adscripción (philia-ción) de tales sociedades a los mismos, no pueden ser menos que phílicos.” (Yory C. M, El concepto de topofilia entendido como teoría del lugar.)

De los mayores ejemplos son los patrimonios históricos y esa esencia cultural que generan en las ciudades; algunos estuvieron en el proceso de su creación y otros por experiencias ajenas, es así como la *topofilia* es el sentimiento que permite a los espacios urbanos mantenerse en constante integración con la comunidad, donde toman el papel de ser los responsables de conservar sus propios espacios, siendo así una forma de preservar zonas urbanas en buen estado y evolución.

El soterramiento

Soterrar, según la Real Academia Española (RAE), es la acción de llevar algo debajo a la superficie que en la arquitectura se maneja como el *soterramiento* como el efecto de la acción y se tiende a manejar en las vías de tren o ferrocarriles de las ciudades mayoritariamente; con la modernización de las ciudades, las estaciones de tren y la infraestructura de las vías pasaron de ejes a cicatrices de la ciudad, se plantea que el transporte para el intercambio de materia entre ciudades, de lo rural a lo urbano, se vio influenciado con la creación de vías, siendo más prácticas y libres para la circulación entre ciudades y municipios, si bien no fueron extintas, éstos sistemas se vieron limitados a países que lo consideraban parte de su historia o gracias a la necesidad de mantenerlas como forma de transporte público como lo hizo Europa. No obstante, en ciudades con una huella urbana que fue creciendo con la modernización la demanda de circulación automovilística y peatonal se manifestó como una problemática con la planificación urbana, demandando una solución a estas estructuras en el suelo.

El soterramiento ha generado disputas debido a los costos que conlleva y qué tan ambiental puede ser, sin embargo, aplica para países desarrollados donde surge una necesidad de desarrollar más urbanismo, más estructura, en cambio para aquellas ciudades que sólo dejaron

que por la naturaleza o por su desuso quedarán en el olvido, no caen en el lado negativo del concepto, como *High Line* de New York o *The Good Line* en Sydney, Australia, pues dan una nueva función a estos ejes sin radicar su existencia al ser parte de la historia del desarrollo urbano de cada ciudad.

“...es posible hacer que el ferrocarril quede integrado de forma decente (y a un coste razonable) en muchos casos, construyendo pasos inferiores y pasarelas bien integradas en la zona, y asegurándose que las calles alrededor de las vías están bien conectadas entre ellas y tienen un urbanismo medio decente.

(...) La mejor manera de evitar que una línea de tren divida una ciudad es buen urbanismo, no construir túneles por el mero placer de cavar agujeros.” (Senserrich R, Por qué soterrar vías es (casi) siempre una mala idea. 2016, Politiko.)

Esto, a su vez, invita a tomar aquellos elementos urbanos que se encuentran olvidados — que se interpretan como huecos en la ciudad— a su integración en los planes de rehabilitación urbana como estrategia para evitar la sobreexplotación de suelos e incluir parte de la historia del desarrollo de las ciudades.

2.2. Antecedentes de la investigación

Desde su inactividad férrea por más de diez años, el eje ferroviario se vio como polígono de interés para un eje lúdico en el 2011 durante la alcaldía de Héctor Aníbal Ramírez, donde el gobierno municipal invirtió más de 400 millones de pesos en su primera fase, sin embargo, se vio abandonada un año después de diversos problemas de planeación según registra La Nación.

“Un contrato firmado seis días antes de que se venciera el comodato que permitía que la Alcaldía de Neiva interviniera el corredor férreo sobre la carrera 16, en diciembre de 2011, tiene hoy en aprietos a la administración municipal. Las obras del eje lúdico de la 16, que empezaron a ejecutarse en febrero de 2012, no tenían autorización para hacerlo en ese terreno. El proyecto está paralizado hace más de un año, y lo poco que se construyó ha sido consumido por la maleza.” (La Nación, Eje lúdico de la 16, ¿proyecto sin salida? 2013)

El proyecto, teniendo en cuenta lo que se declaró en el convenio con Ferrovías — propietaria de las vías férreas—, era una ciclorruta con un área de vóley, canchas de mini fútbol y zonas de juegos infantiles, usando más de mil millones de pesos para la inversión de todas sus fases. La información pública del proyecto es escasa a excepción de las entrevistas dadas por parte del director de Planeación de Neiva y la administración municipal para explicar el abandono del proyecto, es así como se conoce de forma superficial los problemas que surgieron durante y después; el contrato realizado con Invías declaraba una moto ruta y no una intervención urbana de espacios que después se venció a pesar de haber iniciado sus obras de la primera fase antes de la aceptación del mismo, además de la pausa que se realizó por haber intervenido terrenos que no eran pertenencia del municipio, al final, se quedó con una obra abandonada e irrecuperable debido al mal estado en que se encuentra.

Según el informe de gestión documental por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en el inventario de proyectos modo férreo se tenía una APP de iniciativa privada de proyecto ferrocarril petrolero Neiva — La Dorada, propuesto por Ferropetrol, la cual fue rechazada por parte del originador. Las vías férreas nacionales son propiedad del Instituto Nacional de Vías-Invías, agregando los bienes inmuebles, el conjunto de corredores férreos y las

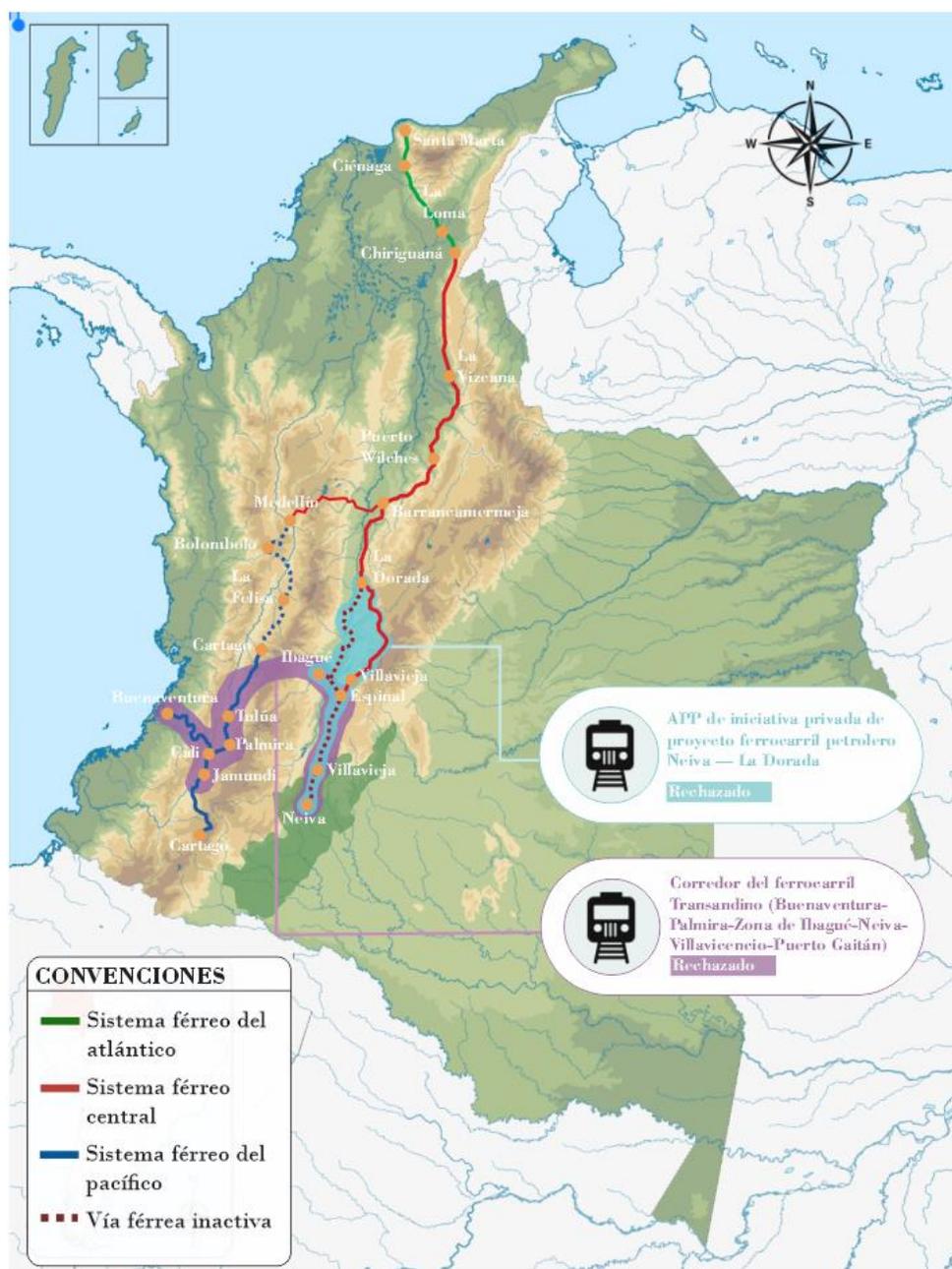
zonas anexas, contiguas o de seguridad. El estado de la línea férrea La Dorada-Buenos Aires-Espinal-Neiva va desde tramos de la carrilera hurtados hasta los 374 Km inactivos que necesitan rehabilitación.

En base al documento técnico de la *DANE “4002-120-Vías Férreas”*, el mayor proyecto ferroviario que incluía a Neiva fue el Corredor del ferrocarril transandino; una construcción del ferrocarril entre Buenaventura-Palmira-Zona de Ibagué-Neiva-Villavicencio-Puerto Gaitán de 194 Km, financiado con recursos públicos, propuesta el 12 de diciembre de 2012 en la presidencia de Juan Manuel Santos, dicho proyecto se encontraba en etapa de prefactibilidad en estudio. En el seguimiento de proyectos de infraestructura, realizado por la Cámara colombiana de la infraestructura, redacta el avance del estudio que se realizó:

“El gran problema que enfrenta este proyecto es que, para conectarse con el resto de la red, indiscutiblemente sería necesario modificar las redes actuales, que son en trocha angosta a trocha estándar, representando la pérdida de casi US\$ 220 millones en una rehabilitación que se ha prolongado por casi 12 años, y que opera en un mínimo porcentaje.” (Cámara colombiana de la infraestructura, pág. 26)

Con ese planteamiento, se hizo un cambio de panorama para la activación de la red férrea nacional, sacando a Neiva como foco para incluir otros municipios que tienen más probabilidad de incorporar o rehabilitar sus vías férreas. Desde entonces, los planes de reactivación ferroviaria no incluyen a Neiva, siendo rehabilitación de infraestructuras de vías.

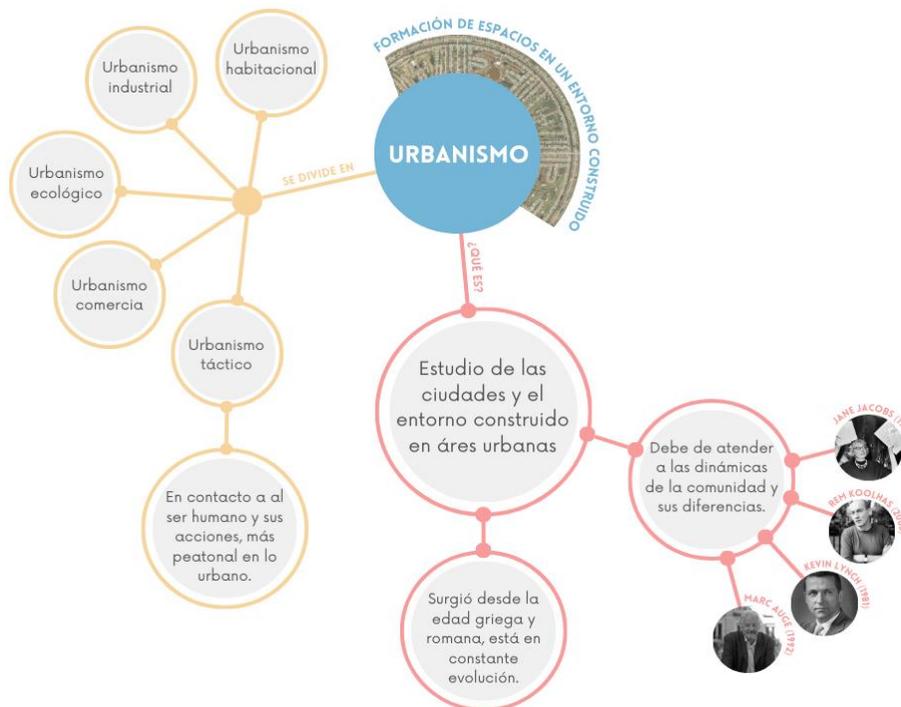
Figura 4. Esquema de análisis de los proyectos de transporte férreo



Nota: Elaboración propia.

2.3. Marco conceptual

Figura 5. Esquema del concepto de urbanismo



Nota: Elaboración propia.

El espacio público es un concepto base de la arquitectura urbana, siendo el principal de la rama, presenta distintos significados que van evolucionando a la par del desarrollo de la ciudades y nuevas ideologías urbanas, especialmente en Colombia, donde se ha declarado que este espacio va más allá de ser una zona construida para usar. Según registros escritos, la ley 9 de 1989 del Congreso de la República de Colombia en su artículo 5 declara que el espacio público es un conjunto de inmuebles en servicio a toda la comunidad, declarándolo público, mientras que los elementos arquitectónicos y naturales son privados, según las necesidades que abarcan, estas mismas deben abarcar los intereses individuales. Años después, por parte del Consejo de Estado, se tuvo un comentario al respecto de este significado.

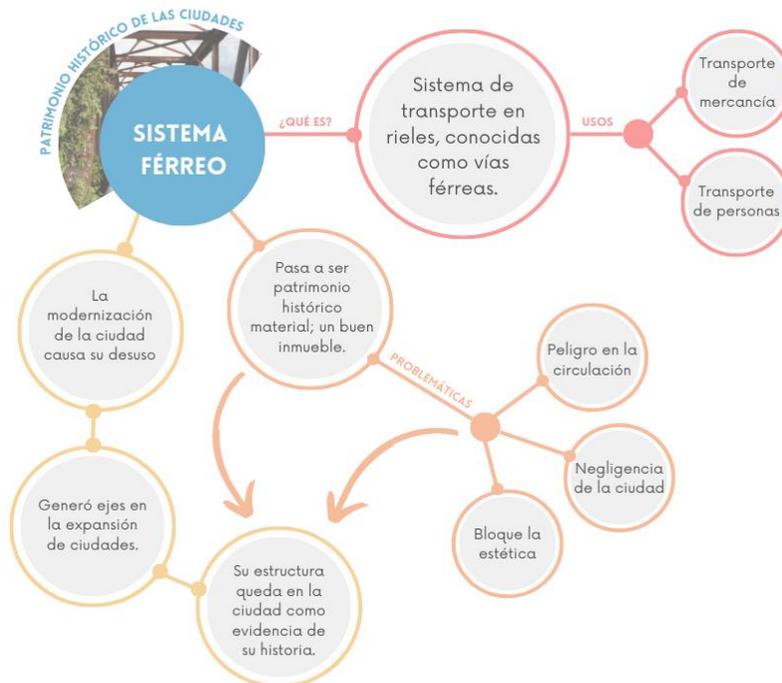
“El concepto de espacio público ya no es el mismo de antaño (...) en el sentido de que comprende en general la destinación de todo inmueble bien sea público o privado al uso o a la utilización colectiva, convirtiéndose de este modo en un bien social.” (Consejo de Estado, *Fallo 4701*. 3 de Diciembre de 2004.)

Es así como el espacio público pasa de algo meramente material y se transforma a un ambiente que debe ser generado para la comunidad, la ciudad es un espacio construido que, hasta los comienzos de las guerras, se vio con la necesidad de crear sectores para la interacción social, tratando de atender las necesidades de la comunidad y crear integridad entre estos, no obstante, el aumento de la demografía empezó a indicar que el espacio público y el crecimiento de la población es una relación directa, es así como inician teóricos urbanistas a presentar que el espacio público va más allá de ágoras y plazas.

La retroalimentación que se ha hecho al concepto ha incrementado por distintos eventos globales, más allá de la guerra, la Revolución Industrial, el movimiento Moderno, entre otros, Henry Lefebvre siendo un filósofo francés dio su aporte con teorías que rodean la vida urbana en libros como *El derecho a la ciudad* (1968), *La producción del espacio* (1974) y *La revolución urbana* (1970); el espacio que debe ser para quienes lo manipulan, lo viven, es genérico y ambientado por creadores técnicos, basados en teorías antiguas para probar sus diseños, una idea absurda para un ambiente de seres individuales, que funciona en distintas formas. Años después, se tiene a Jane Jacobs (1916) quien fue una activista que decidió tomar medidas para divulgar la falta de zonas construidas para el intercambio comunitario, el registro de libros que logró publicar en relación con el urbanismo dio paso a el interés colectivo de estudiar por qué el espacio público se torna en algo social, esencialmente con *Muerte y vida de las grandes ciudades* (1961), por último, Jan Gehl (1936) introduce la realidad de la escala humana en el espacio

público, recalcando que debido al modernismo es descuidada e ignorada, suprimiendo la vida urbana en las ciudades en su libro *Ciudades para la gente* (2010).

Figura 6. Esquema del concepto de Sistema férreo



Nota: Elaboración propia.

A partir del año 1800 surge las líneas férreas como uno de los mayores avances gracias a la introducción de la máquina de vapor, a partir de este momento es que las ciudades vieron ese sistema como una prueba del desarrollo económico que podían adquirir, Colombia, buscando tener una forma de transporte confiable para sus mercancías no se quedó atrás de adquirir esta innovación. Los sistemas férreos fueron una solución donde su inversión era factible para llegar a distintos lugares, conectando con municipios y capitales, más allá de transportar mercancía de distinto tipos, hasta ganadería, sirvió para el transporte de millones de personas para su vida cotidiana, culturalmente quedó como experiencias que no se repetirán a lo largo de la historia, actualmente los países europeos son quienes persisten en continuar con este método de transporte

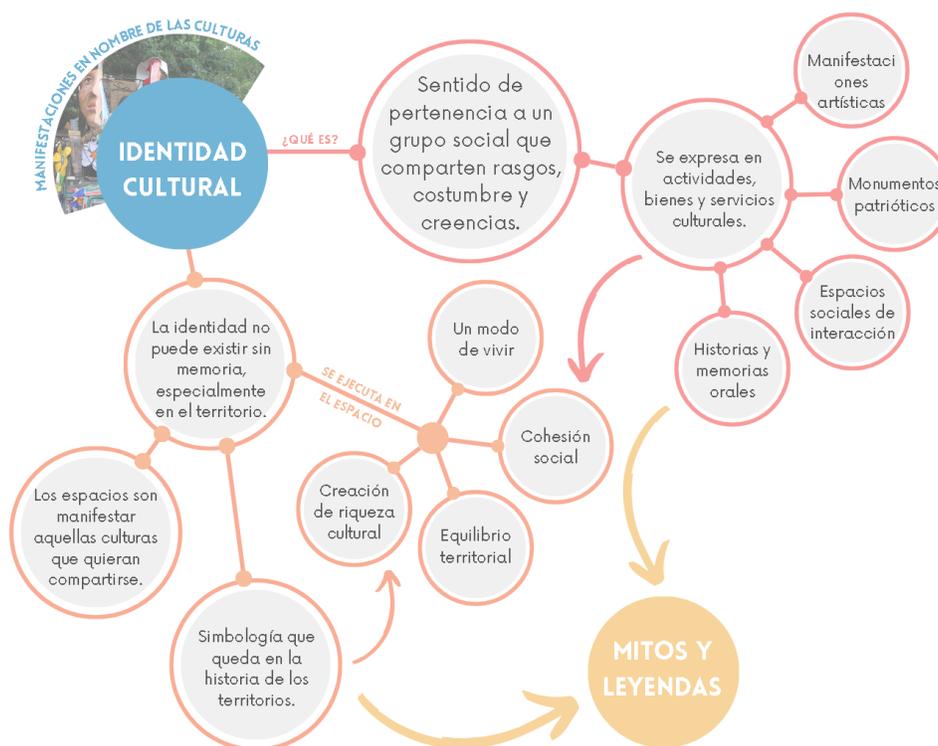
como alternativa económica, pero en otros, especialmente Colombia, quedaron en anécdotas de personas mayores y las estructuras que quedaron enterradas en los terrenos de las ciudades.

El reconocimiento urbano de estos sistemas se da por el desarrollo que se tuvo a la par del implemento de este, por la dimensión y longitud que abarcaba ciudades enteras, no fue pretexto el no seguir desarrollando la ciudad por la demanda demográfica, el comercio y la necesidad de distintos servicios, la etapa de férrea llegó hasta la industria automotriz, donde pasó a reemplazar la forma de transporte por una más compacta y accesible.

Remover estas complejas estructuras por su falta de funcionalidad no fue una opción para el gobierno por temas económicos, así se decidió continuar el desarrollo urbano alrededor de este, una de las ventajas que tuvo para el diseño es la forma en que generó un eje de donde partían los cascos urbanos, conectando norte y sur u oriente y occidente, incluyendo su valor histórico pudo quedar como un legado que, según el Plan de Ordenamiento Territorial, es patrimonio histórico para ser protegida y preservada a la hora de ser considerada para intervenciones.

Sin embargo, más allá de lo técnico es necesario ver el lado romántico de este elemento histórico que persiste en varias ciudades, ya lo decía John Ruskin con su idea de que debemos dejar el tiempo perpetuar y destruir el arte "...no tenemos derecho alguno para tocarlos. No son nuestros. Pertenecen en parte, a quienes los construyeron y, en parte, a todas las generaciones que nos han de seguir" que es parte de la esencia de preservar elementos históricos en la ciudad, su interpretación se centra en aceptar cómo las estructuras pierden su estado inicial con el tiempo, pero no indica que sean arrebatados ya que estos años incrementan su valor, en casos especiales, restaurar los elementos que estén en deterioro sin perder su diseño inicial.

Figura 7. Esquema del concepto de Identidad cultural



Nota: Elaboración propia.

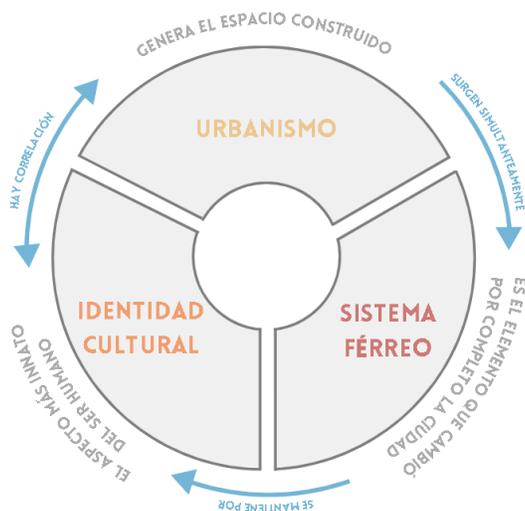
Crear una identidad es generar un aspecto individual o colectivo, cuando este término se une a la cultura —características de un interés o experiencia común— pasa a ser un elemento importante que une comunidades enteras, el cual se crea colateralmente en las ciudades por la constante interacción social, no es algo innato, mucho menos un aspecto obligatorio, pero es el que ayuda a inspirar comunidades para trabajar por un bien común.

Históricamente, los antropólogos aseguran que las identidades culturales siempre mantienen prácticas de sus indicios en los territorios, el valor que tiene la comunidad se conforma por seguir compartiendo sus ideologías, actividades y experiencias para invitar a nuevas personas en integrarse, pero, sobre todo, respetar las mismas. Ante el desconocimiento de la identidad cultural, gran parte de la población no reconoce los elementos de gran valor cultural

y dejan que se pierdan durante los años, generando más negligencia a estos mismos. Es así como la UNESCO le dio reconocimiento integrando una norma donde se deben proteger estos bienes, los patrimonios históricos, pero a su vez reconoce que no todo es un elemento existente sino compartido; patrimonios históricos materiales e inmateriales.

Cabe señalar la importancia del concepto para el desarrollo local conseguido en distintas ciudades, en Colombia, un país enriquecido con elementos culturales que generó un interés en el lado político por este, donde cada ente gubernamental propone estrategias para su protección, consolidación y crecimiento. Pues bien, la identidad cultural merece espacios donde se exponga y comparta con habitantes, haciendo una retroalimentación de información clave, el apuro es por la modernización que deja lo inmaterial en un elemento fácil de olvidar, no obstante, ayudar a fortalecer la identidad cultural es uno de los objetivos que se abarca en la arquitectura urbana.

Figura 8. Relación entre los conceptos



Nota: Elaboración propia.

2.4. Marco histórico

Figura 9. Línea temporal de la historia de Neiva

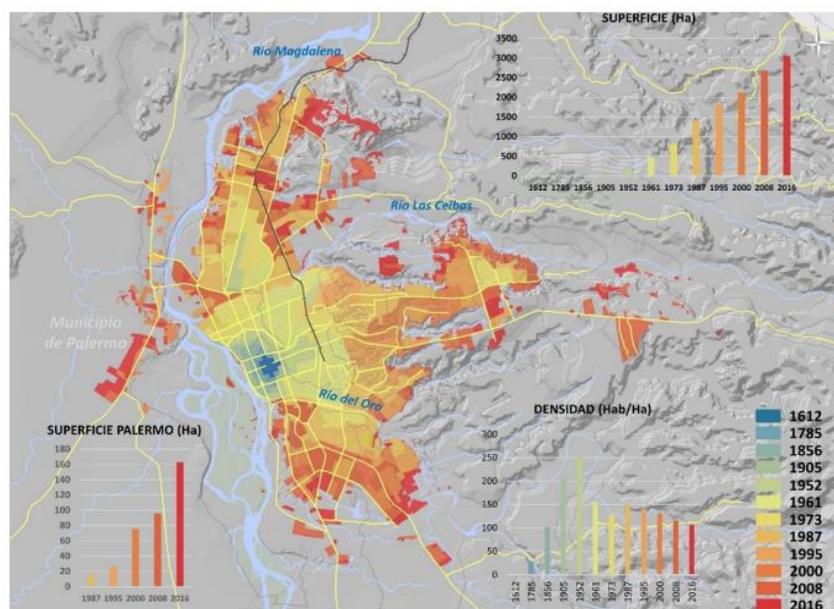


Nota: Elaboración propia.

Tabla 2. Cuadro comparativo del desarrollo urbano de Neiva

AÑO	POBLACIÓN	AVANCE URBANO	HUELLA URBANA T.	DENSIDAD/HABITANTE
1612	14		14	1
1785	901	17 ha	31 ha	29
1856	5.356	21 ha	53 ha	127
1905	18.333	36 ha	89 ha	344
1952	52.400	117 ha	206 ha	258
1973	105.551	308 ha	777 ha	136
1995	256.495	407 ha	2.120 ha	141
2000	278.431	299 ha	2.120 ha	131
2016	326.770	392 ha	3.061 ha	107

Nota: Elaboración propia basado en Estudio base para la ciudad de Neiva.

Figura 10. Huella del desarrollo urbano – Neiva

Nota: tomado del Estudio base para la ciudad de Neiva.

Historia del ferrocarril

En Neiva, el sistema férreo tuvo un alto impacto, tanto en conexión a nivel nacional como en ámbitos económicos, culturales y en el desarrollo urbano de la ciudad en el siglo XX. Los primeros acercamientos a la construcción del sistema ferroviario se dan con el inicio de la construcción del tramo Huila–Tolima–Caquetá—Bogotá en el año 1924, por medio del tramo Espinal–Saldaña, pero el desarrollo del sistema se suspendió en 1926 y se retoma en abril de 1930 con la habilitación de la estación de Polonia–Villavieja.



Nota: tomado de Turismo Huila – Estación del Ferrocarril.

En este periodo, se continúa la construcción de las vías bajo la dirección del Ministerio de Obras Públicas y posteriormente se construye la estación del ferrocarril de Neiva entre los años 1935 y 1938, para el 17 de julio de 1938 realizar la apertura oficial de la estación. La estación contaba con espacio central para recibir los pasajeros y dirigirlos hacia el ferrocarril, a través de recorridos peatonales amplios y complementado por espacios públicos. Luego de dejar de prestar sus servicios en 1985, se convirtió en un importante hito histórico y patrimonial de la ciudad, además de funcionar actualmente la Secretaría de Cultura y Turismo.



Nota: Fotografía propia.

Influencia de los mitos y leyendas en Neiva

El desarrollo de los mitos y leyenda en el departamento del Huila cuenta con un gran impacto dentro de diferentes ámbitos, en enfoque a la investigación se resalta el social, económico y cultural tales como el social; la ciudad de Neiva, como capital del Huila, no se permite olvidar la esencialidad que tomó en la ciudad a lo largo de los años, consiguiendo aprovechar los mitos y leyendas en la parte urbana de la ciudad.



Nota: Tomado de blogspot.

Inicia con el monumento al Mohán, desde su apertura el 26 de julio del 2002 consiguió impulsar el turismo de la ciudad de Neiva mediante los diferentes dinámicas turísticas que ofrecía; el mirador que da una vista panorámica del río del Oro y un teleférico hacía el antiguo

parque la Isla, junto a su imponente altura de treinta y dos metros pasó a ser un hito cultural y urbano, un factor importante en su planteamiento es su localización en el malecón de Neiva, el cual mejoró el eje peatonal que se presenta en este y optimizó la vía Circunvalar de la carrera 1 mediante un mayor número de actividades que ofrecer al público en general, estos elementos culturales hicieron que la economía del sector aumentará considerablemente. El monumento la Gaitana, el monumento el Mohán y el comercio que se genera alrededor de este mismo, es una muestra de la toma de los mitos y leyendas como algo más allá de una práctica oral de la comunidad.



Nota: tomado de blogspot.

Por otro lado, podemos encontrar el Parque Mitológico de la ciudad de Neiva, el cual consta de diferentes estatuas de los mitos y leyendas del alto magdalena, a los alrededores de la antigua estación del ferrocarril, con el fin de recordar y hacer memoria a la cultura huilense con sus historias y memorias. En esta zona, se puede encontrar cinco zonas divididas de la siguiente forma:

- De aire: el Pollo Malo, el Mandingas y el Viejo del Sombreron,
- De tierra: el duende, el tunjo de Oro y la Muelona,

- De Agua: La mamá de Agua, La Madre de Agua y el Mohán,
- De selva: La Patasola, El Hojarasquín del monte y la Madremonte
- De Fuego: La Candileja o la Luz Viajera, La Llorona, La Mula del Diablo y el Poirá.

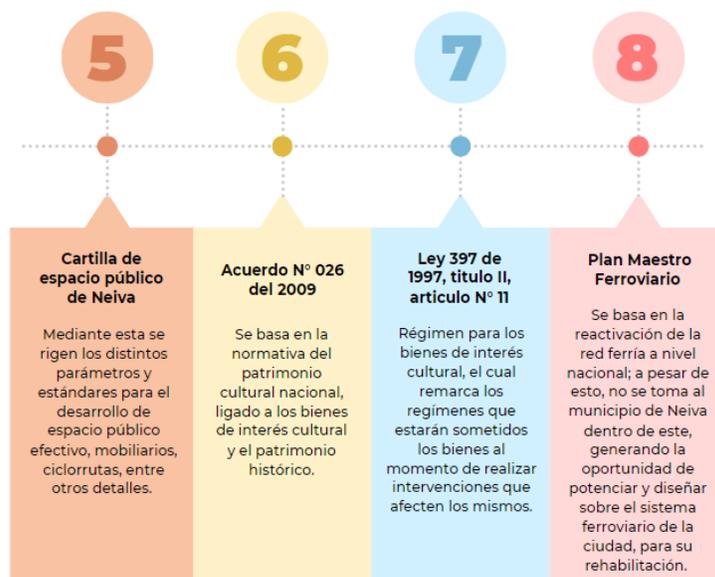
En definitiva, la ciudad de Neiva ha tomado los mitos y leyendas en elementos físicos como son los monumentos culturales e históricos, creando una red urbano-turística que da pie a seguir con este legado urbano para los habitantes y visitantes, que trasciende en factores económicos y sociales al generar servicios y beneficios.

2.5. Marco legal

El marco normativo en el desarrollo del proyecto se delimita a la normativa orientada hacia la intervención directa o indirecta sobre los espacios públicos y el patrimonio cultural, además del cuidado y mantenimiento de estos mismos.

Figura 11. Normativa del proyecto.





Nota: Elaboración propia.

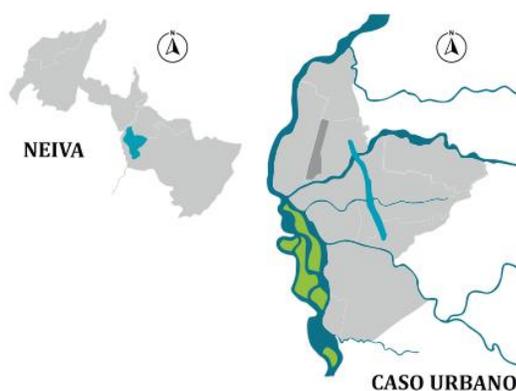
2.6. Marco geográfico

El proyecto se localiza en la ciudad de Neiva, capital del departamento del Huila. Se ubica exactamente en el Valle de las Tristezas, en donde colinda con el río Magdalena y a su vez, lo atraviesan diferentes fuentes hídricas como lo son el río la Ceibas, la Toma y el río Oro, adicionalmente limita con municipios como Palermo, Tello, Villavieja y Rivera.



Nota: Elaboración propia

La zona de investigación e intervención se sitúa en el casco urbano de Neiva, ubicada a través de la carrera 15 desde las antiguas bodegas del ferrocarril, hasta la calle 41 por intermedio de la carrera 16, contado con una conexión con la zona sur, norte y oriente de la ciudad, encontrando la presencia de cuerpos de agua como el río las Ceibas y La Toma, cuenta con infraestructuras como la antigua estación del ferrocarril, el hospital universitario Hernando Moncaleano, el estadio Plazas Alcid, la Novena Brigada, el centro comercial San Pedro Plaza y San Juan Plaza.



Nota: Elaboración propia

2.7. Marco referencial

Tabla 3. Cuadro de referentes

Referente investigativo

Nombre	Descripción	Elementos destacables
<i>La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano. Barrio Sierra Morena-Usme.</i>	Una investigación del barrio Sierra Morena de Bogotá, ubicado en el borde urbano, donde analiza cómo la calidad de vida también es influenciada por los recorridos urbanos, teniendo en cuenta la caminabilidad. Incluye, a su vez, un planteamiento de recorrido con	→ Proceso de investigación que se enfoca en dar diversas estrategias para algo social. → Herramientas para la

Realizado en Bogotá, Colombia.	elementos cuales, a zonas productivas, deportivas y de recreación, apoyadas de zonas de descanso, movilidad y contemplación.	creación de diagnóstico.
<i>Entorno Cuidado, estrategia del metro de Medellín.</i> Realizado en Medellín, Colombia.	En el metro de Medellín, queriendo lograr la concientización del cuidado del espacio a los ciudadanos bajo la Cultura Metro, se realizó un plan estratégico para promover los entornos sanos y de buen comportamiento. Se hacen programaciones de aseo, organización y mantenimiento por las estaciones y las paradas de transporte con apoyo de la alcaldía, junto a la reparación y renovación del arte urbano que se permite en el corredor.	→ Planteamiento de actividades en los sectores urbanos. → Estrategia de solución para el mantenimiento activo de los espacios y prevenir su deterioro.

Referentes estratégicos

Nombre	Descripción	Elementos destacables
<i>Calles conscientes; un jardín de colores.</i> Realizado en Rionegro, Colombia.	Un piloto del urbanismo táctico que busca solucionar la movilidad urbana de los peatones, bicicletas y vehículos, en su elaboración se generan patrones y diseños gráficos en las vías llenos de colores para diferenciar espacios y que la visual indique las funciones al entrar al sector.	→ Diseño de urbanismo táctico y proceso de creación. → Indicaciones visuales de cebras, zonas de estación, zonas para discapacitados, entre otros.
<i>Enlace defensa.</i> Realizado en Buenos Aires, Argentina.	Un proyecto de carácter participativo en uno de los barrios más antiguos de la ciudad que generaba una división de espacios. Se crearon iniciativas de encuentros culturales con varias dinámicas donde las personas compartían sus historias del sector, además de revivir la imagen del barrio pintando los puestos de comercio, aplicando urbanismo táctico y murales artísticos.	→ Mejorar la imagen del sector urbano a base de lo ya construido. → Actividades para usar los espacios y unificar a la comunidad.
<i>Plaza de los Artesanos.</i> Realizado en Bogotá, Colombia.	Es un centro planteado para exposiciones y servicios empresariales, orientado para los artesanos de la ciudad y municipios, cuenta con casetas diseñadas y esto lo vuelve un punto turístico por su urbanismo. Adicional, agrega puntos de Bogotá Trabaja que brinda vacantes laborales.	→ Su diseño genera distintos espacios para que las personas lleguen con sus emprendimientos y los usen libremente. → Cuenta con una programación semanal para que su comunidad

		sepa qué tipo de empresas van a venir ciertos días.
<i>Distrito de diseño San Felipe.</i> Realizado en Bogotá, Colombia.	En Bogotá se ubica un distrito resaltado por la arquitectura, su gastronomía y su popularidad, debido a la necesidad de consolidar el sector como una zona artística, se realizó una intervención de urbanismo táctico, murales de arte urbano e intervención de espacio público para los restaurantes, creando cada año nuevas ediciones donde se genere arte, pintura, fotografía y música.	<p>→ Propuestas de diseños visuales al espacio público.</p> <p>→ Estrategias de intervención sin mucha intervención estructural.</p>

Referentes urbanos

Nombre	Descripción	Elementos destacables
<i>High Line.</i> Realizado en New York, EEUU.	Un parque lineal creado en las antiguas vías férreas de la ciudad, rescatándolas de su desaparición cuando estaban en proceso de retirarlas. Su diseño incorpora el estado en que estaban y parte de los rieles que aún se tienen a la vista, jugando con las alturas y creando espacios de descansos junto a caminatas integradas a la ciudad.	<p>→ Una referencia puntual de trabajar con la estructura a la vista de los rieles.</p> <p>→ Diseñar una intersección de zonas verdes en el recorrido y no genérica.</p>
<i>The Good Line.</i> Realizado en Sydney, Australia.	Un proyecto que transformó un sistema férreo en decadencia, que generaba inseguridad, en zonas públicas tales como áreas verdes, ciclorrutas, zonas de estudio, parques infantiles, partes deportivas y jardines.	<p>→ Ejemplificación de un eje lúdico apropiado para la ciudad.</p> <p>→ Múltiples funciones para la comunidad en las estructuras y plazas.</p>

Figura 12. Comparativa de los referentes urbanos e investigativo

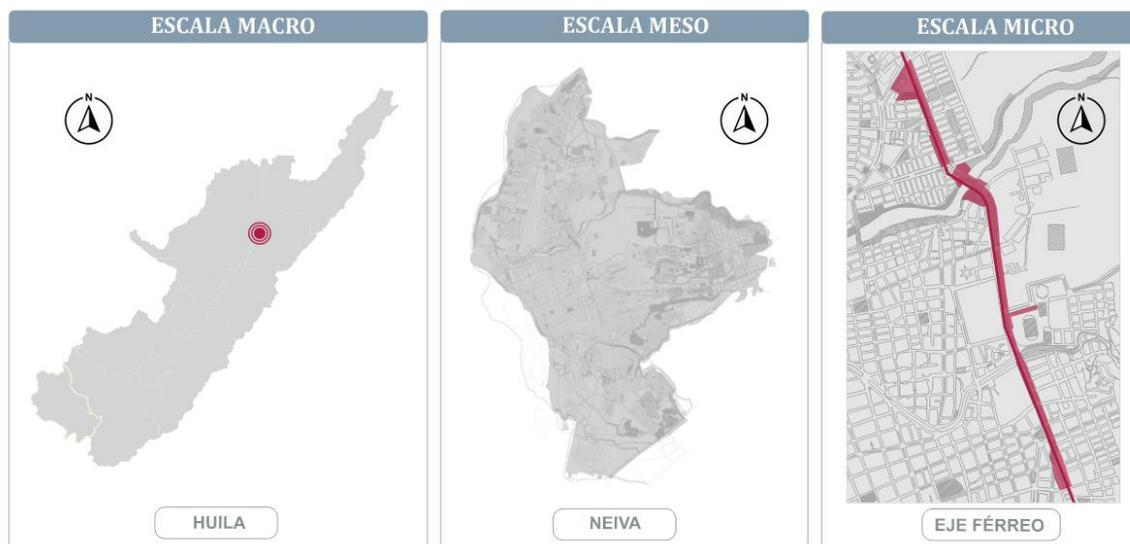


Nota: Elaboración propia

2.8. Marco Operacional y Diagnóstico

Las escalas comprendidas para esta investigación se encuentran en el departamento del Huila, el casco urbano de Neiva y el polígono de intervención puntual.

Figura 13. Esquemas de escalas

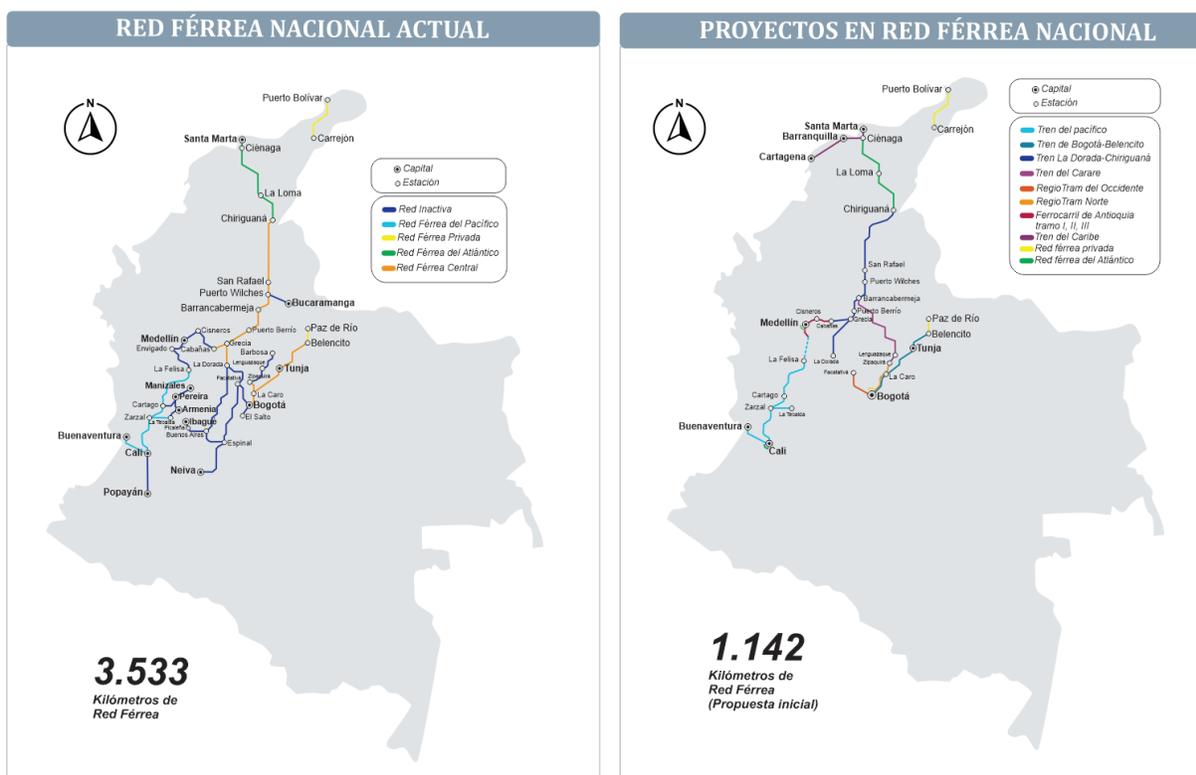


Nota: Elaboración propia

2.8.1. Escala macro — Huila.

Comprendiendo el departamento del Huila, con un millón de habitantes según la información que proporciona el DANE, está compuesto por 37 municipios, siendo Neiva su capital y el territorio con mayor desarrollo contando con equipamientos nacionales de educación, recreación, salud y transporte, en el último con transporte aéreo, marítimo y terrestre, sin embargo, el sistema de transporte por ferrocarril y tren es uno de los puntos en que se concentra el diagnóstico de esta escala, es así que se investiga la situación en la que se encuentra con el país, cómo funcionaba antes y los planes que le deparan este sistema de transporte terrestre.

Figura 14. Esquemas de análisis de red férrea nacional



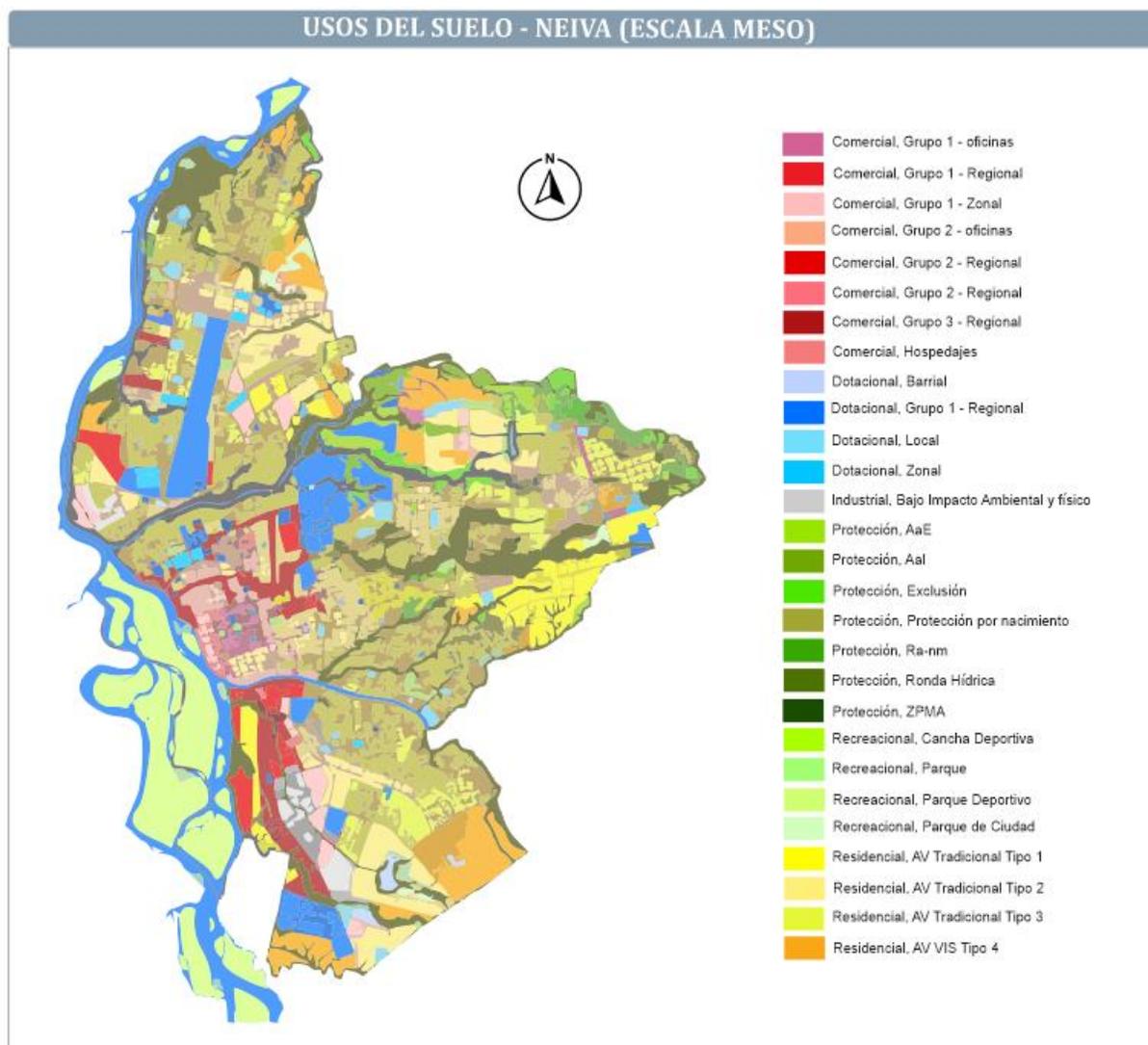
Nota: Elaboración propia, información tomada del Plan Maestro Ferroviario.

Según el documento de Neiva Sostenibles 2040 por la Alcaldía de Neiva, junto al Plan Maestro Ferroviario, se evidencia que el sistema férreo de Neiva no está incluido en su desarrollo y reactivación, es así como el eje que atraviesa la ciudad requiere una nueva función urbana y potenciar el patrimonio histórico.

2.8.2. Escala meso — Casco urbano de Neiva.

Neiva es la capital del Huila, donde hay una concentración de equipamientos y actividades que invitan a otros municipios a llegar al territorio para acceder a estas, su población desde el 2022 es de trescientos cincuenta y siete mil habitantes (357.000) según declara el DANE

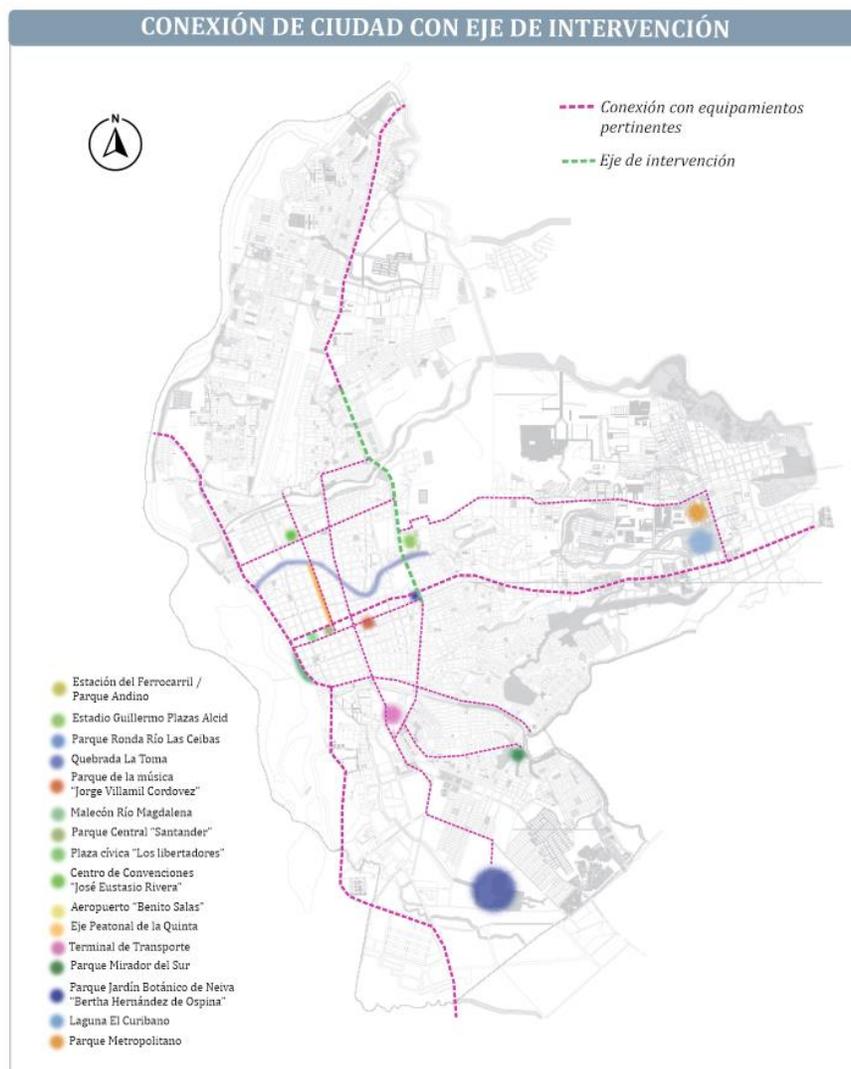
Figura 15. Esquema de usos del suelo en Neiva



Nota: Elaboración propia, información tomada del POT de Neiva.

El casco urbano se compone de conexiones que llegan de norte a sur, oriente a occidente, los cuales son interpretados como ejes que han formado parte del desarrollo urbano de la ciudad, además de ser ejes de continuidad que deben seguirse y consolidarse para asegurar los recorridos peatonales, ya que las conexiones automovilísticas se generan en cada sector sin problema alguno.

Figura 16. Esquema de conexiones urbanas con eje de intervención

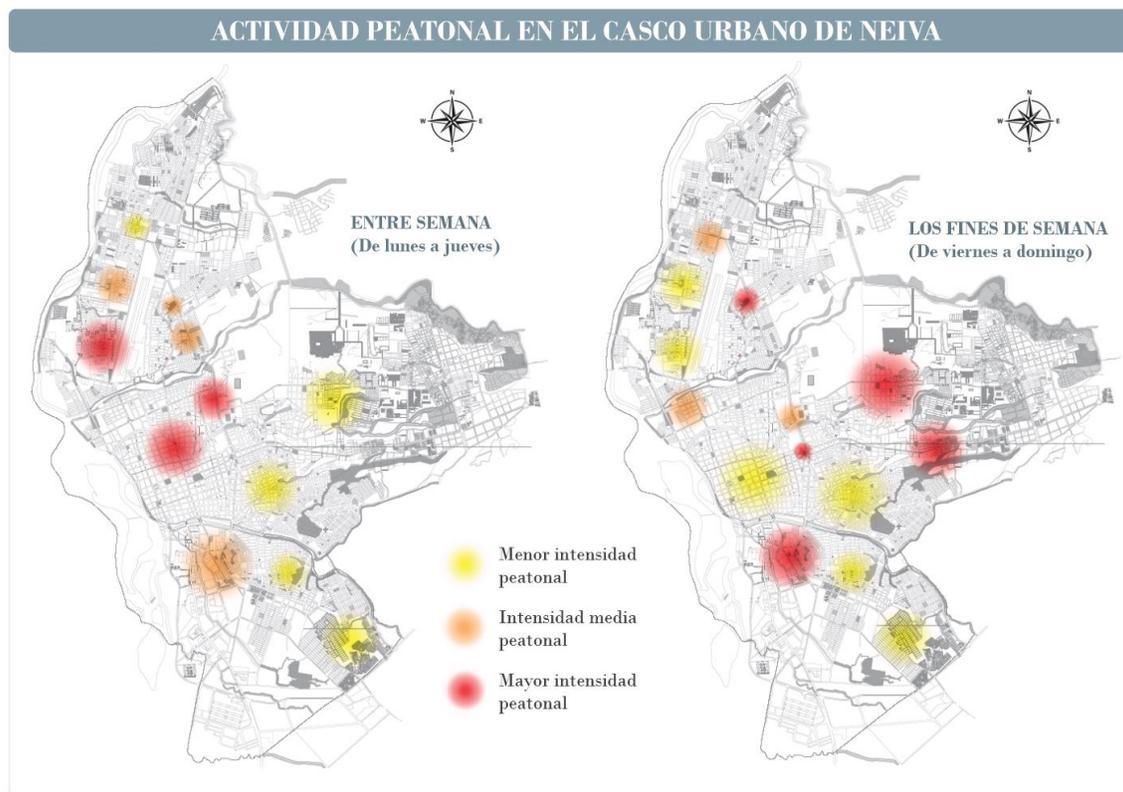


Nota: Elaboración propia

Neiva cuenta con actividad poblacional constante dependiendo de las épocas del año, siendo la época sampedrino, donde se celebra la fiesta cultural del San Pedro huilense, la más alta del año. No obstante, y para ámbitos de la investigación, se estudió el nivel de actividad peatonal durante las semanas —esto a base del trabajo de campo realizado, conocimientos locales y charlas con habitantes— donde se evidencia que los fines de semana hay una

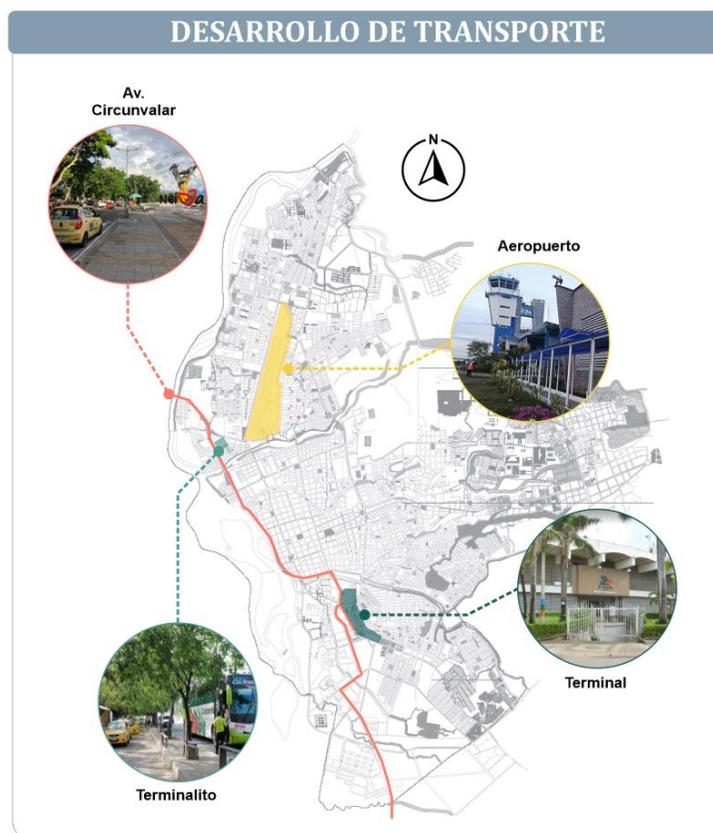
concentración en zonas comerciales y de entretenimiento, contrario a los días entre semana que esta actividad se traslada a el centro de la ciudad y equipamientos de educación y salud.

Figura 17. Esquema de intensidad peatonal en el caso de estudio



Nota: Elaboración propia, basado en trabajo de campo y conocimiento zonal.

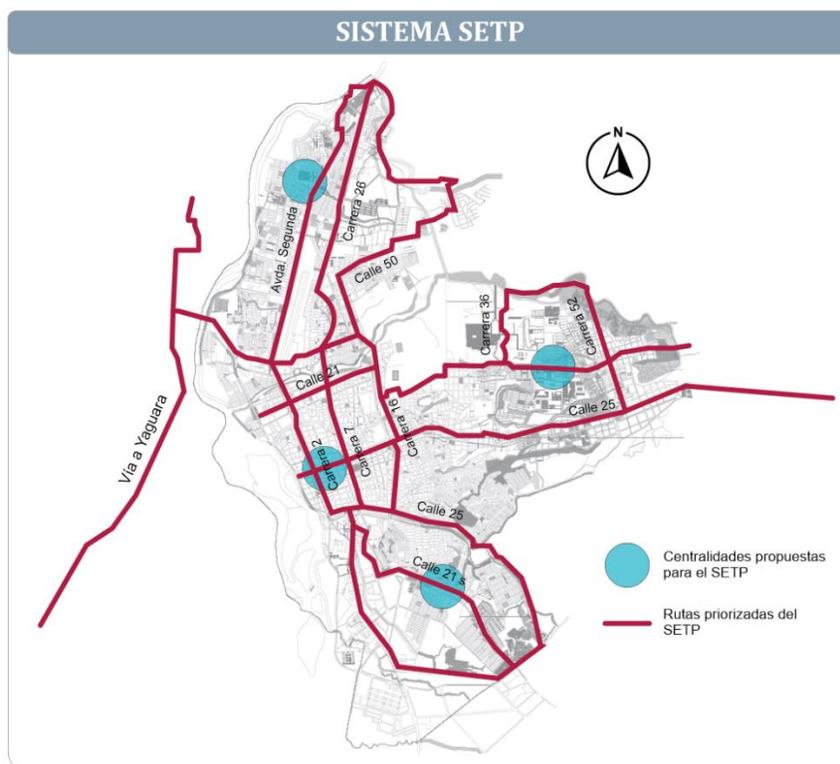
Figura 18. Esquema de transporte en Neiva



Nota: Elaboración propia.

El sistema de transporte con el que cuenta la ciudad es transporte aéreo, terrestre y marítimo, se reconoce que la ciudad cuenta con un sistema de ferrocarril, pero se encuentra en mal estado y perdido con el desarrollo urbano, este sistema no se integra a los planes de desarrollo a futuro por parte del gobierno de Colombia. En estado de abandono, queda como un espacio público para el uso de la comunidad, preservando estructuras como la estación del tren, un puente anteriormente usado por el ferrocarril y las bodegas de carga que se utilizaban, las cuales actualmente funcionan como locales comerciales y talleres.

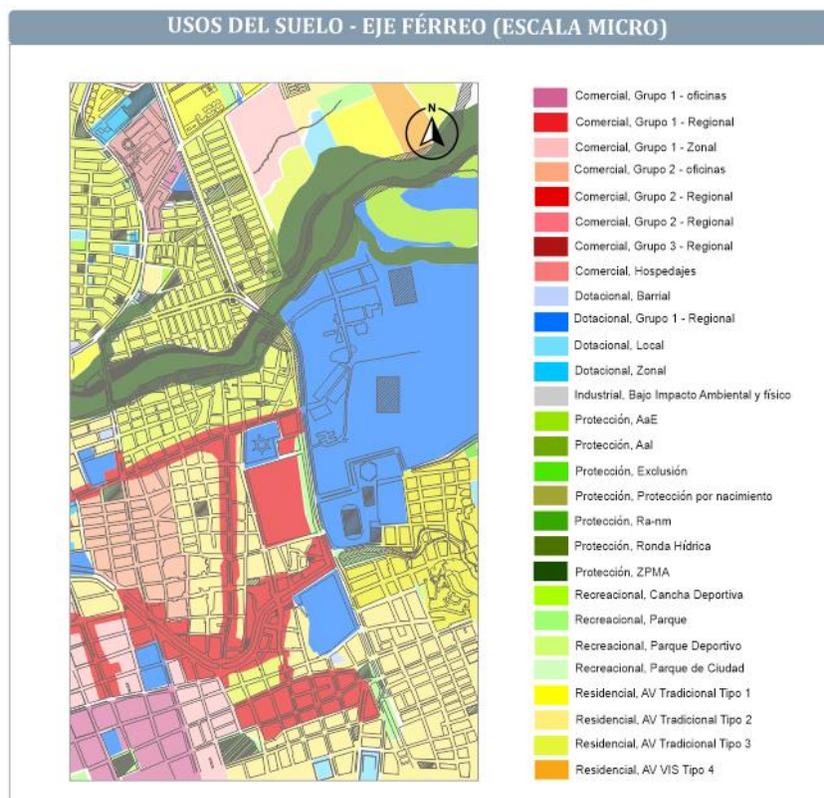
Figura 19. Esquema del sistema SETP en Neiva



Nota: Elaboración propia, información tomada del Sistema de Transporte.

2.8.3. Escala micro — Sector de la carrera 16 desde la transversal 8B y la calle 5ª.

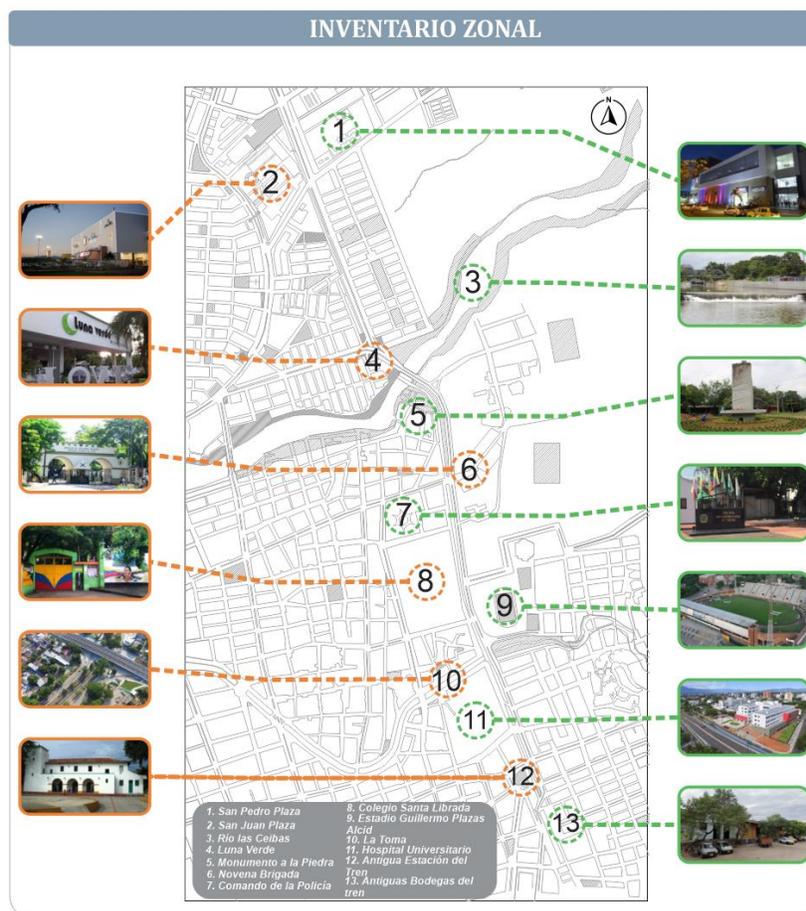
Figura 20. Esquema del sistema SETP en Neiva.



Nota: Elaboración propia, información tomada del POT de Neiva.

La carrera 16 es una de las vías más transitadas y con más congestión vehicular al conectar el norte con el sur de la ciudad, está, a su vez, comprende equipamientos importantes de uso zonal y regional que se encuentran cercanos uno al otro, por ello mismo la población se concentra en estos espacios, teniendo una gran actividad peatonal.

Figura 21. Esquema de inventario zona de estudio



Nota: Elaboración propia.

Con la información anterior, en el polígono de estudio abarca tres elementos que dejó el antiguo sistema férreo de Neiva; las bodegas, el antiguo puente por donde cruzaba el sistema ferroviario y el eje donde se ubicaba el sistema de rieles, los cuales se incorporan en una red de elementos del patrimonio histórico de la ciudad, de la mano con un espacio público que antiguamente se usaba para la espera del tren férreo.

Figura 22. Esquema de perfiles viales



Nota: Tomado del Plan Maestro de Movilidad.

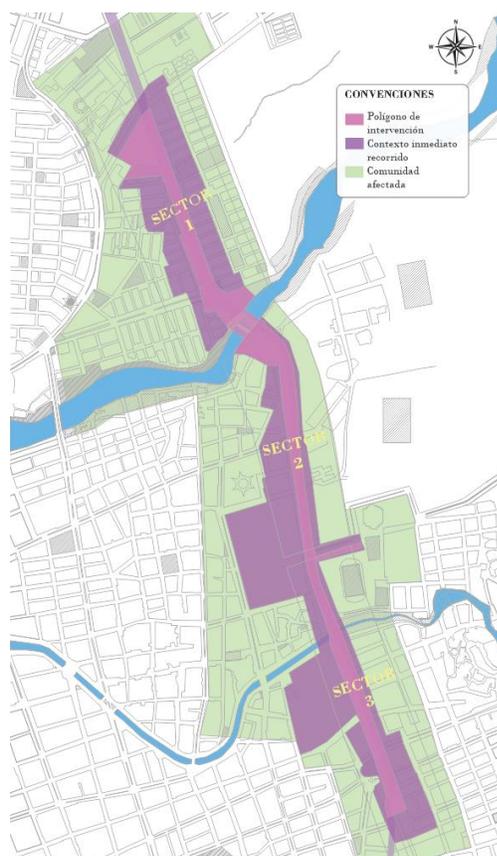
Posteriormente, también se hace un estudio de los perfiles viales presentados por el Plan Maestro de Movilidad del 2016, el cual plantea cuatro perfiles viales distintos, siendo los que forman parte del eje de intervención el: Perfil Lúdico, Perfil V-1, Perfil V-2 y Perfil V-3. Estos se toman como elemento base en la propuesta de rehabilitación y mantenimiento, tanto de vías como de andenes que lo requieran dentro del área de intervención, permitiendo la consolidación futura de la red de andenes de la ciudad.

De la mano de los perfiles, se hace una comprensión más rural de los recorridos que se generan por parte de la población según sus necesidades; en el sector uno con un lote de uso privado cuenta con unas rutas de recorrido cuando se instalan las ferias anualmente, pero no es algo muy cotidiano, por otro lado, el sector dos tiene rutas que cruzan por la zona protegida, aún con la inseguridad social de la zona, personas cotidianamente crean rutas más precisas para llegar a sus destinos caminando, el último sector tres sigue su recorrido en los andenes en mal estado, pero a su vez las personas cruzan las calles de forma despreocupada para llegar directamente a la zona de las bodega como espacio para caminar o instalar puestos.

Marco operacional

Para el proceso de análisis del polígono a intervenir, se requiere investigar las problemáticas que surgen a lo largo del espacio público del eje férreo para entender y simpatizar con los transeúntes que integran estos recorridos en su vida cotidiana. Por ende, se realizó una observación a detalle de los sectores marcados en el siguiente gráfico.

Figura 23. Distribución de las zonas a investigar del polígono de intervención



Nota: Elaboración propia.

En busca de reconocer las relaciones dinámicas y estáticas que se tiene en el sector del eje férreo desde la transversal 8B hasta la calle 5ª, el estado del espacio público y recolectar las perspectivas de la comunidad, se hizo una recolección de experiencias vividas, observaciones personales, modelos de entrevistas particulares y noticias para los datos cualitativos, por otro lado, los datos cuantitativos fueron tomados por censos de páginas oficiales de la Alcaldía de Neiva y el DANE (Departamentos Administrativo Nacional de Estadística).

Primer sector

En la primera zona de estudio se examinaron aquellos lotes sin inactividad y los vacíos urbanos que afectan a la actividad del polígono ya sea por su desaprovechamiento o por efectos negativos como aumento de inseguridad social, malos olores, deterioro urbano, entre otros.



Nota: Fotografías propias.

El lote es de carácter privado, pero suele ser arrendado para ciertas actividades como las ferias anuales de Neiva, anteriormente eran ferias artesanales, no obstante, con el paso de los años se ha transformado en un mercado de pulgas, también hay registro de haber sido usado para circos y ferias de juegos mecánicos pero el último registro se tiene desde antes del 2020.



Nota: Fotografías propias.

Donde yacían las vías del sistema férreo de Neiva, es utilizado con *containers* informales de comida rápida, se cuenta con un total de 10 que persisten activos donde los comerciantes manipulan el terreno para ubicar las sillas de los comensales por la falta de pavimentación al espacio, éstos puestos de comercio que invaden el espacio público abren sus servicios a partir de las 5 PM hasta las 9 PM entre semana, los fines de semana tienen mayor demanda. El paso peatonal que cruza enfrente de estos puestos no cuenta con iluminación, bancas ni basureros, este espacio público genera un recorrido considerado largo sin zonas de descanso, sólo estos puestos informales de comida.

El primer sector presenta una invasión de espacio público específicamente en el espacio público del eje férreo, en este caso siendo de tipo comercial, por medio de unas entrevistas semi estructuradas —ya que la población tomada se encontraba cohibida en responder preguntas muy puntuales— se concluyó que estos puestos informales sí desean una zona más formal desde que

sea en el mismo sector, sin embargo, prefieren mantener la sencillez de sus puestos y no convertirlos en un local muy formal, además, los consumidores manifestaban el problema de la polución junto a la contaminación auditiva mientras comen y la falta de mobiliario para su comodidad.

Para finalizar, hay una zona con curvas de nivel altas que mantienen andenes menores a los que declara la Cartilla de Espacio público de Neiva, su altura crea un muro entre el sector de viviendas y la vía, siendo un riesgo para las personas que tienen que cruzar estas partes.

Segundo sector

En la segunda zona de estudio, se analiza áreas en desuso y abandono que ocasionan inactividad en el área de estudio además de su impacto negativo, tanto en las estructuras urbanas como públicas. Se estudió la conexión peatonal y vehicular entre los diferentes sectores estratégicos del polígono, evidenciando el estado de abandono de estas.



Nota: Fotografías propias.

Por otro lado, se abarca un eje peatonal a lo largo de la carrera 16, desde la calle 18 hasta la calle 25b, el cual actualmente está en decadencia y con poco tránsito peatonal, a pesar de la conexión estratégica que genera, esto evidencia problemas de inseguridad y riesgo peatonal.



Nota: Fotografías propias.

A lo largo del polígono de estudio, se encuentran variedad de equipamientos que aumentan su valor urbanístico y cultural, fortaleciendo el impacto de la intervención.



Nota: Fotografías propias.

Por último, hay áreas de alto valor urbanístico en las mismas malas condiciones mencionadas anteriormente, entre ellas están; el antiguo puente metálico que usaba el sistema ferroviario y la plaza del Monumento a la Piedra, con información recolectada por participantes de la intervención urbana de este monumento se reveló que aún no se encuentra terminada, explicando que se dejó en mitad de proceso y no se dieron índices en planes urbanos de continuarlo.



Nota: Fotografías propias.

El asentamiento informal encontrado en el sector no recibe un nombre propio, con más de 30 viviendas aproximadamente usan el cuerpo de agua para su beneficio contaminándolo, las familias se componen de cuatro personas, en su mayoría niños y jóvenes. De esta zona no hay gran información, en comparación a otros asentamientos, es uno de los más ignorados al no contar soluciones de reubicación estando al frente del batallón, se sabe que su ubicación hace sentir inseguro a la comunidad y causa concentración de olores, además de una mala visual en frente del Batallón.

Tercer sector

En la tercera zona de estudio se analizó el espacio público existente como andenes, vías, parques, cruces peatonales y plazas. En primer lugar, los andenes de la zona que rodea el estadio Guillermo Plazas se encuentran en deterioro, también hace falta mantenimiento en la pintura que señala los cruces peatonales; así mismo, en torno a los espacios de permanencia, estos se encuentran reducidos debidos a las obras que se están realizando en el estadio.



Nota: Fotografías propias.

De la misma manera se reconoce la invasión al espacio público por parte de locales comerciales entre la calle 8 y 9, cuentan con una expansión de su negocio sobre los andenes, y por ende, sobre rieles que aún siguen expuestos a la vista.



Nota: Fotografías propias.

Otro punto importante es la estación del ferrocarril, esta se encuentra establecida como bien cultural dentro del subgrupo de Arquitectura Institucional, por lo que esta debe ser protegida y conservar sus fachadas.



Nota: Fotografías propias.

Finalmente se llega a las antiguas bodegas de la estación del sur, estructuras dañadas que poco a poco pierden su apariencia colonial en sus fachadas y los materiales empleados se ven en deterioro como lo es su cubierta y puertas. Las bodegas se emplean como locales de mecánica, fabricantes de muebles y de reparaciones.



Nota: Fotografías propias.

Las vías que rodean las antiguas bodegas también están en el mismo mal estado, tanto la carrera 16, la cual debido a la falta de mantenimiento ha perdido toda funcionalidad y la carrera 15ª, que no se encuentra pavimentada en su mayoría, los peatones manifiestan que hay incomodidad a la hora de cruzar, en tiempos de lluvia hay retención de agua y pasa a ser un sector antihigiénico.



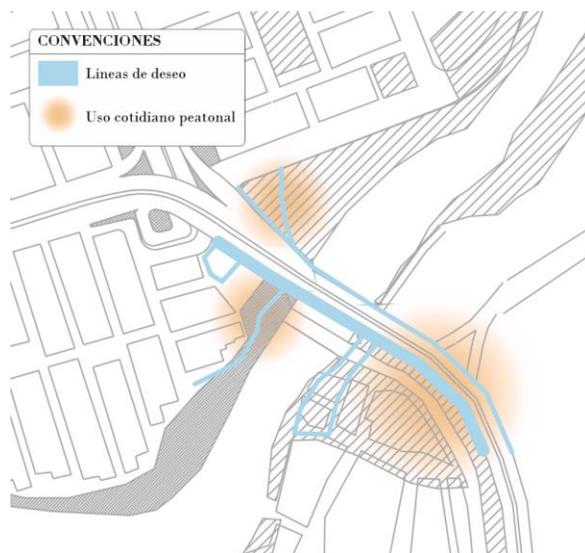
Nota: Fotografías propias.

Figura 24. Líneas de deseo y uso cotidiano peatonal en el sector La Candileja.



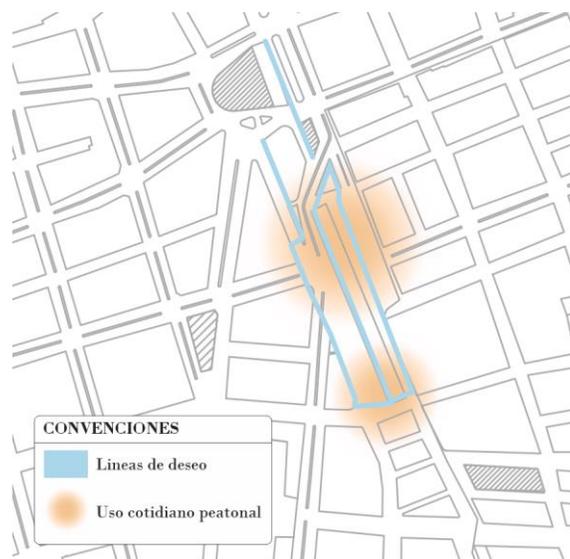
Nota: Elaboración propia.

Figura 25. Líneas de deseo y uso cotidiano peatonal en el sector El Poirá



Nota: Elaboración propia.

Figura 26. Líneas de deseo y uso cotidiano peatonal en el sector La Madremonite



Nota: Elaboración propia.

Figura 27. Problemas detectados en el sector uno



Nota: Elaboración propia.

Figura 28. Problemas detectados en el sector dos



Nota: Elaboración propia.

El segundo sector presenta una invasión de tipo asentamiento informal, las viviendas se ubican a la costa de la zona de protección del río Las Ceibas, cerca del muro de contención realizado por el Parque Ronda que soporta el movimiento del río más no actividad humana constante porque aumenta el desgaste de este. Es de los asentamientos más conocidos en la comuna y aun así el más ignorado, por ende, requiere de tener una reubicación en zonas de

desarrollo de vivienda prioritaria, dando una vida digna ya que parte de recuperar el espacio público es despejar todo desarrollo informal en el mismo, atendiendo sus necesidades.

Con lo anterior y respetando sus derechos de vivienda, se hace una reubicación en un proyecto de consolidación de otro asentamiento informal cercano, en una zona segura y cercana a donde estaban previamente.

Figura 29. Esquema de reubicación del asentamiento.



Nota: Elaboración propia.

Figura 30. Problemas detectados en el sector dos



Nota: Elaboración propia.

Por último, el tercer sector también presenta una invasión del espacio público por parte de restaurantes, carácter privado, los locales toman más de lo estipulado en la normativa del espacio público férreo y obstaculizan con mesas y sillas, otros elementos como leñas, motos o carros, creando problemas de tránsito y recorrido peatonal.

En el ámbito cultural huilense, se reconoce que uno de los elementos más destacables de la cultura latinoamericana son los mitos y leyendas; elementos literarios transmitidos a comunidades enteras, volviéndose íconos para fortalecer la identidad propia, siendo una gran influencia. Poder emplear los mitos y leyendas en espacios urbanos consiguen efectos positivos para apropiarse de forma adecuada, en otros países como México, Japón e Irlanda, los emplean para un foco turístico, junto a actividades donde la comunidad aprovecha sus espacios para conmemorar su cultura.

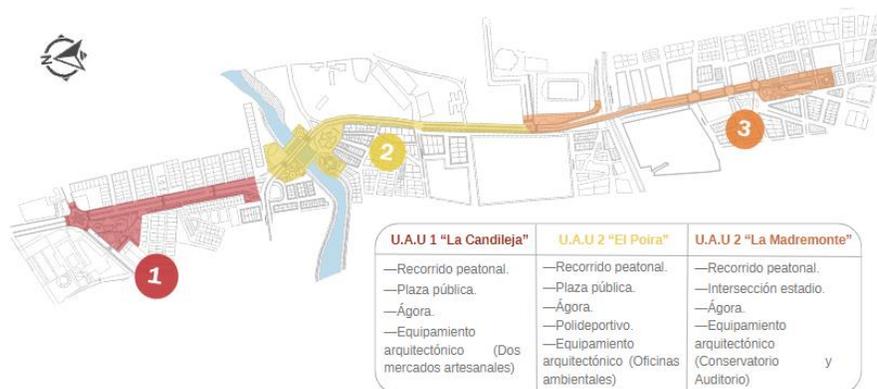
Esta proyección sirve perfectamente en Neiva, donde ya se cuenta con oportunidades como sus dos monumentos, El Mohán y La Gaitana, que al son de hoy, son espacios para disfrutar culturalmente. Partiendo de esto, se opta por integrar los mitos huilenses más populares en el polígono de estudio de forma artística y haciendo homenaje a estos, al entender el impacto cultural que dejó en culturas enteras, declarando el nombre del proyecto como el eje lúdico “*Mitos huilenses*”, que se integra por la plaza de *La Candileja*, plaza del *Poira* y la plaza de *La Madremonte*, áreas con distintas funciones y representaciones artísticas de los mitos.

Plan de financiación

La forma de financiación del proyecto se apoya en la licitación pública, debido a que atiende necesidades de las comunidades que forman parte de las visiones del gobierno del Huila,

haciendo un proceso de renovación, consolidación y desarrollo, este apoyo económico se dirige directamente a los recorridos peatonales que se hacen en el eje férreo para atender el problema de la invasión del espacio público, también se incluye las plazas recreativas.

Figura 31. Unidades de actuación del proyecto.



Nota: Elaboración propia.

Tabla 4. Cargas del proyecto.

Cargas (12.4 Ha)			
Usos	Descripción	Área (m2)	Total uso (m2)
Sistema vial	Carrera 15	6.400	65.940
	Carrera 16	58.124	
	Transversal 8B	1.416	
Ciclorutas	Zona 1	579	5.898
	Zona 2	2.925	
	Zona 3	2.394	
Zona 1	Zonas verdes	6.167	13.623
	Zonas peatonales	7.456	
Zona 2	Zonas verdes	12.101	18.409
	Zonas peatonales	6.308	
Zona 3	Zonas verdes	10.812	20.730
	Zonas peatonales	9.918	
		Total cargas	124.600

Nota: Elaboración propia.

Tabla 5. Beneficios del proyecto.

Beneficios (1.5 Ha)			
Usos	Descripción	Área (m2)	Total uso (m2)
Equipamientos	Mercados artesanales	1.956	3.976
	Oficinas de seguridad ambiental	249	
	Bicicletero	100	
	Salón múltiple	400	
	Conservatorio	1.271	
Comercio	Comercio de comidas	4.151	11.734
Alegorías	Zona monumento la piedra	7.583	
		Total beneficios	15.710

Nota: Elaboración propia.

Si bien el cálculo de los espacios señala que hay una desigualdad entre los beneficios a brindar, parte de estos son problemáticas del espacio público, también hay que reconocer que

anteriormente hubo un apoyo económico para su renovación y dinamización debido a que se trata de un espacio histórico. No obstante, se hace un estudio del presupuesto aproximado que requiere la obra, para después hacer propuestas de estrategias que ayuden a consolidar el costo pleno de este.

Tabla 6. Presupuesto de U.A.U 1.

		U.N.U 1				
		DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNI.	PRECIO TOTAL
URBANO		Concreto: losas de concreto recorridos peatonales	M3	950	\$ 850.000	\$ 807.500.000
		Concreto estampado: zonas de estancia espacio público	M3	1.750	\$ 900.000	\$ 1.575.000.000
		Adoquín ecológico: zonas de descanso espacio público	M2	450	\$ 160.000	\$ 72.000.000
		Loseta de toperol	M2	250	\$ 202.800	\$ 50.700.000
		Zonas verdes	M2	6.167	\$ 195.000	\$ 1.202.565.000
		Cicloruta construida: cicloruta directamente intervenida	M2	579	\$ 350.000	\$ 202.650.000
		Cicloruta estampada: diseñada sobre vía	M2		\$ 70.000	\$ -
ARQUITECTONICO		Mercado de artesanos 1	M2	977,26	\$ 1.000.000	\$ 977.260.000
		Mercado de artesanos 2	M2	977,26	\$ 1.000.000	\$ 977.260.000
					TOTAL	\$ 5.864.935.000

Nota: Elaboración propia.

Tabla 7. Presupuesto de U.A.U 2.

		U.N.U 2				
		DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNI.	PRECIO TOTAL
URBANO		Concreto: losas de concreto recorridos peatonales	M3	301	\$ 850.000	\$ 256.020.000
		Concreto estampado: zonas de estancia espacio público	M3	345	\$ 900.000	\$ 310.500.000
		Adoquín ecológico: zonas de descanso espacio público	M2	545	\$ 160.000	\$ 87.200.000
		Loseta de toperol	M2	455	\$ 202.800	\$ 92.274.000
		Zonas verdes	M2	12.101	\$ 195.000	\$ 2.359.695.000
		Cicloruta construida: cicloruta directamente intervenida	M2	1.405	\$ 350.000	\$ 491.750.000
		Cicloruta estampada: diseñada sobre vía	M2	1.500	\$ 70.000	\$ 105.000.000
ARQUITECTONICO		Oficinas de seguridad ambiental	M2	249	\$ 1.000.000	\$ 249.000.000
					TOTAL	\$ 3.951.439.000

Nota: Elaboración propia.

Tabla 8. Presupuesto de U.A.U 3.

		U.N.U 3				
		DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNI.	PRECIO TOTAL
URBANO		Concreto: losas de concreto recorridos peatonales	M3	375	\$ 850.000	\$ 318.750.000
		Concreto estampado: zonas de estancia espacio público	M3	663	\$ 900.000	\$ 596.430.000
		Adoquín ecológico: zonas de descanso espacio público	M2	1.750	\$ 160.000	\$ 280.000.000
		Loseta de toperol	M2	1.250	\$ 202.800	\$ 253.500.000
		Zonas verdes	M2	10.812	\$ 195.000	\$ 2.108.340.000
		Cicloruta construida: cicloruta directamente intervenida	M2	894	\$ 350.000	\$ 312.900.000
		Cicloruta estampada: diseñada sobre vía	M2	1.500	\$ 70.000	\$ 105.000.000
ARQUITECTONICO		Conservatorio	M2	1.271	\$ 1.000.000	\$ 1.271.000.000
					TOTAL	\$ 5.245.920.000

Nota: Elaboración propia.

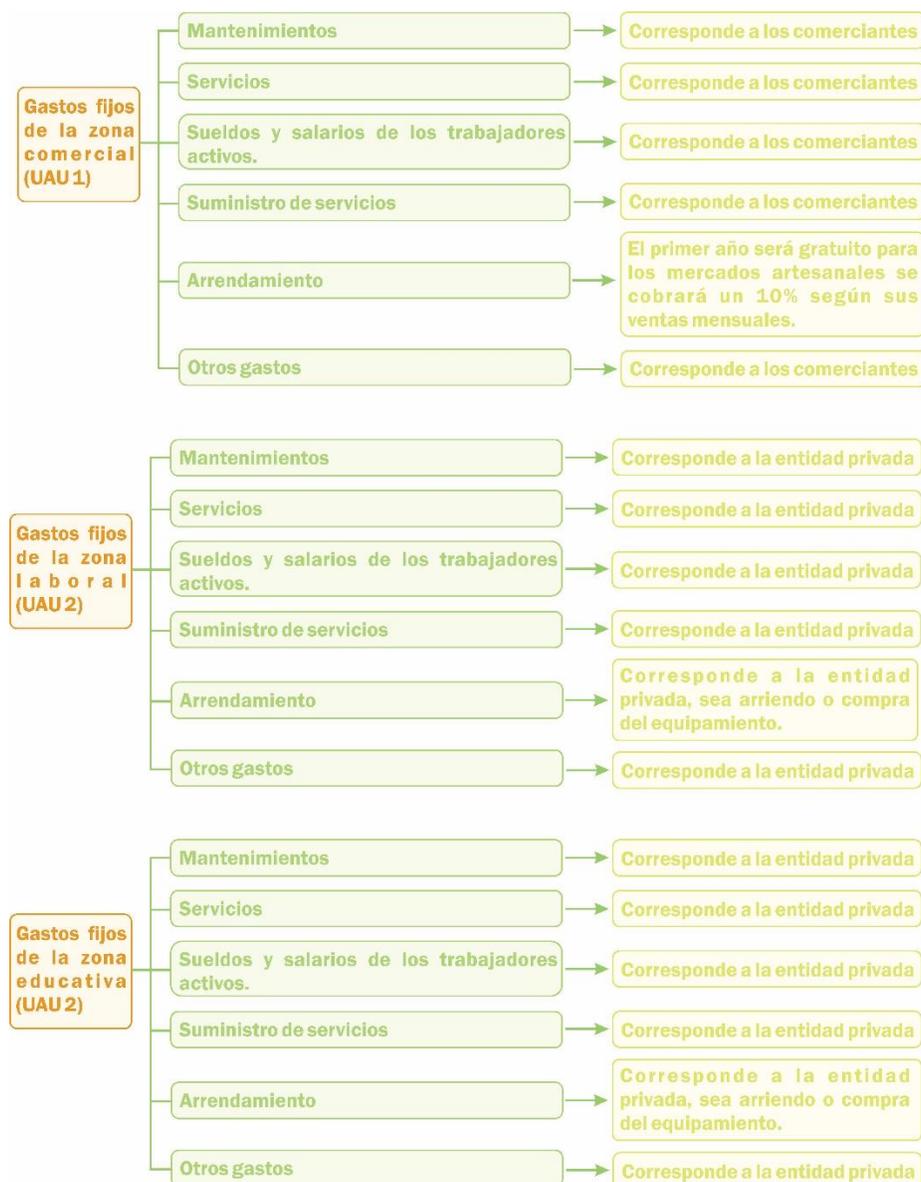
Con lo anterior, se declara que el proyecto costaría \$15.062.294.000 COP, antes de declarar formas de financiamiento, se deben de entender los tipos de gastos que se tendrán en el proyecto.

Figura 32. Gastos generados.



Nota: Elaboración propia.

Figura 33. Gastos del equipamiento en las unidades de actuación.



Nota: Elaboración propia.

Hecho el estudio de los gastos que se hacen durante la obra y después, la inversión se centra en el desarrollo del proyecto ya que los equipamientos arquitectónicos usarían sus propios recursos al ser de carácter privado. El desarrollo inicia con el primer sector “La Candileja” siendo un área comercial, es así como, en el plan de financiamiento se organiza con porcentajes

del gasto total para los inversores públicos y privados, proyectándose en los tres primeros años para el desarrollo a largo plazo de la obra.

Tabla 9. Manejo de inversiones.

Patrimonio neto (Recursos propios)	UAU 1	UAU 2	UAU 3
<i>Aportaciones de los entes implicados</i>			
Capital social (Licitación pública)	35%	30%	25%
Capital social (SETP)	15%	15%	15%
Aportaciones de socios (Asociaciones Público Privadas)	10%	10%	10%
Capitalización (Ministerio de comercio, industria y turismo)	20%	20%	20%
Apoyo de las U.A.U. (Recaudaciones y Bonos verdes)	20%	25%	30%
Pasivo no corriente			
Préstamos a largo plazo	Parte de la licitación pública	Parte de la licitación pública	Parte de la licitación pública
Prestación de servicios	Apoyo del MinCIT	Apoyo del MinCIT + ganancias externas	Apoyo del MinCIT + ganancias externas

A continuación, se explica las ganancias por parte de los equipamientos arquitectónicos que se tienen en las tres unidades de actuación, cada uno ejerciendo ganancias por compra de las estructuras, alquiler de espacios para eventos populares en Neiva, tomando de referencia “Paladar 2023” que se realiza en el malecón, y la realización de actividades que recauden ganancias para la ejecución de las siguientes unidades de actuación.

Figura 34. Esquema de ganancias y estrategias de inversión.



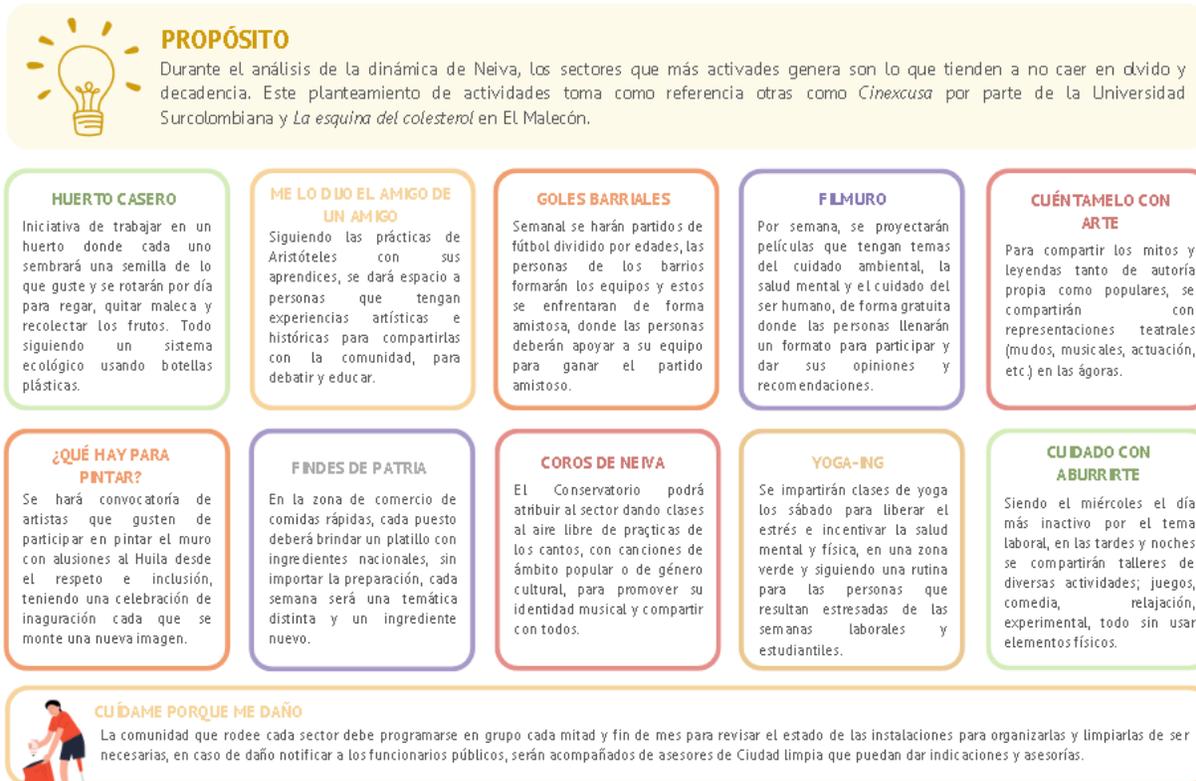
Nota: Elaboración propia.

Programa de actividades urbanas

Considerando la dimensión del proyecto y el alcance propuesto, se busca que las estrategias sean complementadas con la cooperación de la comunidad, en busca de adaptarse a la misma y declarando parámetros para seguir a un futuro en la ciudad, una de las formas más prácticas para preservar la dinámica en las comunidades es generar actividades, en este caso se dividen en categorías que puedan introducir ámbitos para todo rango de edades y gustos, programadas según la dinámica social que se presenta en el sector por semana, mes o año.

Figura 35. Descripción de actividades urbanas para la dinamización del polígono de intervención

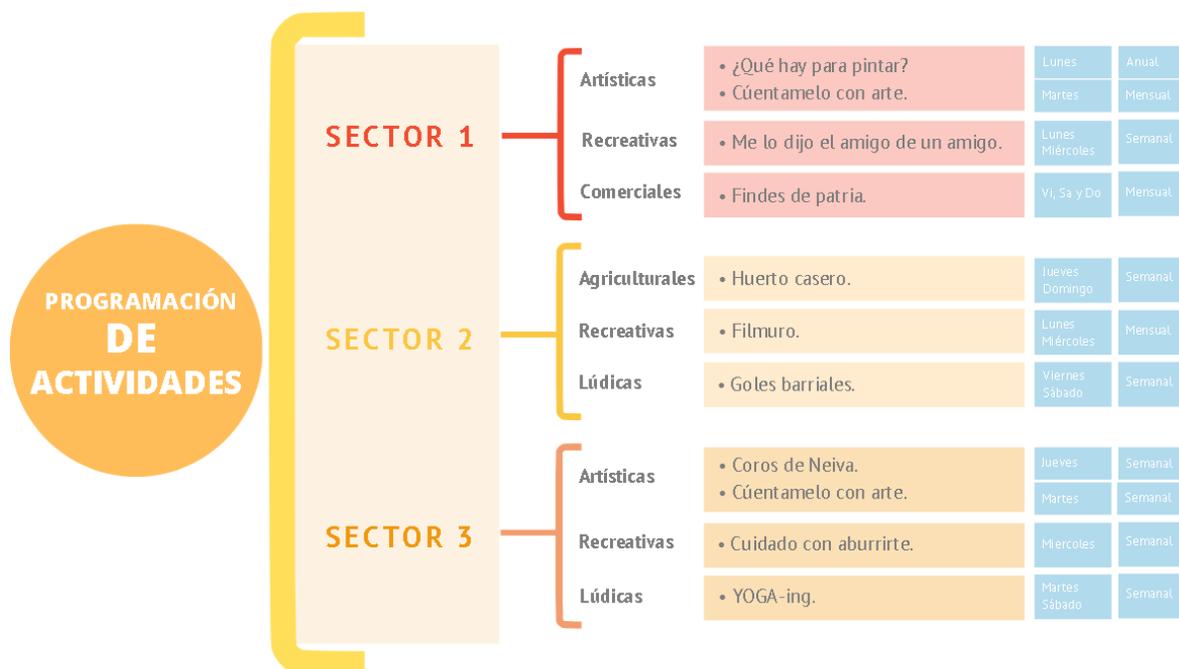
ESTRUCTURA DE ACTIVIDADES URBANAS



Nota: Elaboración propia.

Las mencionadas actividades describen la propuesta de ejecución de la forma más factible posible, entendiendo las tangentes que se pueden presentar, se tomó base otros casos de actividades urbanas como *La calle del colesterol* y las ferias que se realizan en una de las zonas tomadas, incluyendo actividades realizadas por la Universidad Surcolombiana como *cinexcusa* y las convocatorias de artistas que realizan. Se busca generar más actividades para complementar las zonas que carecen de éstas, evitando la competitividad entre las anteriores.

Figura 36. Programación de actividades urbanas

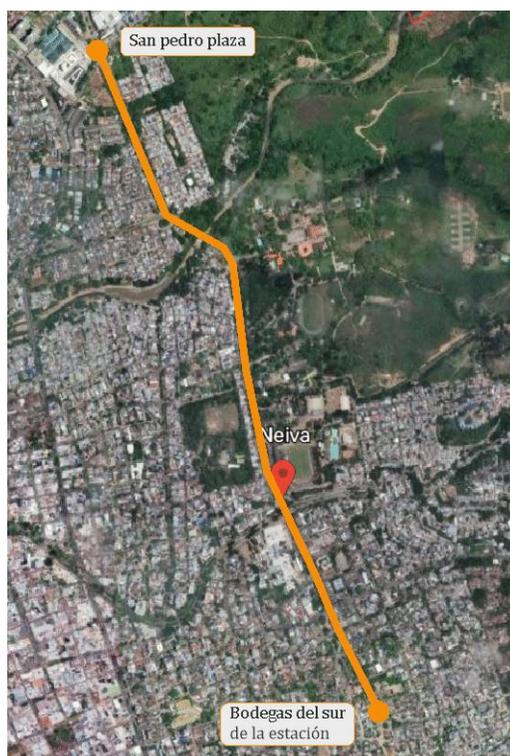


Nota: Elaboración propia.

2.9. Propuesta

Una vez hecho el diagnóstico, se evalúan alternativas para la recuperación del eje férreo y el espacio público que lo conforma, ampliando la protección y el fortalecimiento del patrimonio histórico-cultural. Inicialmente con la renovación del espacio público mediante la modificación de perfiles viales y la implementación de mobiliario urbano a lo largo del eje ferroviario, el cual dará vida a un recorrido peatonal que conectará tres intervenciones dinamizadoras del espacio público, teniendo en cuenta la cantidad de usuarios que maneja los equipamientos existentes a lo largo de este eje como lo son; La Estación del Ferrocarril, el hospital universitario Hernando Moncaleano Perdomo, el estadio Guillermo Plazas Alcíd, el Batallón Novena Brigada y el centro comercial San Pedro Plaza.

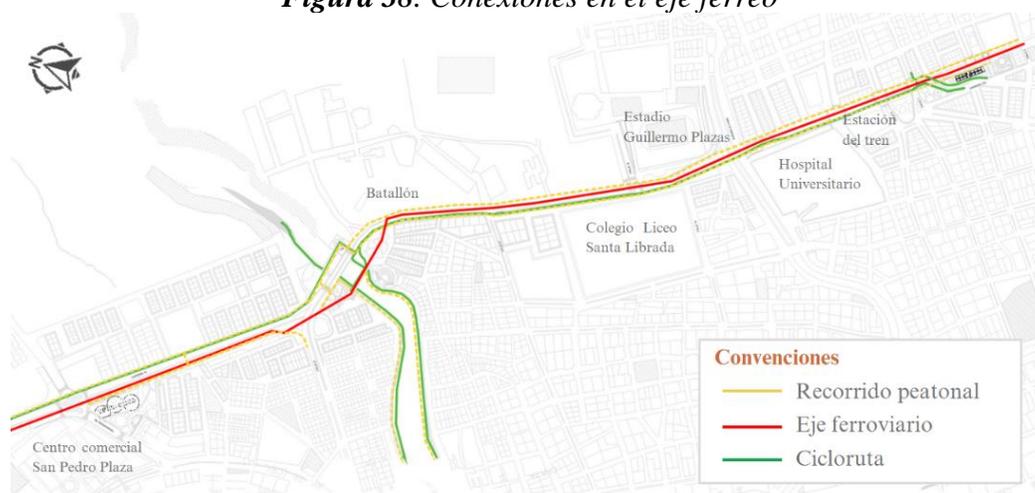
Figura 37. Localización del eje férreo a intervenir



Nota: Elaboración propia, imagen tomada de Google Earth.

Posteriormente, se establecen los usos de estos tres nuevos espacios generados, tomando dos puntos en consideración; primero, que dinamicen el espacio público reforzando la circulación peatonal, y segundo, que sean espacios constructores de identidad cultural, permitiendo así la consolidación del patrimonio histórico-cultural. Con el fin de generar más apropiación de la comunidad y haciendo homenaje a los mitos huilenses, se asignan los nombres de la plaza de *La Candileja*, plaza del *Poirá* y la plaza de *La Madre Monte*, tres áreas que forman parte del eje lúdico *Mitos Huilenses*.

Figura 38. Conexiones en el eje férreo



Nota: Elaboración propia.

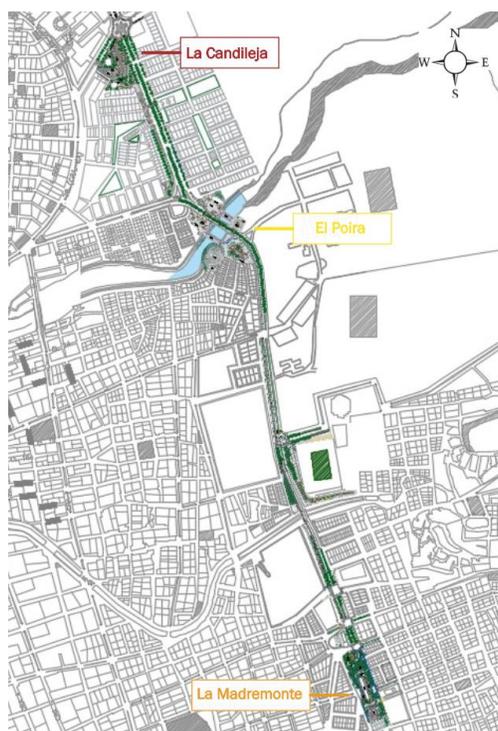
La plaza de *La Candileja* es un área comercial que contará con una plaza de artesanías y una propuesta arquitectónica para el mercado artesanal que permita fomentar el comercio local enfocado en las artesanías huilenses; en segundo lugar, la plaza del *Poira*, un área recreativa y de interacción que contará con diversos espacios, tanto construidos como abiertos, junto a la creación de oficinas de concientización y seguridad ambiental en apoyo y organización de la zona protegida del río Las Ceibas, también se incluye la restauración del puente abandonado que utilizaba el ferrocarril para un nuevo uso peatonal; la tercera y última área, la plaza de *La Madremonte*, incluye la rehabilitación de espacios como la renovación arquitectónica de las bodegas del sur de la estación del ferrocarril, la cual será modificada espacialmente en su interior para recibir la reubicación del conservatorio de música, por ende se propone adicionalmente un auditorio junto a este para complementar su nuevo uso, acompañado de parques, zonas verdes, circulación peatonal y alegoría a los mitos y leyendas por medio de monumentos.

Figura 39. Esquema conceptual de la propuesta de intervención.



Nota: Elaboración propia.

Figura 40. Proyección de la intervención del polígono.



Nota: Elaboración propia.

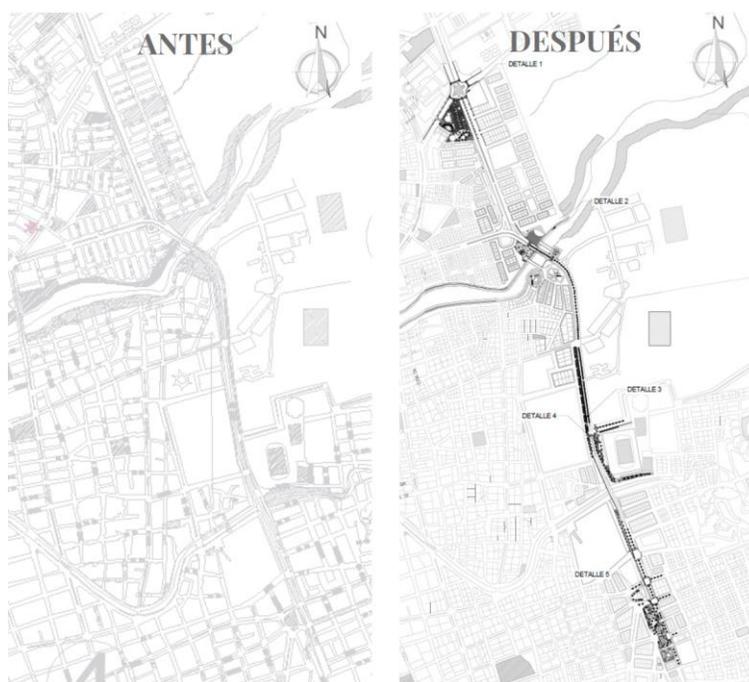
La propuesta de estos tres espacios a intervenir, comparten en complementación al eje urbano a desarrollar, la renovación del espacio público de estas intervenciones arquitectónicas,

presentando nuevas zonas de estancia y permanencia, igualmente que nuevos espacios de circulación, fortaleciendo así la interacción y la apropiación ciudadana, tanto con los antiguos espacios, como con las nuevas intervenciones; fomentando la conservación del patrimonio histórico ferroviario y promoviendo la protección de cada espacio que represente identidad cultural.

2.10. Proyecto

La propuesta de intervención está direccionada a la recuperación del patrimonio histórico ferroviario, tomando como guía principal el eje férreo de Neiva, por toda la carrera 16, teniendo el polígono de intervención el espacio desde las bodegas del sur de la estación del ferrocarril en la calle 5ª hasta el centro comercial San Pedro Plaza por la transversal 8B.

Figura 41. Propuesta de intervención urbana.



Nota: Elaboración propia.

El proyecto consta de una intervención urbana basada en la consolidación de un eje lúdico cultural, creando así un recorrido peatonal lineal que será interceptado por tres espacios, cada uno con un propósito distinto, pero que impulsará la recuperación del patrimonio histórico y la creación de identidad cultural.

Figura 42. Estrategias para tomar en el sector uno: Plaza de La Candileja



Nota: Elaboración propia.

Figura 43. Estrategias para tomar en el sector uno: Plaza de El Poirá



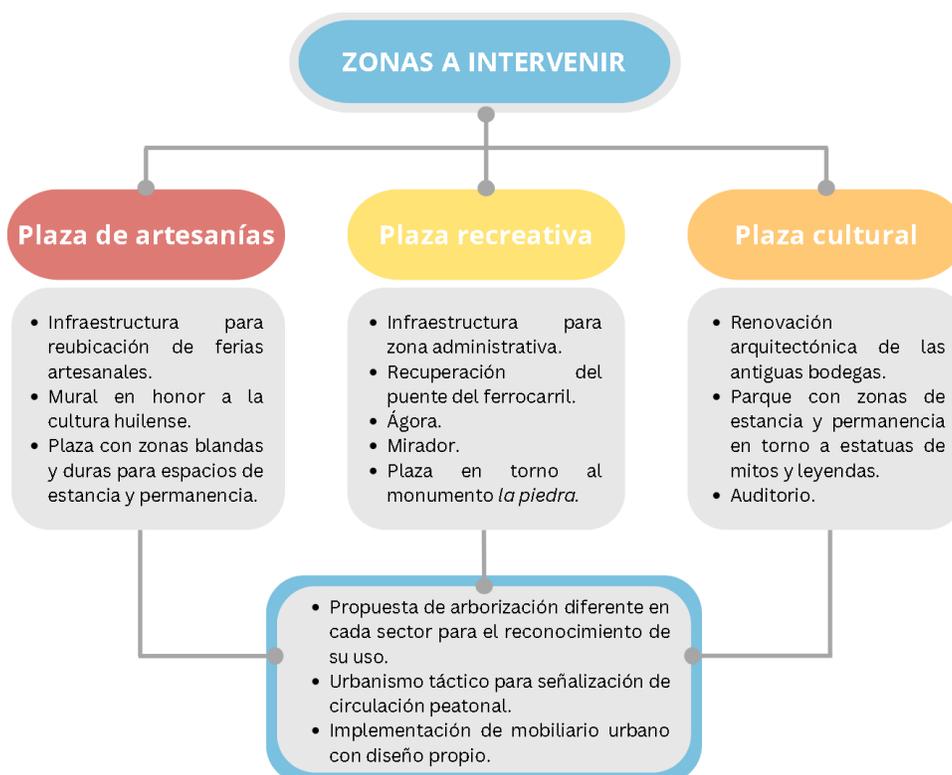
Nota: Elaboración propia.

Figura 44. Estrategias para tomar en el sector uno: Plaza de La Madremonte



Nota: Elaboración propia.

Figura 45. Esquema explicativo de intervenciones



Nota: Elaboración propia.

3. Capítulo III: Marco metodológico

3.1. Criterios de intervención

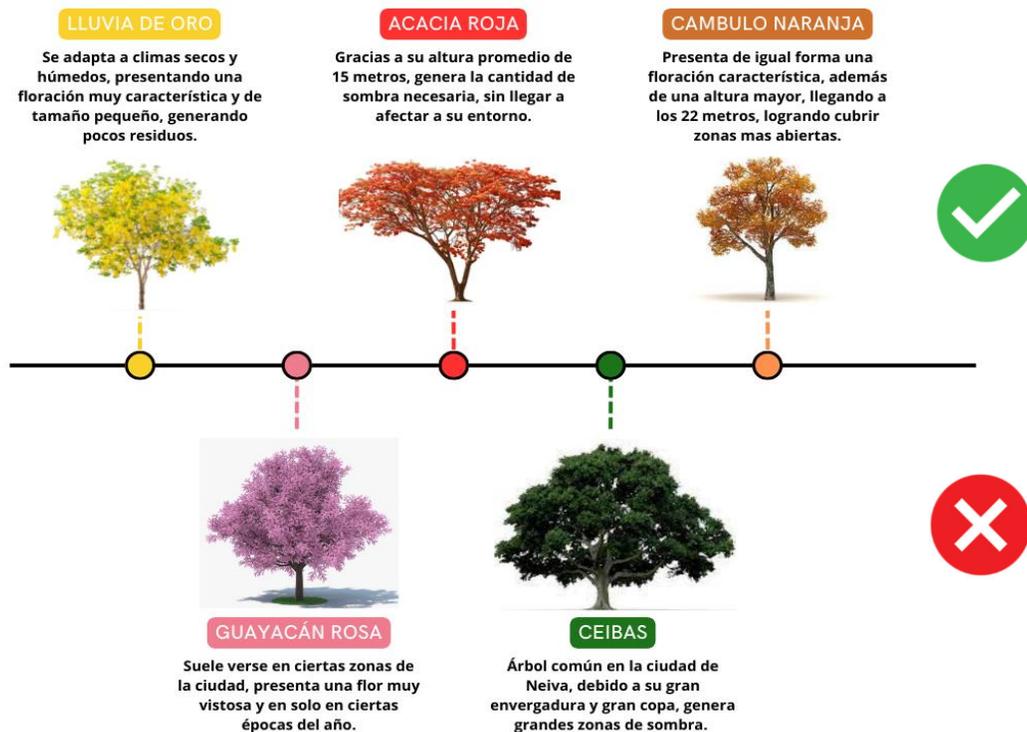
Tabla 10. Cuadro explicativo de cada intervención

ZONA DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN	FUNCIÓN
EJE LÚDICO URBANO (3 Km apróx.)	Modificación de los perfiles viales de las vías para generar una conexión directa en la carrera 16.	<ul style="list-style-type: none"> —Recuperación del patrimonio histórico ferroviario. —Renovación del espacio público invadido por comercio. —Origen de un recorrido peatonal lineal que conecta norte, sur, oriente y occidente.
	Incorporación de una nueva arborización para el sector.	
	Consolidación de un recorrido peatonal con una tipología de andén en la carrera 16 y ciclorruta.	
	Inclusión de mobiliario urbano como complemento para mayor dinamización de espacios.	
	Continuidad al Parque Ronda Río Las Ceibas hasta la carrera 16.	
1. PLAZA DE LA CANDILEJA (16.265 m² / 1.6 Ha)	Diseño de plaza con zonas blandas y duras, inclusión de mobiliario urbano que proporcione a espacios de estancia y permanencia, como de circulación peatonal con equipamientos aledaños.	<ul style="list-style-type: none"> —Fortalecimiento del comercio local y consolidación del mercado artesanal. —Recuperación de la memoria cultural. —Oportunidad de enaltecer las artesanías representativas del departamento. —Dinamizar el recorrido peatonal propuesto.
	Planteamiento de mural en honor a la cultura huilense y sus mitos inspirado en el muralismo mexicano.	
	Propuesta de arborización del tipo <i>Framboyán</i> como elemento de ayuda para reconocer la plaza.	
	Diseño arquitectónico de infraestructura para convocar más mercados artesanales, contando con parqueadero propio para usuarios directos, baños, sala de exposiciones y almacén.	
	Reubicación de <i>containers</i> en una plaza de comidas.	

<p>2. PLAZA DEL POIRA (15.590 m² / 1.5 Ha)</p>	<p>Diseño de una plaza con zonas blandas, duras y mobiliario urbano, teniendo como elemento central el monumento de <i>La piedra</i>. Esta contará con un ágora y un mirador.</p>	<p>—Recuperación del patrimonio histórico ferroviario. —Generar espacios que permitan el desarrollo de actividades culturales. —Originar conexión directa con el occidente de la ciudad, así generando mayor conexión urbana. —Dinamizar el recorrido peatonal propuesto.</p>
	<p>Recuperación del puente del ferrocarril ubicado frente al batallón, el cual se renovará como puente peatonal en memoria al patrimonio histórico ferroviario.</p>	
	<p>Propuesta de arborización del tipo <i>Lluvia de oro</i> como elemento de ayuda para reconocer la plaza.</p>	
	<p>Diseño arquitectónico de una zona administrativa dirigida a la protección del Parque Ronda Río Las Ceibas para facilitar el mantenimiento de este.</p>	
<p>3. PLAZA DE LA MADRE MONTE (17.135 m² / 1.7 Ha m²)</p>	<p>Diseño de zonas blandas, duras y mobiliario urbano, creando espacios de estancia y permanencia, al igual que espacios de circulación que conectarán la estación del ferrocarril con el conservatorio de música. Este tendrá expuestas las estatuas de mitos y leyendas como elemento de memoria cultural.</p>	<p>—Renovación del parque existente y reubicación de las estatuas de mitos y leyendas, manteniendo su identidad inicial. —Generar conexiones peatonales más seguras para la circulación de los usuarios peatonales. —Renovar las antiguas bodegas cambiando su uso actual a uno que promueva la construcción de identidad cultural, como lo es el conservatorio de música. —Originar equipamiento en complemento al conservatorio como lo es un auditorio, así generando mayor actividad cultural en la zona.</p>
	<p>Propuesta de adoquinamiento en donde se encuentra la carrera 15 con la carrera 16, esto para facilitar la conexión peatonal del conservatorio de música con la estación del ferrocarril.</p>	
	<p>Propuesta de arborización del tipo <i>Cámbulos naranjas</i> como elemento de ayuda para reconocer el conservatorio de música.</p>	
	<p>Diseño urbano del espacio público del conservatorio, reforzado con mobiliario urbano para generar mayor interacción.</p>	
<p>Diseño arquitectónico de renovación de las antiguas bodegas, implementando cambios de distribución interna, de materiales en la cubierta para generar jerarquía en fachadas. En complemento también se propone diseño arquitectónico de un auditorio.</p>		

3.2. Propuesta de arborización

Figura 46. Esquema de análisis de fitotectura.



Nota: Elaboración propia.

Figura 47. Esquema de análisis de fitotectura

Acacia roja - Flamboyán	Características	
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre: Acacia roja, Flamboyán • Nombre científico: Delonix regia • Altura máxima: 15m • Diámetro: 25m • Atributos Florales: Miden 30 cm de largo, pinnas entre 20 y 30 pares de folíolos, con estípulas. • Climas: Seca, Húmeda 	
	<th data-bbox="868 495 1148 535">Análisis</th>	Análisis
	<p>El Flamboyán presenta una floración de color roja, siendo implementado en la zona de intervención 1, genera una caracterización de dicha zona, gracias a sus adaptabilidad a los climas, la forma de sus copas y sus alturas, permite la implementación de este, en zonas peatonales y plazas, con diferentes usos, dependiendo del enfoque que se le decida dar.</p>	

Nota: Elaboración propia.

Figura 48. Esquema de análisis de fitotectura

Lluvia de Oro	Características	
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre: Lluvia de oro • Nombre científico: Cassia fistula • Altura máxima: 15m • Diámetro: 25m • Atributos Florales: Miden entre 40 y 50 cm de largo, los folíolos se disponen en 3 a 7 pares, de ovados a elípticos, glabros; con estípulas. • Climas: Seca, Húmeda, Muy húmeda 	
	<th data-bbox="868 1083 1148 1123">Análisis</th>	Análisis
	<p>El árbol Lluvia de Oro, gracias a su longitudes y características, permite generar una caracterización de la zona de intervención 2, mediante sus copas permite generar sombra en los espacios de interacción, además, mediante su característica flor, permite diferenciar las zonas de interacción y brinda al usuario un mayor confort visual del área.</p>	

Nota: Elaboración propia.

Figura 49. Esquema de análisis de fitotectura

Cambulo naranja	Características	
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre: Acacia roja, Flamboyán • Nombre científico: Erythrina poeppigiana • Altura máxima: 22m • Diámetro: 14 • Atributos Florales: Miden entre 20 y 30 cm de largo por 15 cm de ancho, folíolos con forma romboide u ovada, y glándulas en su base; con estípulas libres • Climas: Seca, Húmeda, Muy húmeda 	
	<th data-bbox="868 1722 1148 1761">Análisis</th>	Análisis
	<p>El cambulo naranja, presenta una mayor altura, entre los arboles analizados, gracias a esto, se puede implementar en la zona de intervención 3, generando un equilibrio entre las edificaciones, los vehículos, la zonas urbanas y la propia fitotectura. Gracias a sus flores, resalta la zona donde se encuentra ubicada, al igual que la demás fitotectura implementada.</p>	

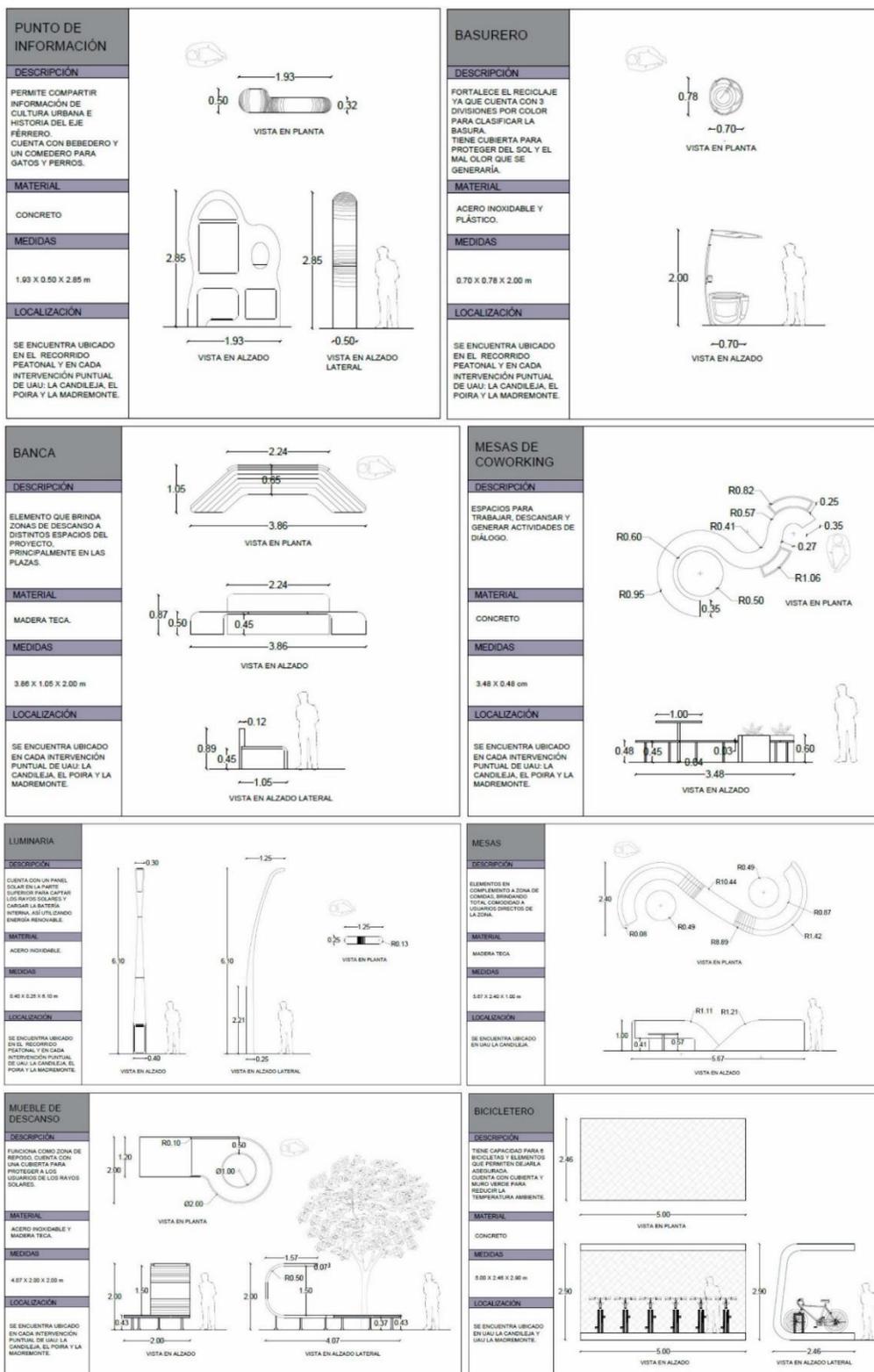
Nota: Elaboración propia.

3.3. Mobiliario urbano.

Parte de las conclusiones del estado de las zonas urbanas en Neiva es la falta de mobiliario urbano en los andenes y parques, las bancas genéricas son hechas de materiales que con el paso del tiempo se deterioran y, a pesar de este dato, no se renuevan. Los mobiliarios urbanos son un complemento de los espacios construidos donde puedan descansar y ayudar en las rutinas diarias de las personas, aquellos con discapacidades físicas e infantes, especialmente si la comunidad usa estas zonas sociales diariamente.

Por ende, en Neiva se tiene una demanda de falta de mobiliario urbano y la necesidad de integrar diferentes modelos que brinden nuevas funciones y solucionen conflictos en los recorridos peatonales como; puntos de hidratación ante los largos recorridos que tiene la ciudad, puntos de información para educar al peatón, mesas con diseños inclusivos, zonas para trabajar al aire libre.

Figura 50. Caracterización del mobiliario urbano



Nota: Elaboración propia.

3.4. Diseño urbano del proyecto.

Figura 51. Propuesta de plaza artesanal



Nota: Elaboración propia.

Tabla 11. Cuadro de áreas de la Unidad de Actuación 1

Unidad de Actuación 1									
Indicador	Especificación	Área (m2)	Indicador	Especificación	Área (m2)				
Zonas duras	Comercio de comidas	4.151	Zonas blandas	Zona verde (comercio de comidas)	1.993				
	Mercado artesanal 1	977		Zona verde (zona de descanso mercado artesanal 2)	1.299				
	Zona de circulación (mercado artesanal 1)	1.068			Zona verde (mercado artesanal 2)	1.107			
	Zonas de bancas	697				Zona verde (anfiteatro)	131		
	Anfiteatro	596					Zona verde (recorrido peatonales)	1.637	
	Mercado artesanal 2	977						Total	23.442
	Zona de descanso (mercado artesanal 2)	1.208							
	Fuente plaza	145							
	Zona de descanso recorrido	4.699							
Recorridos peatonales y cicloruta	2.757								

Nota: Elaboración propia.

Figura 52. Propuesta de plaza recreativa y de interacción



Nota: Elaboración propia.

Tabla 12. Cuadro de áreas de la Unidad de Actuación 2

Unidad de Actuación 2					
Indicador	Especificación	Área (m ²)	Indicador	Especificación	Área (m ²)
Zonas duras	Mirador río La Ceibas	571	Zonas blandas	Zona verde (mirador río la ceibas)	1.641
	Zonas de descanso (mirador río La Ceibas)	223		Zona verde (plaza urbana comercial)	1.162
	Plaza urbana comercial	2.697		Zona verde (bicicletero)	645
	Oficinas de seguridad ambiental	250		Zona verde (anfiteatro)	1.071
	Zona de circulación (plaza urbana comercial)	455		Zona verde (plaza monumento la piedra)	1.550
	Anfiteatro	2.024		Zona verde (recorridos peatonales)	6.032
	Salón múltiple	401			
	Plaza monumento la piedra	7.583			
	Zona de circulación (bicicletero)	1.903			
	Bicicletero	99			
	Zona de descanso recorrido	160			
	Recorridos peatonales y cicloruta	6.148			
			Total	34.615	

Nota: Elaboración propia.

Figura 53. Propuesta reubicación del conservatorio de música



Nota: Elaboración propia.

Tabla 13. Cuadro de áreas de la Unidad de Actuación 3

Unidad de Actuación 2					
Indicador	Especificación	Área (m ²)	Indicador	Especificación	Área (m ²)
Zonas duras	Anfiteatro	1.444	Zonas blandas	Zona verde (anfiteatro)	354
	Conservatorio	1.271		Zona verde (conservatorio)	592
	Zona de estancia 1 (conservatorio)	979		Zona verde (zona de descanso conservatorio)	106
	Zona de estancia 2 (conservatorio)	313		Zona verde (parque mitos y leyendas)	1.006
	Bicicletero	95		Zona verde (recorridos peatonales)	9.108
	Zona de descanso (conservatorio)	452		Total	25.638
	Parques mitos y leyendas	2.260			
	Recorridos peatonales y cicloruta	7.658			

Nota: Elaboración propia.

3.5. Cuadro de áreas generales de la propuesta urbanística

Tabla 14. Áreas totales.

Espacio	Área (m2)	Hectáreas
Área bruta	265.730	26,6
Área pública existente	15.118	1,5
Área de influencia ambiental	39.500	3,95
U.A.U 1	23.442	2,3
U.A.U 2	34.615	3,5
U.A.U 3	25.638	2,6
Secciones de CRA 16 sin intervención	127.417	12,7

Nota: Elaboración propia.

Tabla 15. Espacio público específico de la dinamización del eje

Indicadores	Composición	Área m2	Área total (m2)
Espacio público efectivo antes de la intervención	Plaza de la Piedra	4.606	15.118
	Recorrido batallon	3.253	
	Parque puente cra 16	1.005	
	Antigua estación del tren	4.073	
	Monumento los 3 caballos	2.181	
Espacio público efectivo después de la intervención	Zona 1	23.442	83.695
	Zona 2	34.615	
	Zona 3	25.638	

Nota: Elaboración propia.

Tabla 16. Espacio público para intervenir en el polígono

Indicador	m2	Habitantes de la zona apróx.	% Espacio publico efectivo por habitante (m2)
Espacio público efectivo antes de la intervención	15.118	32725	0,46
Espacio público efectivo después de la intervención	83.695		2,56

Nota: Elaboración propia.

3.5. Tipo de estudio

Según la categorización de los estudios, se realizó una investigación exploratoria en el tramo vial y peatonal que comprende la carrera 16, desde el centro comercial San Pedro Plaza hasta donde se encuentran las bodegas del antiguo sistema férreo; también de carácter descriptivo al recolectar, actualizar y mencionar información pública del polígono, la ciudad y el sistema férreo de Colombia.

3.6. Método de la investigación

Durante el proceso investigativo se hicieron observaciones a detalle del polígono de intervención representadas en redacciones y esquemas gráficos, los análisis y síntesis de la información recolectada siguen las bases teóricas de las investigaciones hipotéticas-deductivas al comprender las variantes que se van a presentar durante la parte deductiva, esto, basándose en el interés al materialismo histórico. Todo obedece a unas rúbricas presentadas por la universidad y retroalimentadas con las asesorías de la profesora, incluyendo ítems en el desarrollo del trabajo.

3.7. Diseño de la investigación

Para concretar el estudio realizado, se emplea el análisis a distintas escalas donde comprende el contexto en que se presenta la problemática, así llegar a la zona inmediata donde se identifica una problemática en el eje del antiguo sistema férreo en Neiva que puede ser solucionada por medio de una intervención a nivel urbano y arquitectónico, es de esta forma que se realiza un diseño no experimental al trabajar con información demográfica y socioeconómica

de entes como el DANE y la Alcaldía de Neiva, incluyendo planes del gobierno colombiano, enfocándose en el estudio cualitativo.

3.8. Universo, población y muestra de investigación

La población son los habitantes de Neiva, con un contexto inmediato (barrios, asentamientos informales, comunidad estudiantil y empleados). Esta investigación encasilla a los ciudadanos neivanos como población de interés a nivel zonal; la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) de La Magdalena, Las Ceibas y La Toma, siendo las comunas 2, 3, 5 y 7.

4. Capítulo IV: Conclusiones y recomendaciones de la investigación

En primera medida, se concluye con la idea de que el eje férreo de Neiva no es de interés urbano aún siendo una de las principales bases del desarrollo del casco urbano, esto es un aspecto negativo según los diagnósticos realizados, su estado actualmente presenta problemas más allá de estar en malas condiciones como el riesgo peatonal, mala distribución y negligencia, la pérdida de este puede llevar a la desconexión de la ciudad y abandono del espacio público de la carrera 16.

Con el estudio a profundidad de la memoria territorial y la forma en que las relaciones dinámicas y estáticas se ven perjudicadas según el estado de los espacios urbanos, se indica el potencial del eje férreo como un hito cultural para la ciudad; la conexión de equipamientos de gran interés por parte de la comunidad, la apropiación de la identidad cultural por medio de diversas estrategias asignadas en distintos espacios según su contexto inmediato, la recuperación, acondicionamiento y consolidación del recorrido que dejó el sistema férreo según el nuevo

desarrollo moderno que ha tomado los últimos años, por último, la creación de escenarios sociales complementados con aspectos visuales para fomentar la preservación de los elementos históricos de la ciudad, entre muchos más.

Se concluye, de igual forma, que el espacio público en Neiva en los últimos años ha tenido distintas intervenciones, si bien se evidencia en antiguos planes propuestos en el polígono de interés, no consiguieron hacer un estudio desde los inicios de lo que significa ese eje férreo, los espacios construidos pierden su función cuando la comunidad no se siente identificada con estos e imponer elementos urbanos desde la teoría tergiversa los planes de renovación urbana. Con esto, la propuesta de dinamización de un segmento del eje requiere entender todo su contexto inmediato, entendiendo y optando por soluciones generales, así crear nodos urbanos donde cada sector podrá brindar servicios de distintas categorías, formando un recorrido que invita a la comunidad a salir de sus casas y disfrutar estas zonas hechas para los ciudadanos, incluyendo a su vez detalles culturales para la apropiación del polígono.

Es así como, el proyecto “*La dinamización del eje férreo de Neiva inspirada en los mitos huilenses y su identidad cultural.*” entrega estrategias, diseños y planteamientos urbanos que permitan replicarse a lo largo de la ciudad, más allá del polígono de intervención utilizado, para esparcir el legado que dejó el eje férreo para mejorar el espacio público, complementándose con nuevas herramientas para mantener los espacios urbanos y la carrera 16 activa con la cooperación de la comunidad neivana.

Bibliografía

- Augé, M., & Mizraji, M. (2020). *Los no lugares* (1.^a ed.). Gedisa Editorial.
- Gehl, J., Vez, K. O. E. D. E. S. A. C. V., & Décima, J. (2022).
- Ciudades para la gente* (2^a en Español ed.). El Equilibrista Otra Vez, S.A. de C.V.
- Estación del Ferrocarril, monumento nacional*. (2012, 12 de Abril). La Nación.
[tps://www.lanacion.com.co/estacion-del-ferrocarril-monumento-nacional/](https://www.lanacion.com.co/estacion-del-ferrocarril-monumento-nacional/)
- Vuelven los trenes a Colombia*. (s/f). Gov.co. (2022, 15 de agosto).
<https://www.dnp.gov.co/Paginas/Vuelven-los-trenes-a-Colombia.aspx>
- Egger, T., & López, J. (2018, 13 diciembre). *Placemaking: 4 intervenciones innovadoras para transformar la vida pública en México*. Ciudades Sostenibles.
<https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/4-intervenciones-innovadoras-para-transformar-la-vida-publica-en-mexico/>
- Perrozzi, A. (2020, 26 septiembre). *De rieles abandonados a espacios públicos: cinco casos*. Transecto. <https://transecto.com/2020/08/de-rieles-abandonados-a-espacios-publicos-cinco-casos/>
- Concepción, D. (2019, 28 abril). *Megapasarela en Concepción: ¿opción para cruzar vía férrea o fin al soterramiento*. Diario Concepción.
<https://www.diarioconcepcion.cl/ciudad/2019/04/28/megapasarela-en-concepcion-opcion-para-cruzar-via-ferrea-o-fin-al-soterramiento.html>
- Uncovered, S. (2015, September 28). *The Goods Line, Sydney's Urban Walkway* | Sydney Uncovered. Sydney Uncovered. <https://sydneyuncovered.com/the-goods-line/#history>

- DE, P. (2021, April 26). *CALLES CONSCIENTES Y SEGURAS*. ArcGIS StoryMaps; Esri. <https://storymaps.arcgis.com/stories/6c15de99f7f943a99df6c9d1e829dd22/print>
- Home / The High Line. (2023, March 13). The High Line. <https://www.thehighline.org/>
- Dell’Oro, J. (2016, March 29). *Las ciudades, su futuro y su identidad cultural* - *Diálogo Político*. Diálogo Político. <https://dialogopolitico.org/actualidad/las-ciudades-su-futuro-y-su-identidad-cultural/>
- Coldwell Banker Commercial Mexico. (2019). *¿Qué es la recuperación del espacio urbano?*. https://cbcmexico.mx/detalle_blog/21/Que-es-la-recuperacion-del-espacio-urbano
- Findeter (2016). *Neiva sostenible 2040*. <https://www.alcaldianeiva.gov.co/NuestraAlcaldia/Dependencias/Documentos%20Planeacin/Neiva%20Sostenible%202040.pdf>
- Departamento Nacional de planeación (2022). *Mesa ferroviaria*. https://onl.dnp.gov.co/Recursos_compartidos/Mesa-Ferroviana-0208-DNP-GA.pdf