

Regeneración del Frente Urbano del Malecón del río Magdalena de la ciudad de Neiva

Karen Vanessa Sánchez Robles

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

Arquitecto

Director (a):

Arq. Armando Saavedra Perdomo

Línea de Investigación:

Ciudad y medio ambiente

Categoría:

Diseño urbano sectorial

Modalidad individual

Universidad Antonio Nariño

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes

Neiva, Colombia

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, 31 de Mayo / 2023.

Resumen

En el malecón del río Magdalena de la ciudad Neiva con el pasar de los años ha incrementado el deterioro urbano a causa del abandono de entidades gubernamentales en varios aspectos como la exigencia de los usos del suelo ubicados paralelamente al malecón los cuales no son los idóneos y no concuerdan con el POT de la ciudad, lo anterior ha generado aumento de inseguridad, suciedad, invasión del espacio público por parte de habitantes de calle y que este sea poco atractivo.

Por tanto, el objetivo de esta investigación es reconocer las causas que incentivan el deterioro y subutilización de este sendero ecoturístico, teniendo en cuenta las actividades que se presentan en el entorno en que se encuentra.

Asimismo, se pretende generar una propuesta que permita la consolidación del espacio público donde se desarrollen actividades arraigadas, se dinamice el comercio artesanal, se genere la cohesión de la totalidad del malecón e interacción social.

Palabras clave: Espacio Público, Borde Fluvial, Apropiación, Interacción Social, Articulación

Abstract

In the Magdalena river boardwalk in the city of Neiva, over the years, urban deterioration has increased due to the neglect of government entities in various aspects such as the requirement of land uses located parallel to the boardwalk which are not suitable and do not agree with the POT of the city, which has led to increased insecurity, dirt, invasion of public space by street dwellers and that this is unattractive.

Therefore, the objective of this research is to recognize the causes that encourage the deterioration and underutilization of this ecotourism trail, taking into account the activities that occur in the environment in which it is located.

Likewise, it is intended to generate a proposal that allows the consolidation of the public space where rooted activities are developed, the handicraft trade is invigorated, the cohesion of the entire boardwalk and social interaction is generated.

Key words: Public Space, Waterfront, Appropriation, Social Interaction, Articulation.

Tabla de contenido

Resumen	3
Introducción	9
1. Capítulo I	7
1.1 Tema	7
1.2 Planteamiento del problema	2
1.3 Descripción del problema	2
1.4 Pregunta de investigación	5
1.5 Sistematización de la pregunta de investigación.....	5
1.6 Objetivos de la investigación	5
1.6.1 Objetivo general.....	3
1.6.2 Objetivos específicos	3
1.7 Justificación de la investigación.....	5
1.8 Alcances de la investigación	5
1.9 Hipótesis	5
1.10 Marco metodológico	5
2. Capítulo II	4
2.1 Marco Teórico.....	5
2.2 Marco Conceptual	5
2.3 Marco Histórico	5
2.4 Marco Lógico	5
2.5 Marco Legal	5
2.6 Marco Referencial	5
2.7 Marco Geográfico	5
3. Capítulo III: Marco operacional y diagnostico	4
3.1 Análisis macro: Municipio de Neiva.....	5

3.1.1 Sistema ambiental	6
3.1.2 Espacio Publico	6
3.1.3 Usos del Suelo.....	6
3.1.4 Infraestructura del Sistema vial.....	6
3.1.5 Cobertura de Servicios Públicos	6
3.1.6 Patrimonio Arquitectónico.....	6
3.1.7 Equipamientos Dotacionales	6
3.1.8 Sistema Cultural - Turístico	6
3.1.9 Dinámicas Demográficas.....	6
3.2 Análisis meso: Mancha Urbana	5
3.2.1 Sistema ambiental	6
3.2.2 Espacio Publico	6
3.2.3 Usos del Suelo.....	6
3.2.4 Infraestructura del Sistema vial.....	6
3.2.5 Cobertura de Servicios Públicos	6
3.2.6 Equipamientos Dotacionales	6
3.2.7 Patrimonio Arquitectónico - Sistema Cultural - Turístico	6
3.2.8 Dinámicas Demográficas.....	6
3.3 Análisis micro: Malecón del Río Magdalena.....	5
3.3.1 Sistema ambiental	6
3.3.2 Espacio Público Productivo	6
3.3.3 Usos del Suelo.....	6
3.3.4 Infraestructura del Sistema vial.....	6
3.3.5 Cobertura de Servicios Públicos	6
3.3.6 Sitios turísticos, monumentos y patrimonio arquitectónico	6
3.3.7 Equipamientos Dotacionales	6

4. Capítulo IV: Fase Proyectual	4
4.1 Estrategias	5
4.1.1 Estrategias Escala Macro	6
4.1.2 Estrategias Escala Meso y Micro	6
4.2 Propuesta	5
4.2.1 Lineamiento de diseño	6
4.2.2	6
5. Conclusión	4
Lista de Referencias	5

Lista de imágenes

Figura 1	7
Figura 2	12
Figura 3	13
Figura 4	13
Figura 5	14
Figura 6	20
Figura 7	22
Figura 8	23
Figura 9	24
Figura 10	25
Figura 11	26
Figura 12	28
Figura 13	29
Figura 14	30
Figura 15	31
Figura 16	31
Figura 17	32
Figura 18	32
Figura 19	33
Figura 20	34
Figura 21	35
Figura 22	36
Figura 23	37
Figura 24	38
Figura 25	38
Figura 26	39
Figura 27	40

Figura 28	42
Figura 29	43
Figura 30	44
Figura 31	45

Introducción

El proyecto se localiza en la ciudad de Neiva; la cual se encuentra ubicada entre la cordillera central y oriental, en una planicie sobre la margen oriental del río Magdalena, en el valle de la misma cruzada por los ríos Las Ceibas y el Río del Oro. Tiene una economía muy dinámica basada en el ecoturismo, gastronomía, industria y comercio. Sus principales actividades económicas son la agricultura y la ganadería representando el 64.9% del sector primario. De igual forma el municipio goza de riquezas naturales y elementos patrimoniales que destacan la ciudad. (Alcaldía de Neiva, 2006).

En este municipio el paisaje urbano y natural se ha visto afectado por la falta de planificación y proyección. El proyecto Regeneración Urbana del Malecón Turístico – Recreacional del Río Magdalena, pretende revitalizar el borde del río, esta zona se caracteriza por la consolidación de actividades arraigadas y entorno paisajístico. Con el pasar de años se ha venido presentando su deterioro urbano razón por la cual no es una zona llamativa para la población o el turista donde puedan realizar diferentes actividades y hacer intercambio socio-cultural, los usos actuales en su mayoría son automotrices (lavaderos - servitecas), bares, estancos, chatarrería y bodegas por lo cual se ha vuelto un sector poco atractivo. Además, su estado de abandono por las entidades gubernamentales ha generado aumento de inseguridad y suciedad. El estado actual impide el desarrollo del comercio actual existente, interacción con el paisaje, ser atractivo turístico de la ciudad, articulación con los demás espacios públicos y el

parque isla del Magdalena. Por ello es necesario diseñar estrategias de intervención que puedan llevarse a cabo para superar la problemática.

Capítulo I

1.1 Tema

Apropiación y Cohesión del Borde Urbano

1.2 Planteamiento del Problema

En el crecimiento de la ciudad de Neiva se generó de a partir de un centro histórico que con el pasar de los años tuvo como eje ordenador de crecimiento el río Magdalena, ante la ausencia de espacio público de recreación este borde urbano se convirtió en el malecón del río Magdalena, pero este fue dejado en el olvido en el desarrollo integral de la ciudad motivo por el cual esta estructura ecológica principal no tiene conexión con lo urbano, estando deteriorada y degradada. Debido a que la ciudad tuvo un crecimiento poco planificado, siendo esto propio de las ciudades latinoamericanas (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017), convirtiéndose en un impacto negativo para el municipio.

1.3 Descripción del Problema

Colombia es un país que se desarrolla al borde de los ríos, desde años atrás los humanos siendo comunidades nómadas se situaban en cercanías con fuentes hídricas, se daba por la importancia de esta como medio de transporte y recurso económico. En la actualidad en el departamento del Huila municipios como Neiva no generan integración con el río, este fue

lineamiento ordenador de crecimiento urbano, pero a medida en que la ciudad fue creciendo en su desarrollo integral fue dándole la espalda al borde urbano. El problema del presente proyecto emerge en el entorno del borde fluvial que representa el Malecón del río Magdalena, el cual es un eje estratégico de comercio y turismo, en este se aglomeran la mayoría de los turistas que llegan a la ciudad y familias que desean tener un lugar de esparcimiento agradable. Su ubicación es en la avenida en la Avenida Circunvalación la cual es una de las vías principales conectando Noroccidente - sur de la ciudad de Neiva, el malecón inicia en el muelle del Caracolí hasta el puerto de las damas, entre estos se encuentran numerosos lugares turísticos o patrimonio como lo es el Museo Huilassi Park, el Mirador el Mohán, restaurantes, La ruta del Achira (paseo en canoa sobre el río), zona comercio artesanal y monumento al pescador donde se localizan los vendedores de pescado “artesanal”.

Allí se denota la subutilización de dicho espacio público que no permite la potencialización de las actividades económicas e interacción social, en este sector se ha venido presentando una transformación urbana negativa. Esta debería ser de una zona de desarrollo turístico prioritario según el POT de Neiva en el acuerdo 026 del 2009 y el río referente de ciudad. A lo largo de los años este ha presentado situaciones de deterioro, invasión de espacio público, contaminación visual, auditiva, ausencia de recorridos peatonales ecoturísticos, inseguridad, aglomeración de automóviles en hora pico, lugar de poco interés a la población y aparición de establecimientos de carácter comercial sin ningún control de uso de suelo lo que genera actividades no acordes con el uso del sector. Algunas de las causas por las cuales se genera esta situación es la falta de sentido de pertenencia y conciencia de los habitantes, mal uso del espacio público, incumplimiento de la normativa en defensa del medio ambiente; patrimonio histórico y cultural, nulo interés de entidades gubernamentales en el crecimiento urbano.

Por ello es pertinente realizar comprensión de dicho espacio para generar apropiación y articular su totalidad entre lo urbanístico y ambiental, logrando potencializar el malecón de forma planificada. Con este objetivo se proyecta la ejecución de un diseño para satisfacer las necesidades de espacio público, aprovechamiento de las condiciones naturales y paisajísticas como elementos de planificación y desarrollo de ciudad, generar zonas culturales y económicas con conectividad que beneficien a la población y los visitantes que frecuentan la ciudad.

Figura 1. Matriz de Análisis Causa – Efecto



Elaboración propia

1.4 Pregunta de Investigación

¿Se puede recuperar un sector de la ciudad que presenta alto grado de deterioro tanto en lo urbano, económico, social y ambiental?

1.5 Sistematización de la pregunta de investigación

- ¿Cómo se puede integrar el malecón del río Magdalena con la ciudad siendo este un medio conector del espacio público?
- ¿De qué forma se puede generar una conexión continua del malecón y de este con el parque isla al igual que con el borde urbano?
- ¿Cómo es la relación del comercio y los usuarios con respecto al uso del espacio público?
- ¿Cómo se puede generar apropiación del espacio público existente en el malecón del río Magdalena?

1.6 Objetivos de la Investigación

1.6.1 Objetivo General

Proponer un plan parcial de redesarrollo que permita efectuar la sustitución de estructuras urbanas y arquitectónicas que mejore la calidad de vida de los habitantes, generando nuevas dinámicas económicas y vincule la ciudad al eje ambiental del malecón con la ciudad.

1.6.2 Objetivos Específicos

- Realizar el análisis urbano regional para el reconocimiento del territorio por medio de un diagnóstico con base a los factores ambientales, económicos, sociales y urbanos en malecón del río Magdalena en Neiva y su frente urbano.
- Desarrollar la caracterización del polígono de intervención por medio de las estrategias de diseño definidas en el diagnóstico para la mejora sustancial del espacio público, la estructura urbana, arquitectónica y la articulación vial.
- Proponer un diseño urbano sectorial para la recuperación y renovación del frente urbano del malecón para lograr su articulación con el eje ambiental.

1.7 Justificación de la Investigación

El proyecto inicio con una investigación de donde se logró obtener una problemática que se presenta en la ciudad de Neiva, específicamente en el borde del río Magdalena que al también llamamos Malecón del Río Magdalena, analizando se observó la subutilización de dicho espacio público que no permite la potencialización de las actividades económicas e interacción social, en este sector se ha venido presentando una transformación urbana negativa por diferentes factores entre ellos se denota la falta de interés por parte de las entidades gubernamentales.

Con lo mencionado anteriormente el proyecto busca proporcionar una solución frente a la problemática expuesta por la infrautilización del espacio público, este pretende generar mediante

el recorrido ecoturístico donde se encontraran diferentes zonas como la cultural, ecológica, zona recreativa activa y zona artesanal, todo esto para realzar el borde fluvial creando conectividad de lo ambiental con lo urbanístico dándole continuidad al malecón para el desarrollo comercial y turístico por medio de una propuesta de diseño que cumpla con estas necesidades analizando vías, usos, normativa, población flotante, patrimonio y análisis de la parte ambiental.

Para la propuesta planteada en el Malecón del Río Magdalena se tiene pensada una herramienta de planificación como lo es la renovación urbana, que permite reorientar el crecimiento de la ciudad, identificando zonas que no están siendo aprovechadas, están deterioradas o de cierta forma abandonadas como en este caso es el borde fluvial, con está logrando transformarla generando suelo urbanizable con la intención de brindar mayor calidad de vida beneficiando a comerciantes (población flotante), turistas, residentes cercanos al sector , como lo es la renovación urbana.

1.8 Alcances de la Investigación

El proyecto se limita a conocer las actividades realizables que se distribuirán en los diferentes espacios planteados estratégicamente para el Malecón del río Magdalena, allí se encontrara zona ecológica, cultural, zona recreativa activa y zona artesanal, estas se ubicaran en la avenida circunvalación desde el puerto de las damas hasta el muelle del Caracolí, generando apropiación de este por parte de la población y turistas, para ello se diseñará espacio público continuo relacionando las dinámicas urbanas con el ecosistema. Este sendero ecoturístico logrará conectar con el espacio público cercano, lo que eventualmente hará evolucionar el borde fluvial como referente de ciudad. De igual manera se pretende conocer las necesidades de la población

flotante existente (comerciantes) a través del reconocimiento y clasificación de su trabajo y economía con el objetivo de que el malecón sea propicio para la comunidad.

1.9 Hipótesis

Crear una propuesta para la organización y proyección del espacio público en el Malecón del río Magdalena que provocara la apropiación acertada del mismo, permitiendo el mejoramiento de las actividades económicas e interacción social, la conexión de las dinámicas urbanas y el ecosistema.

1.10 Marco Metodológico

La metodología integra un análisis de observación y lectura de documentos teóricos con el fin de generar un diagnóstico actualizado y realista, teniendo en cuenta las relaciones urbanas estáticas y dinámica presentes en el territorio comprendido tanto en el área de influencia como en el área de intervención, analizando así la situación problema y definiendo diversos parámetros de investigación que permitan realizar más adelante entrevistas a la población objeto (tanto fija como flotante) y hacer uso de herramientas como la cartografía social para conocer cuáles son las problemáticas que ellos presentan y conocer los diversos factores positivos y negativos que posee el territorio según el criterio propio de su habitantes.

Realizar un análisis a la fuente hídrica y de los elementos del paisaje que hay a su alrededor, conocer el valor ecológico de los ecosistemas fluviales. Los resultados evidencian problemáticas y potencialidades asociadas a la habitabilidad de los dos casos citados.

Para la proyección de propuesta se hará la delimitación del malecón teniendo puntos de referencia, realizando inventario del patrimonio mitológico y cultural, dividiendo las posibles zonas en las que se dividirá teniendo en cuenta los espacios consolidados por artesanías y comerciantes. Todo esto se realizará con el objetivo de lograr diseñar espacio público de apropiación articulando las dinámicas urbanas y el ecosistema inmerso en la ciudad permitiendo espacios de actividad económica, cultural e interacción social.

Figura 2. Matriz Objetivos – Actividades – Técnica y Recursos

OBJETIVOS	ACTIVIDADES	TECNICA	RECURSOS
Realizar el análisis urbano regional para el reconocimiento del territorio por medio de un diagnóstico con base a los factores ambientales, económicos, sociales y urbanos en malecón del río Magdalena en Neiva.	Describir las problemáticas y potencialidades de las relaciones estáticas y dinámicas con base a las escalas macro, meso y micro.	Plan de Ordenamiento Territorial	POT, Páginas Web, Informes estadísticos, mapas, gráficos, documentos municipales o departamentales.
	Identificar los factores ambientales, económicos, sociales y urbanos.	Matriz DOFA cartografía	POT, Páginas Web, Informes estadísticos, mapas, gráficos, documentos municipales o departamentales.
	Definir polígono de intervención	Revisión de planimetría POT, Planeación en la alcaldía, Google Maps y desarrollarlo en Illustrator	Páginas Web, Programa Illustrator, Fotografías, Gráficos, Tablas.
	Recorrido de campo y Encuestas a la población (Cartografía Social)	Visitar el lugar (Observación directa)	Perspectiva Personal entendiendo los factores principales del problema
Desarrollar la caracterización del polígono de intervención por medio de las estrategias de diseño definidas en el diagnóstico para la mejora sustancial del espacio público en el malecón del río Magdalena en Neiva.	Analizar sistemas estructurales de servicios (espacio público) del Malecón del río Magdalena, el Puerto de las Damas y lugares cercanos	Visita de campo (observación directa), encuestas, revisión de antecedentes y evolución del lugar	Páginas Web, Programa Illustrator, Fotografías, Tablas, Gráficos
	Analizar el contexto urbano del polígono de intervención para descubrir la dinámica urbana	Reconocer el lugar a nivel físico espacial, económico y cultural con el fin de proponer actividades que ayuden a la conexión malecón - Ciudad	Determinantes Urbanas, POT, DANE, Población, Alcaldía de Neiva
Proponer un diseño urbano sectorial para la apropiación del espacio público, logrando la interacción del Malecón del río Magdalena con la ciudad.	Analizar las determinantes físicas del polígono de intervención	Desarrollar a mano alzada y AutoCad	Bocetos de diseño, referentes de diseño, fotografías del lugar, fitotectura, actividades dinamizadoras del lugar
	Modelar el concepto de diseño - propuesta puntual Centro ecoturístico para el malecón del río Magdalena	Programas y Computador con las especificaciones requeridas	Modelado 3D en Skeptchup 2021
	Renderizar propuesta puntual Video Render del Centro ecoturístico para el malecón del río Magdalena	Programas y Computador con las especificaciones requeridas	Renderizar en Lumion, Twinmotion

Elaboración Propia

2 Capítulo II

2.1 Marco Teórico

Bases Teóricas

La ciudad además de ser un territorio de formas, zonas y espacios de edificaciones, debe contar una historia o acontecimiento que transmita y exprese lugares que generen vida urbana, de manera que las formas se conviertan en relaciones con un vínculo sentimental en relación a lo que está comunicando la ciudad. Si esta fuera solo forma o espacio, carecería de identidad o apropiación por eso la vida de la ciudad se caracterizaba, y sigue haciéndolo, por lo simultáneo, lo múltiple y lo fragmentado. (Pergoli, J., & Moreno, D., 2012).

En relación a lo anterior el concepto de “territorio” debe ser visualizado como un espacio valorizado y construido culturalmente. Este espacio se genera con el objetivo que la población se apropie de él y refuerce las identidades culturales propias de la misma.

Gilberto Giménez (2004), hace referencia a que el concepto de territorio es multiescalar, ya que puede ser aprehendido en diferentes niveles de la escala geográfica, y que los geógrafos han elaborado también el concepto de paisaje en estrecha relación con el de territorio, ya que se considera al primero cómo símbolo metonímico y componente diferenciador de este último. Por otro lado, menciona que la cultura, entendida como una pauta de significados, constituye una dimensión fundamental del territorio, porque la apropiación del espacio no tiene sólo un carácter instrumental, sino también simbólico expresivo.

Por otro lado, se podría retomar que las ciudades son oportunidad, diversidad y encuentro. En estas más que urbanizar se arquitecturiza, lo cual implica geometrizarlo e instalar a continuación una serie de elementos considerados elocuentes y con cierta pretensión innovadora y creativa (Jacobs, J .1961)

Complementando lo anterior Borja, J (2001) nos habla del espacio público donde este no es un espacio residual entre calles y edificios, tampoco es un espacio vacío considerado publico simplemente por razones jurídicas. Estos espacios mencionados tienen potencial de espacio público, pero hace falta algo más para que sean espacios publico ciudadanos, pues estos son principales en el urbanismo, cultura urbana y de la ciudadanía. Siendo un espacio físico, simbólico y político.

Añadiendo a lo anterior, se toma la producción del espacio público apuntando a la estrategia de regeneración donde cubre diferentes tipos de actuaciones como:

- Recuperación de los centros históricos degradados por medio de apertura de calles y plazas, animación lúdica y comercial en espacios abiertos como ferias, exposiciones, fiestas, etc.; equipamientos universitarios y culturales, conversión en zona de peatones y mejora de las calles existentes, medidas para crear una imagen de más seguridad, etc.
- Reconversión de vías urbanas que en las últimas décadas han quedado monopolizadas por la circulación en avenidas, paseos, bulevares, jardines, terrazas, etc.
- Mejora mediante ajardinados, mobiliario urbano, iluminación, equipamientos socio – culturales actuaciones sobre los entornos, etc., de calles y plazas de los barrios de bajo nivel de urbanización, a menudo antiguas periferias, que se convierten en verdaderos espacios públicos de uso colectivo y que proporcionan calidad de ciudad a estos barrios.

Los proyectos y la gestión de los espacios públicos son a la vez una oportunidad de producir ciudadanía y una prueba de desarrollo de la misma, su distribución más o menos desigual, su concepción articuladora o fragmentadora del tejido urbano, su accesibilidad y su potencial de centralidad, su valor simbólico, su polivalencia, la intensidad de su uso social, su capacidad para crear ocupación, su capacidad para fomentar nuevos “públicos”, la autoestima y el reconocimiento social, su contribución para dar “sentido” a la vida urbana son siempre oportunidades que nunca habrían de desaprovecharse para promover los derechos y obligaciones políticas, sociales y cívicas constitutivas de la ciudadanía. (Borja, J. 2001)

Adicionalmente, Jacobs, J. (1961) habla de la diversidad de usos. Donde afirma que, si queremos vivir en una ciudad viva, vigilada, atenta a lo que sucede, amena e interesante de habitar es necesario que, en sus calles, en sus plazas, se dé una diversidad constante de usos, de ejemplo pone una zona de oficinas donde esta solo estaría siendo transitada antes de las nueve, probablemente a la hora de almorzar y en el horario de salida a las cinco, seis, siete. Pero esta durante la noche será un lugar desolado. Con lo anterior también se puede concluir que “una calle muy frecuentada tiene posibilidades de ser una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura”

Siguiendo con la descripción de ciudades y como deben ser sus calles para funcionar; las manzanas deben de ser cortas, es decir las calles y las oportunidades de doblar esquina tienen que ser frecuentes, otra condición es entremezclar en el sector edificios donde varíen la edad y condición, con proporción de casas antiguas.

Siguiendo con Waterfronts siendo este importante para el proyecto de trabajo de grado y teniendo relación directa tomamos la teoría planteada por Galimberti (2014), la cual se basa en la transición de los cuerpos de agua con el espacio terrestre y en los que se presentan dinámicas económicas, culturales, sociales y ambientales; mostrando diferentes patrones de desarrollo y adaptación a las condiciones naturales del entorno, contribuyendo a la calidad de vida de la población que reside en estos espacios.

Estos lugares los plantea como zonas de desarrollo de abastecimiento y puertos fluviales que funcionaban como recolector de mercancía generando centros industrializados en donde se realiza dinámicas económicas de dichas ciudades mencionadas en el artículo entorno a los principales cuerpos de agua, pero con el tiempo, el desarrollo y el uso de nuevas tecnologías estos fueron olvidados ocasionado un alto grado de decadencia en dichos espacios y zonas aledañas, lo que causo que estos pasaran de ser representativos de desarrollo urbano a lugares de delincuencia, inseguridad, deterioro y prestada para consumo de alucinógenos. (Galimberti, 2014).

En la Conferencia mundial sobre el futuro urbano realizada en Berlín en el año 2000 se aprobaron 10 principios para el desarrollo sostenible de los waterfronts urbanos, estos principios fueron años después en la exposición arquitectura de la bienal de Venecia en el 2004. Posteriormente estos se adoptaron por las entidades internacionales en la exposición internacional de Zaragoza en 2008, en los que se plantea las principales consideraciones que se deben tener en cuenta ante las intervenciones en zonas directamente relacionadas con los waterfronts.

Tabla 3. Principios Conferencia mundial sobre el futuro urbano

PRINCIPIOS CONFERENCIA MUNDIAL SOBRE EL FUTURO URBANO

Nº	Principios de desarrollo sostenible de los waterfronts
1	Asegurar la calidad del agua y del medio ambiente
2	Desarrollar la relación entre los waterfronts y la estructura urbana
3	Respetar la identidad del lugar
4	Promover la diversidad de actividades, tanto en tierra como en agua
5	Garantizar el acceso público al waterfront.
6	Facilitar la colaboración entre el sector público y privado
7	La participación pública como elemento de sostenibilidad
8	La recuperación de los waterfronts son proyectos a largo plazo
9	La revitalización de los waterfronts es un proceso continuo
10	Las operaciones de los waterfronts proporcionan beneficios a través de redes internacionales de conocimiento

Elaboración Propia - Adaptado de “10 principios para el desarrollo sostenible de las áreas de “waterfront” Urbano” por Naciones Unidas, 2000, p. 1. Recuperado de <https://bit.ly/2XIYHk6>

Finalmente, se toma se toman algunos objetivos de desarrollo sostenible, Estos son un plan maestro también conocidos como Objetivos Mundiales, se adoptaron por todos los Estados Miembros en 2015 como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad para 2030.

Los 17 ODS están integrados e interrelacionados entre sí, ya que reconocen que las intervenciones en un área afectarán los resultados de otras y que el desarrollo debe equilibrar la sostenibilidad medio ambiental, económica y social. (PUND, 2015)

Los que tendremos en cuenta para el proyecto de trabajo de grado son:

- **Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles.** Esta se toma con el fin de regenerar áreas públicas verdes, mejorar la planificación y gestión urbana de forma que sea participativa e inclusiva
- **Objetivo 15: Vida de Ecosistemas Terrestres.** Gestionar las medidas para reducir la pérdida de hábitats naturales y biodiversidad, los cuales forman parte de nuestro patrimonio común. Apoyar la seguridad del agua, fauna y flora representando estas la salud de nuestro planeta y evitando la aparición de enfermedades.

ANTECEDENTES

- **Parque del Río Medellín** (Arquitectura Panamericana, 2020)

Este proyecto es el sello distintivo de la Alcaldía de Aníbal Gaviria (2012 - 2015), su diseño y construcción fue realizado por los arquitectos Sebastián Monsalve y Juan David Hoyos a partir del 2014, este se planteó buscando soluciones a las problemáticas del río, pues este se encontraba desvinculado de las dinámicas urbanas y social de la ciudad por la formación de caminos nacionales y regionales. Por este motivo, el proyecto busca conectar la ciudad desde el río de sur a norte, por lo cual debe revitalizar y transformarlo como jerarquía ambiental, cultura, educación, deporte y movilidad. Es decir, considerando el río como un corredor biológico, buscando así restaurar la calidad del aire y del agua, para lo cual el programa del parque se enfoca en fomentar la conciencia ambiental, proteger especies nativas de la región, conectando la red biológica del valle y protegiéndolo de crecimiento urbano.

En cuanto a la estrategia y al modelo de movilidad, se plantea un sistema articulado al transporte masivo actual. Además, se buscan alternativas hacia una ciudad más limpia, en la cual se dé acceso a las bicicletas, al peatón y a las personas con movilidad reducida. Por este motivo se proponen sobre el mismo tramo varios tipos de vía: 82 km de vías soterradas, 22 km de vías cubiertas y 185 km de vías a nivel. Esto permite generar mayor espacio público disminuyendo los niveles de ruido, la emisión de gases y mejorando el paisaje. Es decir, prima la movilidad no motorizada sobre la motorizada, generando así 34 km de senderos peatonales, 12 puentes peatonales, 32 km de ciclo ruta y 45 ciclo parqueaderos. Y a su vez se generan más de 200.225 m² de espacio público en el cual se siembran 1.773 árboles de 126 diferentes especies.

El proyecto impacta a 9 de las 16 comunas de la ciudad y a 48 barrios, debido a que tiene un área de 325.7 ha y se realiza a partir de la división de tramos, son 8 tramos, los cuales se demorarían 10 años en construirse, y es un trabajo conjunto de entidades públicas y privadas, y participación de la comunidad. Con estos últimos la información se maneja a partir de las reuniones de socialización y de apropiación en el territorio, talleres consultivos, mesas participativas, en los cuales se hacían cartografías sociales, recorridos fotográficos, entrevistas, conversatorios, y más de 553 actividades con un total de 87 mil asistentes.

- **Regeneración del Malecón Joaquín Abensur y Centro de Difusión de la Cultura Amazónica** (Sanabria Bustamante, J.D.(2020))

El siguiente trabajo plantea la necesidad de mejorar y regenerar un espacio urbano de carácter público en la ciudad de Iquitos como lo es el malecón Joaquín Abensur. Este proyecto aprovecha la ubicación estratégica en el corazón de la ciudad para emplazarse adecuándose a su

entorno y para mejorar una actividad existente e incipiente, direccionado hacia una vista paisajística al río Itaya. El proyecto incluye actividades culturales para difundir la cultura amazónica permitiendo el desarrollo de arte nativo propio de la zona. La investigación partió del reconocimiento del malecón Joaquin Abensur como un espacio importante dentro de la ciudad de Iquitos que debía mejorarse como parte de un circuito turístico existente. Sentir el lugar, conversar con los usuarios, y visitantes fue un punto de partida importante para su investigación lo que lo llevó a determinar su interés en ampliar este espacio ganándole área hacia el río y dándole calidad al comercio existente. El planteamiento parte del respeto a una visión limpia hacia el río y la continuidad del circuito urbano dándole fluidez al peatón a nivel de malecón y planteando las actividades a desarrollarse en un nivel inferior conectado con el río. Delimita claramente el espacio urbano integrado a la ciudad y el espacio urbano integrado al río y es aquí donde cambia la materialidad de ambos espacios en el proyecto.

- **Regeneración urbana del malecón del río Satipo en el eje organizador de la estructura urbana de la ciudad** (Matus Arellano, A. (2022))

La regeneración urbana del malecón del río Satipo, procura ser un aporte en la mejora urbana y tiene como objetivo ser el eje organizador de la estructura urbana de la ciudad, a través de la modernización de sus espacios públicos e integración con el tejido urbano del malecón del río Satipo, el cual proveerá una infraestructura arquitectónica de equipamiento especializado como el acuario, biblioteca y museo de etnias nativas, de manera que le permita difundir la cultura ancestral de las etnias nativas y su gran biodiversidad biológica y forestal de la región, todos estos recursos naturales y culturales le permitirá consolidar y fortalecer el desarrollo urbano arquitectónico integral de la provincia de Satipo.

- **La regeneración urbana implementada en Guayaquil y Barcelona. Desvelando la retórica proyectual del espacio público.** (Navas-Perrone, M. B. (2019)

En este proyecto se genera la construcción de espacio público con la estrategia crear símbolos de legitimidad política, a la vez que concreta el objetivo de rentabilidad económica. Este espacio público quieren destinarlo como lugar de la ciudadanía y ocultar la privatización de las plusvalías e implementación de políticas de control para regular la sociabilidad urbana.

2.2 Marco Conceptual

En este proyecto de trabajo de grado se encuentran diferentes conceptos de para la identificación y representación de las distintas cualidades que se enmarcan el proceso de investigación y diseño del proyecto a continuación, se mencionaran como punto de orientación, por esta razón se toman los más relevantes para la temática del proyecto.

- **Regeneración Urbana:** Según la definición de la RAE define el verbo “regenerar” como dar nuevo ser a algo que degenero, restablecerlo o mejorarlo.

Asimismo, la regeneración urbana suele ser definida como un nuevo proceso de producción urbana que surgió hace varias décadas, el cual consiste en la realización de grandes proyectos urbanos de reconversión de la ciudad existente, volviéndose tendencia mayor del urbanismo contemporáneo en ciudades de Europa y América del Norte (Rodrigues-Malta, 2001)

En apoyo de lo mencionado De Magalhães precisa en su intento de definición de regeneración urbana que se trata de un “campo empírico de política pública que busca atender una problemática urbana específica sobre la base de intervenciones que han funcionado en circunstancias parecidas” (De Magalhães, 2015).

Sin embargo, la regeneración difiere de la renovación urbana en el sentido en que no busca solo un proceso de cambio físico – espacial, sino también una dinamización económica, mediante la atracción de nuevas actividades económicas y de residentes y un cambio de imagen global.

De igual forma también se distingue de revitalización urbana o de la rehabilitación urbana pues las acciones no implicarían ningún modo de acción específico. En cambio, la regeneración urbana consiste en abordar el reciclaje urbano buscando al mismo tiempo la transformación física, económica y social. (Roberts, 2008).

- **Dinámicas Urbanas:**

La dinámica urbana puede entenderse como la resultante de un conjunto de fuerzas que actúan sobre la ciudad transformándola, fuerzas que trabajan desde adentro o fuerzas endógenas y fuerzas que intervienen desde el exterior del área urbana o fuerzas exógenas. (Horacio, 2019)

- **Espacio Público:** Para Juan Carlos Burga el espacio público “es el espacio urbano de acceso universal. Debe ser inclusivo, abierto y estar apto para distintos usos”. Jorge Draxl, por su parte dice que "el espacio público es todo aquello que no es privado y que es utilizable por cualquier ciudadano. Las calles, avenidas, parques y malecones son espacios públicos, que varían en extensión, en programa, en características". Con lo

anterior podemos concluir que el espacio público es la propiedad pública en la que cualquier persona tiene derecho a circular o estar en paz y armonía. (Burga, 2013)

- **Malecón:** Según la RAE es un lugar donde se condicionan diferentes actividades, siendo esta un área que puede ser inundable, que protege a la comunidad de los avances descontrolados del agua.

Los malecones son vistos como la solución a las problemáticas de los bordes fluviales, pues estos generan zonas de integración e interacción social para el desarrollo de actividades económicas, sociales, culturales y ambientales.

En el malecón se crean zonas de contemplación de lo ambiental, las cuales también son llamadas miradores. Algunos tienen área considerable y construyen galerías, museos, centros culturales, teatros, entre otros equipamientos compactos en el espacio público.

- **Apropiación del espacio público:** Uno de los procesos consustanciales en el territorio es el fenómeno de la apropiación. Este proceso, marcado por conflictos, permite explicar de qué manera el territorio es producido, regulado y protegido en interés de los grupos de poder. La apropiación como fenómeno socio-cultural, tiende a realizarse por lo general, a través de operaciones en donde se manipulan líneas, puntos y redes sobre una determinada superficie. Esta apropiación del espacio, se da en función de imperativos económicos, políticos, sociales y culturales.

Gilberto dice que la apropiación del espacio se puede manifestar en dos vertientes: “utilitaria-funcional” y “simbólico-cultural”.

El primer tipo de apropiación —como categoría—, plantea un espacio/territorio utilizado/usado como intercambio de recursos, medio de subsistencia, como abrigo o zona de refugio. Por ejemplo, el comercio ambulante en las calles, la extensión del comercio

fijo hacia la calle, para así lograr una no ocupación del ambulante; u otro ejemplo sería la ocupación de las personas en situación de calle (indigentes) haciendo uso del espacio como un lugar de hábitat o de convivio.

El segundo tipo corresponde, a lo “simbólico-cultural”, y es cuando el espacio se valora como un repertorio de connotaciones de significados culturales, como puede ser cuestiones políticas, sociales, tradicionales o inclusive costumbres. (Giménez, Gilberto 2004).

- **Servicios Ecosistémico:** Estos servicios son beneficio de lo que un ecosistema aporta en la sociedad; mejorando la salud, la calidad de vida de las personas, la economía. Estos servicios con el resultado del funcionamiento de los ecosistemas.

“la estrecha relación que la biodiversidad tiene entre su estructura, composición y función y los sistemas sociales, se da a través de procesos ecológicos que son percibidos como beneficios que generan bienestar y permiten el desarrollo de los sistemas culturales humanos en sus dimensiones sociales, económicas, políticas, tecnológicas, simbólicas y religiosas.” (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible e Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt, 2017)

- **Actividad Turística:** Actuaciones y operaciones llevadas a cabo por los prestadores de servicio, con el fin de aprovechar al máximo los recursos materiales y artificiales puestos a disposición del turista.
- **Ecoturismo:** Es la modalidad turística responsable y especializada que se desarrolla en áreas con atractivo natural las cuales se visita sin afectar con el fin de apreciar, disfrutar y

estudiar estos atractivos. Se enmarca dentro de parámetros de desarrollo humano sostenible teniendo presente la fomentación de conservación.

“Este pretende la recreación, el esparcimiento y la educación del visitante a través de la observación, el estudio de los valores naturales y de los aspectos culturales relacionados con ellos” (Mincit, 2018).

- **Borde Fluvial:** Según Felipe Bardales, el borde fluvial puede transformarse en un eje de movilidad peatonal de uso intenso, el diseño urbano debe buscar prioritariamente convertirlo en un lugar destinado a la permanencia de las personas, mediante la creación de espacios destinados al ocio y al disfrute del ecosistema fluvial, donde los ciudadanos puedan volver a encontrarse con su río, con la naturaleza y entre sí, y que de esta manera pueda formar parte de su identidad urbana.

Este en si el límite de un cuerpo hídrico, en este caso de la ciudad el cual genera espacio público siendo este el malecón. (Bardales Aliaga, F. 2019)

- **Sostenibilidad:** “Las ciudades deben ajustar sus formas y funcionalidades urbanas para contribuir a la buena gestión de las dinámicas territoriales, articulación de los espacios urbanos, incremento de la habitabilidad en el espacio público y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.” (Rueda, 2002).
- **Conciencia Ambiental:** Según Febles (2004) la conciencia ambiental es definida como el sistema de vivencias, conocimientos y experiencias que el individuo utiliza activamente en su relación con el medio ambiente, infiriendo la presencia de subjetividad en el proceso de interrelación con el entorno.

2.3 Marco Histórico

La ciudad de Neiva fue fundada por españoles el 24 de mayo de 1612, el territorio les brindo protección gracias a la barrera natural (río Magdalena), abastecimiento, paso terrestre y fluvial en la época de la colonia. Desde su fundación se configuro formando núcleos alrededor de la plaza central en donde se agrupaban las principales edificaciones entre las que estaban las de carácter religioso, civil y educativa. A esto se le añadió caminos peatonales que en su mayoría se mantienen en la actualidad y conforman lo que hoy llaman “Centro Tradicional”.

En el siglo XVIII, inicia el visible crecimiento de la ciudad de manera longitudinal sobre el eje de la calle real (hoy conocida como la carrera quinta) y hacia el río Magdalena por el desarrollo ganadero y comercial, obteniendo la facilidad de transporte de carga hacia el norte y sur. Pese a lo anterior mencionado el río Magdalena fue únicamente un elemento tangencial el cual sirvió fundamentalmente como proveedor de servicios para la ciudad, pero no llegó a ser parte de la estructura urbana. En el mismo siglo hacia el año 1785, la huella urbana crece en comparación a la inicial, esta se conforma de una plaza, una capilla y unas casas construidas en madera.

En 1827 los fenómenos naturales ocurridos afectaron el crecimiento y causó un lento desarrollo. Seguidamente en 1856 la huella urbana aumenta llegando a ser 53 hectáreas y una población aproximada de 5.356 personas.

En 1900, el crecimiento influyó notablemente por la guerra de los mil días generando en 1905 un estancamiento económico causado por la pérdida de poder político donde Ibagué pasa a ser capital del Tolima y Neiva del departamento del Huila. Lo anterior sumado al conflicto

interno armado del país. El plano más antiguo de Neiva conocido es de esta época donde se inició a demarcar los límites de la ciudad, numeración de calles, distribución de manzanas y vías principales. Con esto se desarrolla la ciudad la cual se extiende de la plaza principal hasta los primeros límites naturales, siendo estos la quebrada Avichente al norte, el río del Oro al sur, el río Magdalena al occidente y Avichente (conocida hoy como la carrera novena) al oriente. Por otro lado, el comercio y dinámicas económicas fomentó el desarrollo del transporte fluvial en la ciudad y alrededor del puerto de Caracolí localizado en la desembocadura de la quebrada la toma y el río las ceibas donde inició el desarrollo de bodegas, comercio y vivienda, donde logra consolidar un eje importante de desarrollo. Así mismo en el puerto de las damas localizado al sur de la ciudad, sobre la desembocadura del río oro se destaca por ser el puerto de comercio de leña, guadua y cargamento de plátano. En este mismo año la huella urbana fue de 89 hectáreas respetando una trama española de su fundación y tenía una población aproximada de 18.333 habitantes.

En 1914 se pone en marcha algunos proyectos urbanísticos importantes de la ciudad como; el alumbrado público de toda la ciudad, la inauguración del parque centenario (primer parque público de la ciudad), construcción del puente sobre el río las ceibas, el camellón de la quinta siendo esta una de las vías más importantes de la ciudad y el inicio de la construcción de la catedral de la Inmaculada concepción con estilo neogótico. Así mismo en 1920 llega el primer hidroavión de Neiva, el cual acuatiza en el río Magdalena en el sitio donde se encuentra hoy el antiguo puente Santander.

En 1932 y 1933 influye significativamente la guerra de Perú en el desarrollo de la ciudad y se construye el aeropuerto Benito Salas en el norte de la ciudad y cinco años después llega la vía férrea a Neiva.

En 1946 se expide la ley 88 de 1946 denominada “Ley de Fomento de Desarrollo Urbano” la cual impone tareas a los diferentes municipios para la organización de su territorio urbano. Por lo anterior se contrata al ingeniero Alfredo Bateman para que realice el plan regulador de la ciudad el cual desarrolla entre 1948 y 1952.

En los años 70 el río Magdalena todavía es eje de crecimiento de la ciudad, aunque este deja de tomar importancia, al mismo tiempo este se convierte en límite para el crecimiento hacia el costado occidental por lo cual la ciudad de sigue expandiendo de norte a sur. En este mismo año se posesiona el presidente de la república de Colombia Misael Pastrana Borrero, siendo de origen Neivano y por ello desarrollo importantes proyectos en la región. La gobernación se erige el monumento la Gaitana, se construyen colegios y la sede de la universidad Surcolombiana.

En 1980 se construye el estadio Guillermo Plazas Alcid en respuesta a los juegos deportivos nacionales. En el 2000 la ciudad aprueba el primer plan de ordenamiento territorial POT, elaborado por la universidad de los Andes bajo el esquema de participación ciudadana. En este documento se realiza una reorganización del territorio urbano en unidades de planificación zonal (UPZ) y se definen los proyectos y estudios más importantes a realizar durante los siguientes 12 años.

En el 2005 se realizó la inauguración del malecón del río Magdalena de Neiva, el cual a sus inicios tuvo un fuerte acogimiento y apropiación por parte de la ciudadanía hasta el 2008 donde se le retiró la administración del malecón a la corporación Ultrahuilca. En el periodo comprendido 2008 y 2011 bajo el gobierno de Héctor Aníbal Ramírez se realiza la revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial y en el 2009 se reglamenta baso el acuerdo 026 del 2009.

Figura 5. Historia Territorial de Neiva – Río Magdalena



Elaboración propia – Basado en Estudios base para la ciudad de Neiva, Colombia.

Cambio climático, riesgos naturales y crecimiento urbano.

2.1 Marco Lógico

La siguiente fue la guía inicial para realizar en primera instancia una matriz de marco lógico.

Figura 3. Estructura de la matriz de marco lógico

ESTRUCTURA DE LA MATRIZ DEL MARCO LÓGICO

OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN Es una definición de cómo el proyecto contribuirá a la solución del problema.	Mide el impacto general que tendrá el proyecto.	Fuentes de información que se pueden utilizar para verificar los objetivos logrados.	Indican acontecimientos, decisiones o condiciones necesaria para la sostenibilidad.
PROPÓSITO Es el impacto directo a ser logrado a partir de los resultados.	Describe el impacto logrado al final del proyecto.	Fuentes de información que permitan ver si los objetivos se están logrando.	Indican acontecimientos, decisiones o condiciones para que el PROPÓSITO contribuyan para el logro del FIN.
RESULTADOS Son la obras, servicios y capacitación que se requiere para el proyecto.	Descripciones breves de cada uno de los Resultados que se tienen que terminar en el proyecto.	Dónde se puede encontrar información para verificar que los Resultados han sido producidos.	Indican acontecimientos, decisiones o condiciones para que los RESULTADOS para alcanzar el PROPÓSITO.
ACTIVIDADES Tareas que se deben cumplir para alcanzar los resultados.	Contiene el presupuesto para cada Actividad a ser producido por el proyecto.	Información dónde se puede verificar si el presupuesto ha sido gastado de acuerdo a lo planificado.	Indican acontecimientos, decisiones o condiciones que tiene que suceder para completar los RESULTADOS.

Tomado de construcción de marco lógico

(<http://proyecto.blogspot.com/2012/04/construccion-de-la-matriz-del-marco.html>)

Figura 4. Estructura de la matriz de marco lógico del proyecto de Regeneración Urbana del Malecón Turístico – Recreacional del Río Magdalena.

MATRIZ DE MARCO LOGICO	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Fin (Objetivo de desarrollo)	El proyecto contribuirá en la solución al problema por su articulación de las dinámicas urbanas y el ecosistema inmerso en la ciudad .	Aumenta la demanda ecoturística.	Restablecer los indicadores de sostenibilidad urbana haciendo enfoque en Espacio público, Espacios verdes y Biodiversidad, y Cohesión Social.
Propósito del proyecto (Objetivo General)	Potencializar las actividades que existen en el eje lineal del malecón aprovechando su demanda ecoturística.	Referente de Ciudad	La regeneración del espacio público ayudara a la apropiación articulando las dinámicas urbanas y el entorno.
Resultados (Objetivos específicos)	Cumplimiento de normativa de aprovechamiento usos del suelo.	- Apropiación del espacio publico - Dinámicas sociales - Actividades Lúdicas	Mediante el análisis de lo existente, generar las estrategias de diseño para lograr que el Malecón sea un espacio publico de apropiación articulado.
Actividades	Conocer las actividades dinámicas existentes.	Revisión de los entes de control.	- Disponibilidad del financiamiento - Mantenimiento preventivo anual.

Elaboración Propia – Basado de construcción de marco lógico

(<http://prosyecto.blogspot.com/2012/04/construccion-de-la-matriz-del-marco.html>)

2.3 Marco legal

Para el proyecto se tuvieron en cuenta las siguientes normativas en marcadas en el desarrollo del espacio público de la ciudad de Neiva.

Según el Acuerdo 026 del 2009, en el artículo 164° el plan parcial de Renovación Urbana Centro tradicional conlleva a algunos objetivos de la propuesta urbana, pero esta se sujetará a la posición de regeneración urbana en la cual se pretende rediseñar el espacio público.

La regeneración Urbana prioriza la conservación cultural, patrimonial, ambiental y natural, Buscando la recuperación de un entorno construido (Iraegui Cuentas,2014)

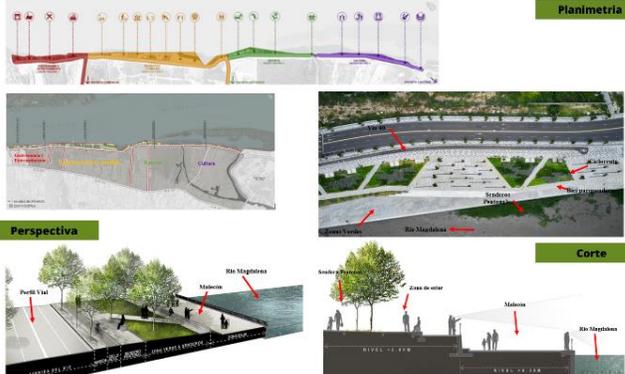
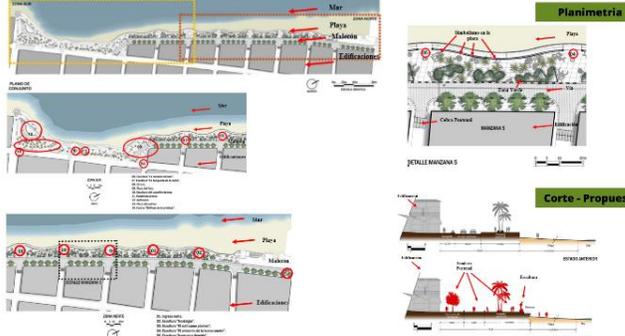
- **Cartilla del Espacio Público.** Allí encontramos parámetros para el espacio público el cual este sujeto a medidas, materialidad, áreas, tipos de estructuras etc. Lo anterior es un punto de partida para los espacios que se proyectara en el malecón de río Magdalena.
- **Ley 388 de 1997.** El gobierno nacional expidió la, denominada “Ley de Desarrollo Territorial” o Ley 388 de 1997, la cual dispone el mandato para que todos los municipios de Colombia, implementen sus Planes de Ordenamiento Territorial; y adicionalmente, tiene como objetivo defender el espacio público y proteger al medio ambiente.
- **El Plan de Ordenamiento Territorial. Acuerdo 026 del 2009. Capítulo X, Artículo 147.** Marca las zonas de desarrollo turístico prioritario siendo estas las extensiones del territorio que por contener un potencial de recursos turísticos son sometidas a medidas especiales de protección y a un planteamiento integrado que ordene su territorio, según lo estipula el Acuerdo 026 de 2009.

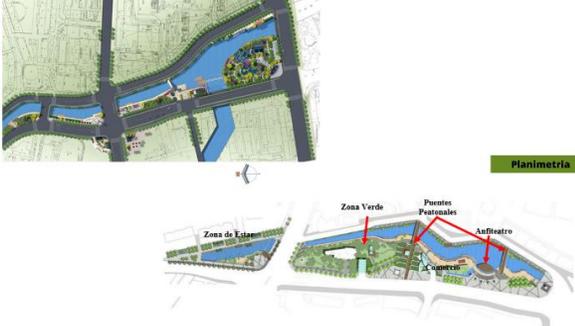
- **El Plan de Ordenamiento Territorial. Acuerdo 026 del 2009. Capítulo VIII, Artículo 124.** Las plazas y Malecones se rigen por normas pues estos son espacios abiertos tratados como zonas duras, destinadas a realizar actividades de convivencia ciudadana.
- **Ley 2068 de 2020. Capítulo I. Objetivos y principios de la actividad turística. Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto fomentar la sostenibilidad e implementar mecanismos para la conservación, protección y aprovechamiento de los destinos y atractivos turísticos, así como fortalecer la formalización y la competitividad del sector y promover la recuperación de la industria turística, a través de la creación de incentivos, el fortalecimiento de la calidad y la adopción de medidas para impulsar la transformación y las oportunidades del sector.
- **Ley 2068 de 2020. Capítulo II. Título II. De los atractivos turísticos. Artículo 4. Modificación del artículo 23 de la ley 300 de 1996. Párrafo 5°.** Los atractivos turísticos podrán articularse o integrarse a través de rutas turísticas de senderismo, ciclismo u otras de similar naturaleza, dirigidas a optimizar los beneficios que reportan a los visitantes y a la comunidad local".
- **Ley 2068 de 2020. Capítulo III. Punto de Control Turístico. Artículo 8. Planes de desarrollo Sectoriales.** Los Planes Sectoriales de Desarrollo Turístico de los que trata el artículo 17 de la Ley 300 de 1996 deberán incluir las políticas y disposiciones Inherentes a la conservación, preservación y restauración de los bienes públicos declarados

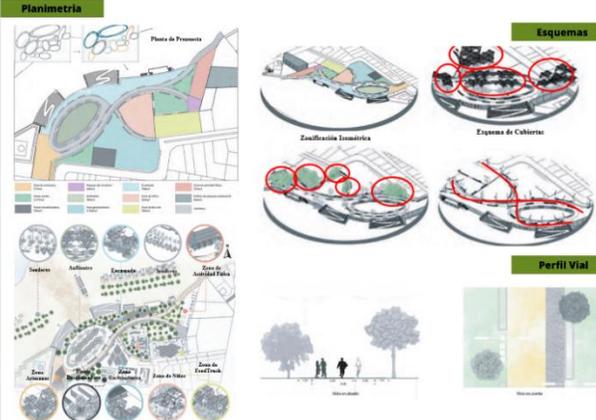
atractivos turísticos, en especial aquellos que se encuentren en los municipios que hagan parte de la red de pueblos patrimonio, así como un plan de acción de turismo sostenible que contenga una estrategia para manejar integralmente los Impactos ambientales de la actividad turística en los territorios y velar por la sostenibilidad de los destinos turísticos.

2.4 Matriz de Referentes

Figura 6. Matriz de Referentes

NOMBRE DEL PROYECTO	APORTE	ANÁLISIS
<p>Gran Malecón del río Magdalena, Barranquilla</p> <ul style="list-style-type: none">  Arquitectos: Diseños y concepto  Área: 174,000 m2  Año: 2019  Fotografías: Mónica Barreneche, Diego Sánchez Navarro  Proveedores: Argos, Adobe, AlutraficLED, Arcelor 	<p>La vía 40 anteriormente era una carretera que daba el límite de la ciudad con el río, la exaltación del borde urbano no estaba siendo aprovechada, su paisaje era grandes zonas industriales, allí se generó todo un eje lineal con espacios versátiles en lo público y privado, integrando en su totalidad con el tejido urbano creando referente de ciudad.</p>	 <p>Planimetría</p> <p>Perspectiva</p> <p>Corte</p>
<p>Malecón Puerto Vallarta, México</p> <ul style="list-style-type: none">  Arquitectos: Trema Arquitectos  Área: 20000 m2  Año: 2011  Fotografías: Alejandro Cartagena 	<p>Se realizó el proyecto de remodelación del Malecón y el plan de renovación del centro histórico de Puerto Vallarta, un paseo de 800 metros lineales entre el pueblo y el mar como atractivo principal.</p> <p>La nueva propuesta arquitectónica parte del principio de regresar el Malecón a su propietario original, el peatón. Para lograrlo se transformó todo al mismo nivel, propiciando la salida de los vehículos en su mayor parte, permaneciendo una vialidad de velocidad disminuida, en donde el automóvil ahora, es el intruso en el nuevo espacio.</p>	 <p>Planimetría</p> <p>Corte-Propuesta</p>

NOMBRE DEL PROYECTO	APORTE	ANÁLISIS
<p>Malecón 2000, Guayaquil - Ecuador</p> <p>Arquitectos: Douglas Dreher Arquitectos</p> <p>Área: 130,000 m²</p> <p>Año: 2000</p> <p>Fotografías: Fabian Dejtiar</p>	<p>Se desarrolla en una extensión de 2.5 km de largo desde la calle Cuenca por el sur hasta el histórico barrio monumental de Las Peñas por el norte.</p> <p>Cuenta con varias zonas como: centro comercial, museo, diversos restaurantes, salas de exposiciones, jardines, lagunas y esteros artificiales, así como paseos peatonales, y diversas baterías de servicios higiénicos distribuidos a lo largo de todo su recorrido. Cuenta con seguridad y mantenimiento privado.</p> <p>Esta intervención y participación de los ciudadanos en el espacio construido, ya sea desde una función cotidiana o comercial, es la garantía del éxito de grandes proyectos urbanos.</p>	 <p>Corte</p>
<p>Reconstrucción del Río de la Ciudad de Zhangjiagang, China</p> <p>Arquitectos: Botao Landscape</p> <p>Área: 65,000 m²</p> <p>Año: 2014</p> <p>Fotografías: Cortesia de Botao Landscape</p>	<p>Recuperación y re significación del valor del río y su paisaje, conexiones permeables entre espacios.</p>	 <p>Planimetría</p>

NOMBRE DEL PROYECTO	APORTE	ANÁLISIS
<p>Intervención del Malecón en el Municipio de Riohacha para la Recuperación del Patrimonio Cultural, Riohacha-Guajira</p> <p>Arquitectos: Douglas Dreher Arquitectos</p> <p>Área: 130,000 m²</p> <p>Año: 2000</p> <p>Fotografías: Fabian Dejtiar</p>	<p>El diseño de un malecón en el municipio de Riohacha, La Guajira, está proyectado desde la zona de playa turística del hotel Castillo del mar hasta la zona de playa donde se ubica el centro cultural de Riohacha siendo este, un proyecto integral, apoyado en ambos dotacionales para la recuperación del patrimonio cultural de la ciudad y la región.</p>	 <p>Planimetría</p> <p>Esquemas</p> <p>Perfil Vial</p>
<p>La Ronda del Sinú, Montería</p> <p>Administración del alcalde León Fidel Ojeda</p> <p>Área: 4 Kilómetros de Longitud</p> <p>Año: 2005</p>	<p>Tiene aproximadamente 2 kilómetros de longitud entre la calle 21 debajo del puente metálico hasta la calle 38.</p> <p>La ronda del Sinú es considerada por muchos como el parque lineal más grande de Latinoamérica. En ella se logró crear un parque lineal con zonas conectadas entre sí, allí se encuentran zonas ecológicas, culturales, de recreación activa, artesanales y renovación.</p>	 <p>Planimetría</p> <p>Zonificación</p>

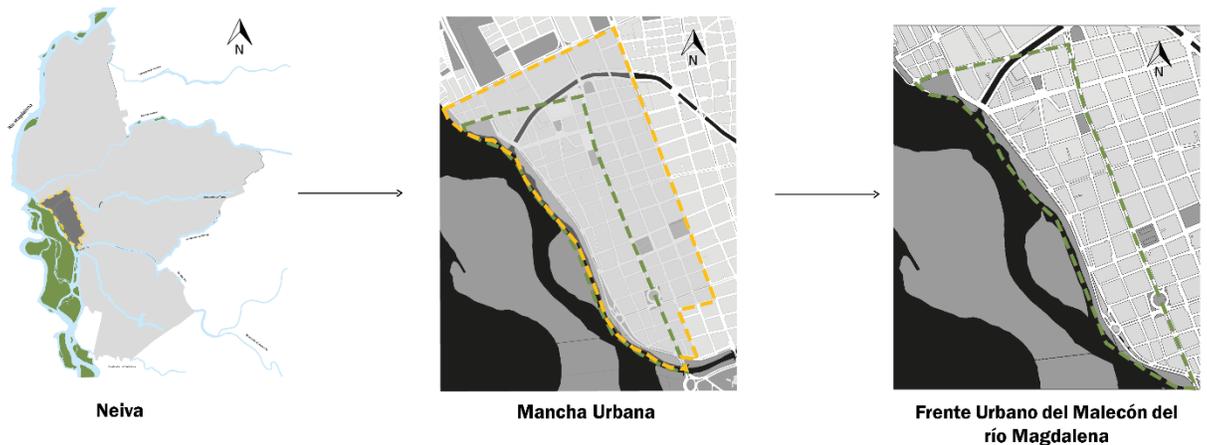
Elaboración propia – Basada en referentes del proyecto

2.5 Marco Geográfico

El área de intervención se localiza en el occidente de la zona urbana de Neiva perteneciente al departamento del Huila, este comprende parte de la comuna cuatro, llamada también centro tradicional y un pequeño fragmento de la comuna tres también llamada comuna entre ríos.

El polígono de intervención se localiza en el centro del área urbana sobre el costado derecho está el río Magdalena, entre las cuencas de la quebrada la Toma y el río del Oro. Limita al norte con la Comuna 3; al oriente con la Comuna 5 y la Comuna 7; al sur con la Comuna 6; y al occidente con el municipio de Palermo. La Comuna 4 hace parte de la UPZ La Magdalena (Ortega, 2010).

Figura 7. Escalas del Proyecto



Elaboración propia – Con base en escalas del proyecto

Estas comunas se destacan por tener sus usos enfocados en comercio de distintos tipos, al igual también tienen equipamientos dotacionales e institucionales. Estas por lo general abastecen a las zonas aledañas e incluso a la ciudad.

La concentración de usos de este sector e incluso que muchos de los usos no van de acuerdo a la normativa impide la conexión del espacio público entre sí y con la ciudad, además generando que la población no se sienta atraída por estos espacios.

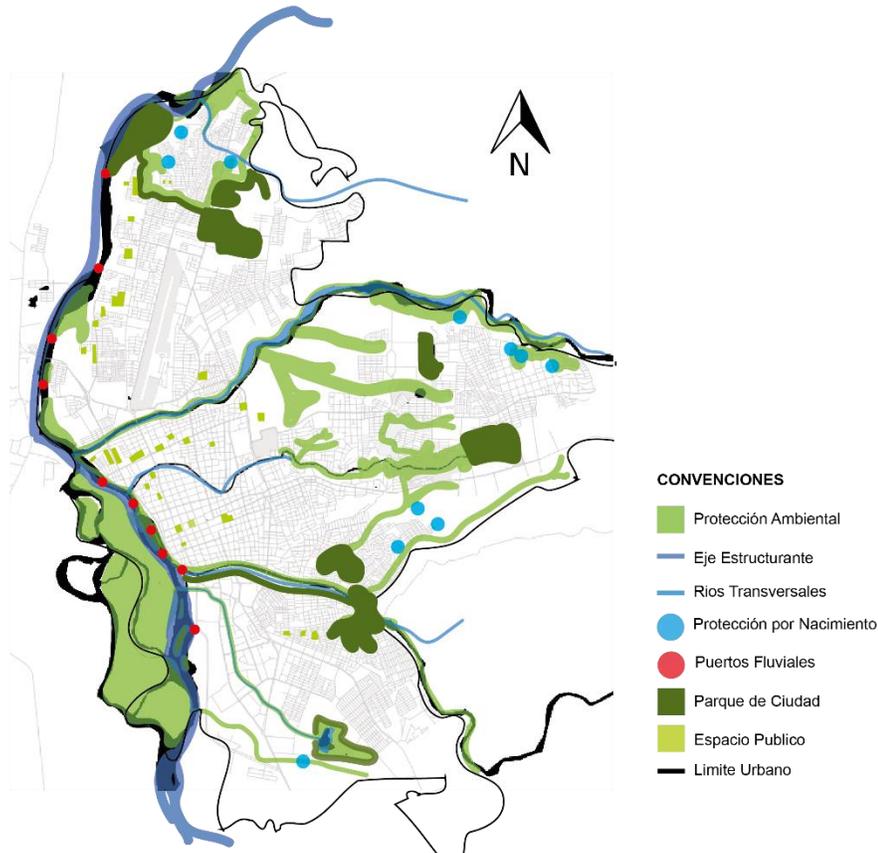
3 Capítulo III: Marco operacional y diagnostico

Con base al análisis diagnostico escalar se realizó una investigación de alcances urbanos, definiendo como área de estudio macro al departamento del Huila, área de estudio meso el municipio de Neiva y en el área de estudio micro una mancha urbana definida con criterios de delimitación por áreas sujetas a una regeneración urbana por ser manzanas sin consolidar o subutilizadas, además por la concentración de actividad comercial y equipamientos institucional o administrativos.

3.1 Análisis macro de ciudad: Municipio de Neiva

3.1.1 Sistema ambiental

Figura 8. Escala macro del sistema ambiental

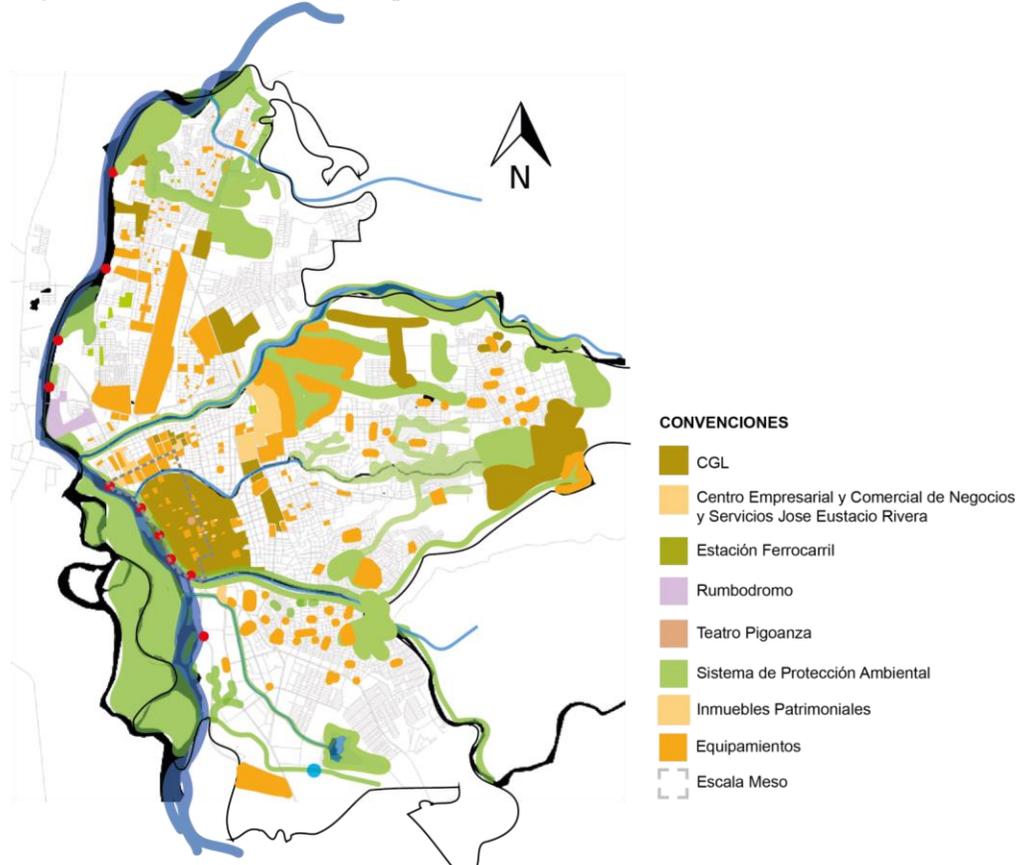


Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- La dotación de áreas verdes calificadas destinadas a recreación y esparcimiento de la población recomendadas según la OMS es de 10m²/Hab pero en la ciudad de Neiva hay una superficie total de 104 ha que es 3,18 m² de áreas verdes calificadas por habitante, está siendo deficiente, no óptimo y digno para los habitantes. (Turismo Huila, s.f.).
- La presencia de cuerpos de agua en la comuna 4 es una fortaleza creando conexión entre ecosistemas y generando una red ecológica.
- Neiva cuenta con numerosos puertos fluviales los cuales están siendo subutilizados, pero estos pueden llegar a tener un gran potencial turístico y comercial.
- La ciudad cuenta con importantes parques de ciudad, como el Parque la Rebeca, Jardín Botánico, Parque Peñón Redondo, Parque Mampuesto.

3.1.2 Espacio Público

Figura 9. Escala macro de Espacio Público

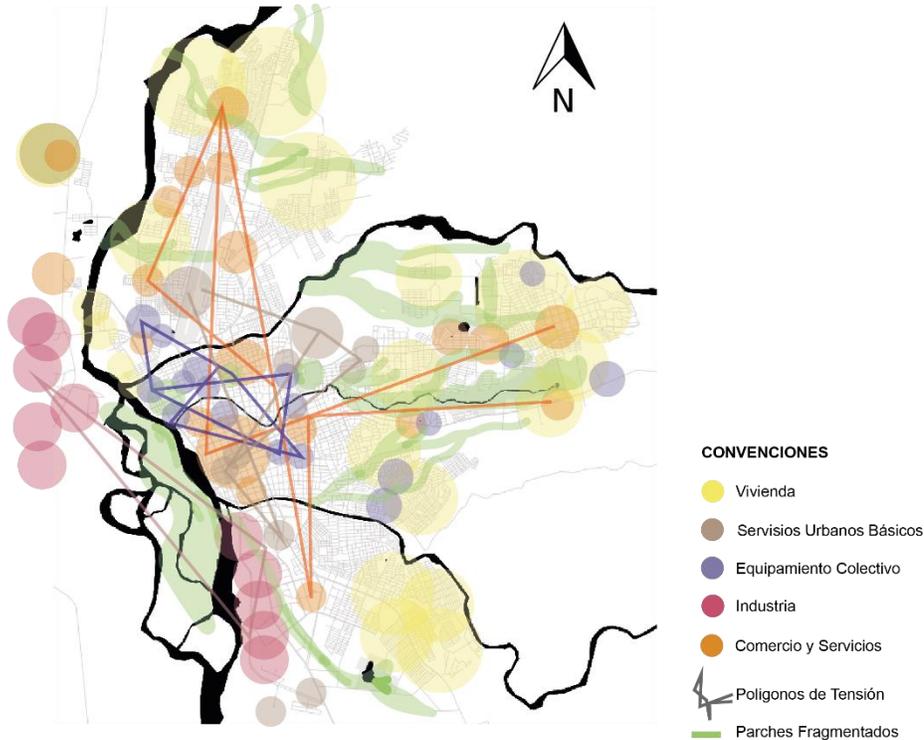


Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- El municipio de Neiva cuenta con numerosos equipamientos que se localizan de forma estratégica, aunque estos no están distribuidos de manera equitativa en toda la ciudad.
- La localización del espacio público surgen a partir del centro tradicional y allí comienza su expansión en hacia el norte, sur y oriente, con lo anterior se genera la oportunidad de disminuir y reorganizar el centro tradicional de la ciudad.
- El patrimonio arquitectónico se encuentra cerca uno del otro lo cual es una oportunidad para crear conectividad entre sí.

3.1.3 Usos del Suelo

Figura 10. Escala macro de usos del suelo, cobertura, redes y EEP

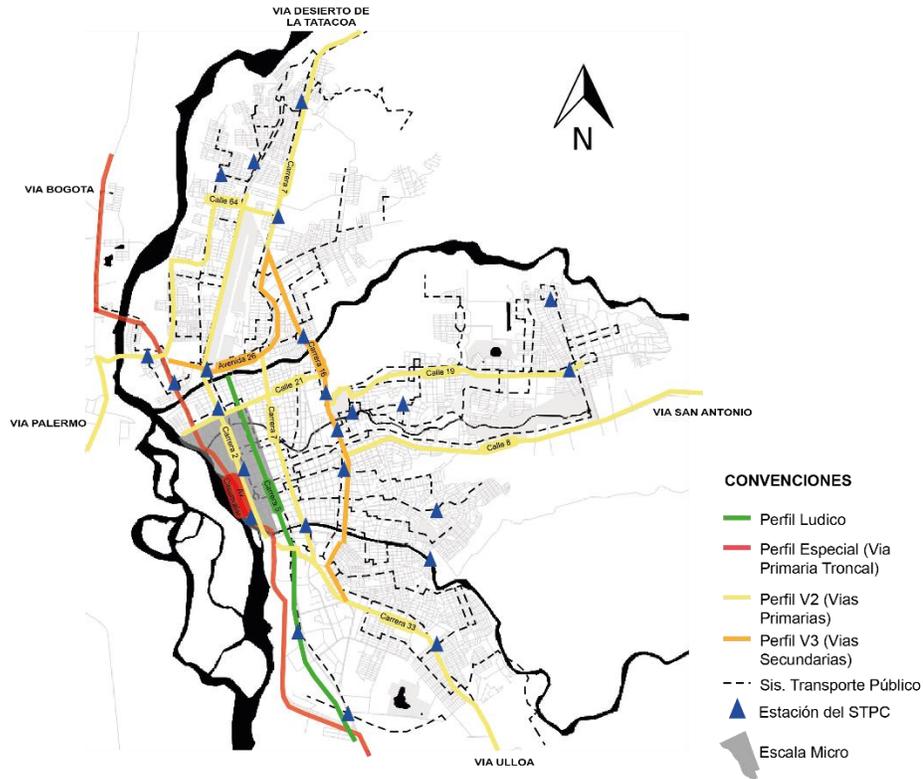


Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- Hay ausencia de principios reguladores para la función social y ecológica de la ciudad, así mismo generando la existencia de zonas donde se realizan actividades diferentes al uso principal lo cual no genera desconexión en algunos espacios en la ciudad.
- Se ve desarticulación de los usos del suelo con respecto a su relación con el modelo urbano.
- Las viviendas se localizan en la periferia muy cercana a áreas naturales y están carecen de cobertura de servicios e infraestructura.
- El centro tradicional tiene concentración de uso comercial, debido a esto la congestión que se presenta en la malla vial.

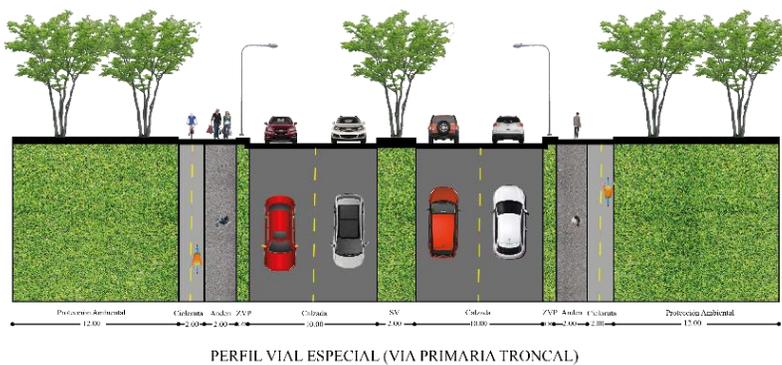
3.1.4 Sistema Vial

Figura 11. Escala macro de Infraestructura vial y perfiles viales



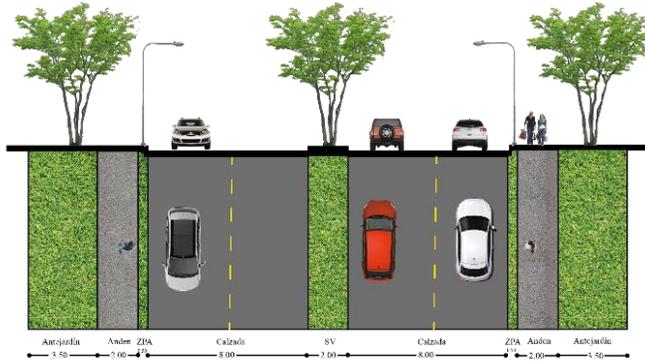
Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

Figura 12. Perfil Vial Especial (Vía Primaria Troncal)



Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

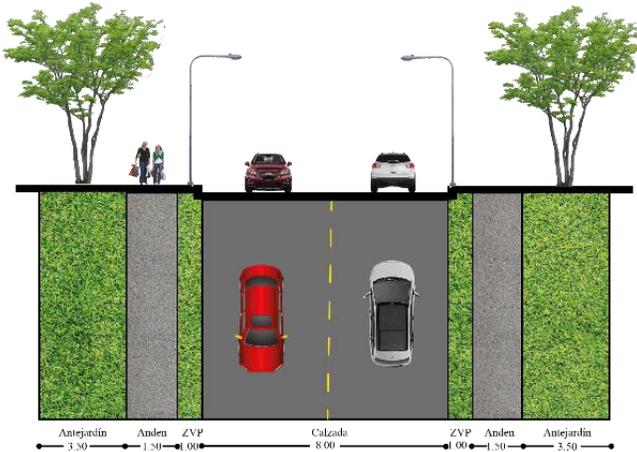
Figura 13. Perfil Vial V-2



PERFIL VIAL V- 2

Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva.

Figura 14. Perfil Vial V-3



PERFIL VIAL V- 3

Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

Figura 15. Perfil Vial Lúdico

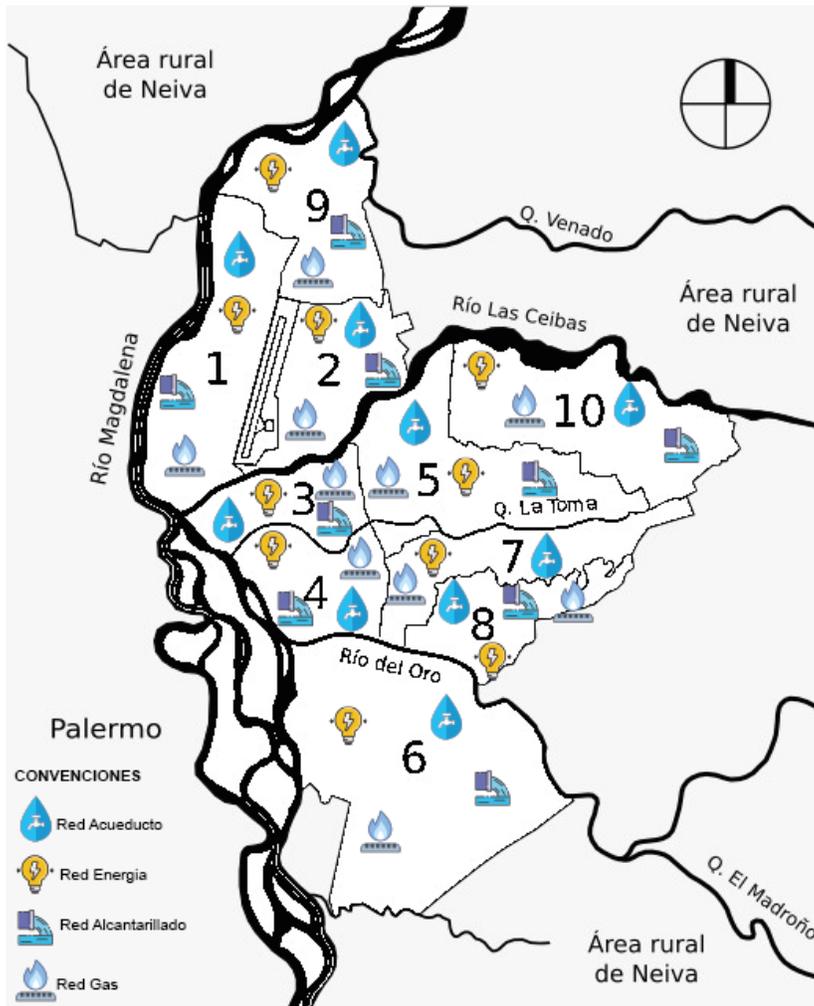


Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- La estructura vial está planteada para favorecer el tránsito de los vehículos y dejando a un lado al peatón por esta razón los recorridos peatonales no tiene su respectiva conexión en su totalidad ni han sido pensados para la circulación libre y protección del peatón.
- Los mantenimientos aplicados a las vías no han sido los idóneos o estos han sido nulos por lo cual genera degradación de la calidad urbana.
- Se denota la jerarquización de algunas vías como la avenida circunvalar la cual conecta la ciudad de norte a sur y de igual forma con municipios aledaños.
- Existen diferentes tipos de vías como lo son perfil V1, V2, V3 y lúdico los cuales son importantes para la ciudad porque en estos se generan mayor flujo de vehículos, pero estas tienen colapsos en ciertas horas y tienen discontinuidad por la falta de planificación y vías a medio terminar.
- El servicio de transporte público tiene buena cobertura en la ciudad, pero los sentidos oriente y surorientado – oriente y noroccidente, se evidencia un déficit de rutas que transcurren pues es poca la cantidad designada.

3.1.5 Cobertura de Servicios Públicos

Figura 16. Escala macro de Sistema de Cobertura de Servicios Públicos

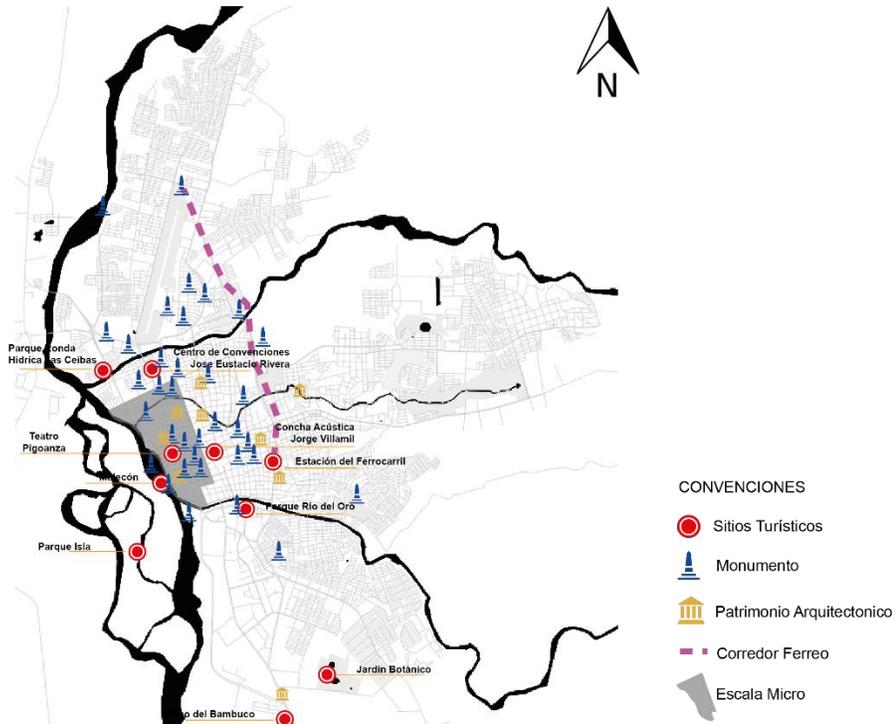


Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- El municipio de Neiva cuenta con cobertura de servicio de red de acueducto, red de energía, red de alcantarillado y red de gas.
- Estos servicios se distribuyen en las diferentes comunas y barrios de la ciudad del casco urbano.

3.1.6 Patrimonio Arquitectónico

Figura 17. Escala macro de sitios turísticos, monumentos y patrimonio arquitectónico

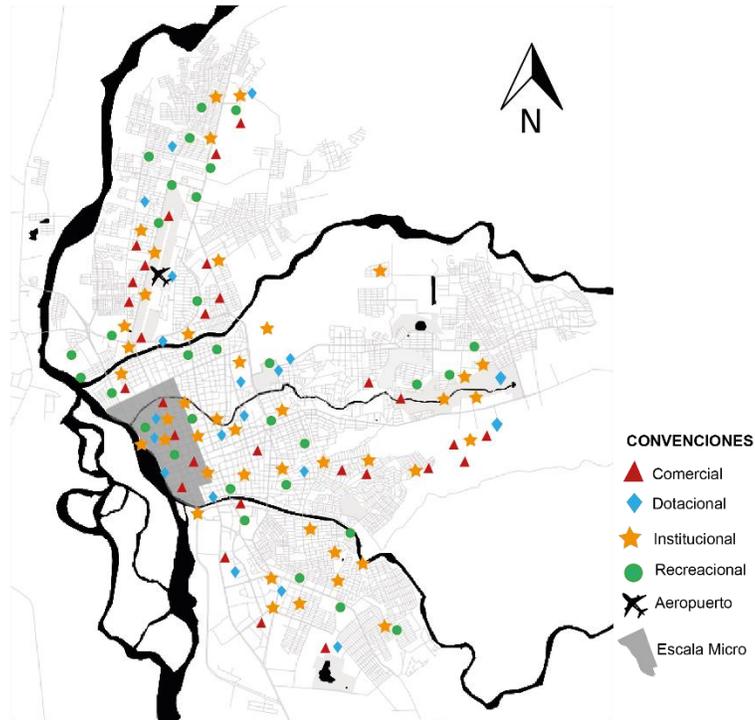


Elaboración propia – Con base en la formulación del POT de Neiva y Google Maps

- Las ubicaciones de los sitios turísticos, monumentos, patrimonio y espacio público surgen a partir de la comuna cuatro y a partir de allí se expanden hacia sentido norte y sur de la ciudad.
- El patrimonio turístico se puede aprovechar para crear una ruta turística y que esta sea aprovechada por turistas y habitantes.
- En el municipio de Neiva cuenta con numerosos sitios turísticos y monumentos los cuales se encuentran localizados en zonas cercanas, esto es una oportunidad para crear una conectividad entre sí y relacionar el espacio público.

3.1.7 Equipamientos

Figura 18. Escala macro de equipamientos urbanos



Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- Se presenta inequidad social para el acceso de los equipamientos y servicios, es necesario generar equipamientos y rehabilitar las zonas que no tienen fácil acceso a estos.
- El área de estudio tiene presencia de equipamientos lo cual es una fortaleza por el abastecimiento que tiene.

3.1.8 Sistema Cultural - Turístico

Figura 19. Atractivos turísticos de Neiva

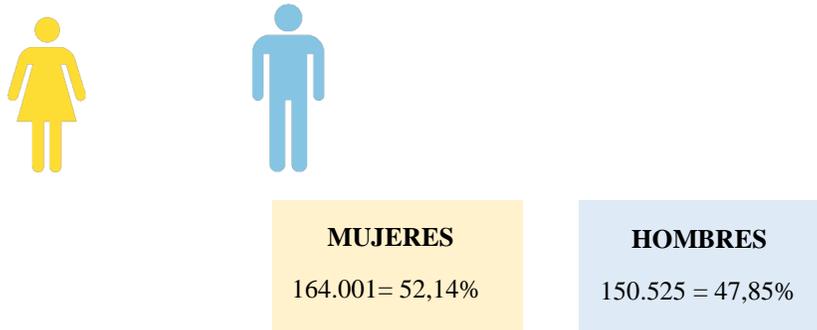


Elaboración propia – Con base en plan sectorial de turismo de Neiva 2019-2029

- La ciudad de Neiva tiene muchos atractivos turísticos los cuales son potenciales para el desarrollo del turismo entre estos encontramos su gastronomía destacando el asado huilense, sus festividades como lo es el festival folclórico y reinado nacional del bambuco donde se presenta la danza del san Juanero huilense, hay lugares representativos como el centro cultural y de convenciones José Eustasio Rivera, también está la ciudad Villamil siendo esta un recorrido donde se encuentran monumentos representativos al cantautor Jorge Villamil Cordovez, el parque Isla que lamentablemente su desarrollo cayó en manos de la corrupción de nuestro país y el más importante y referente de ciudad; el malecón del río Magdalena el cual se interviene en esta propuesta.

3.1.9 Demografía

Figura 20. Escala meso de Demografía del Neiva



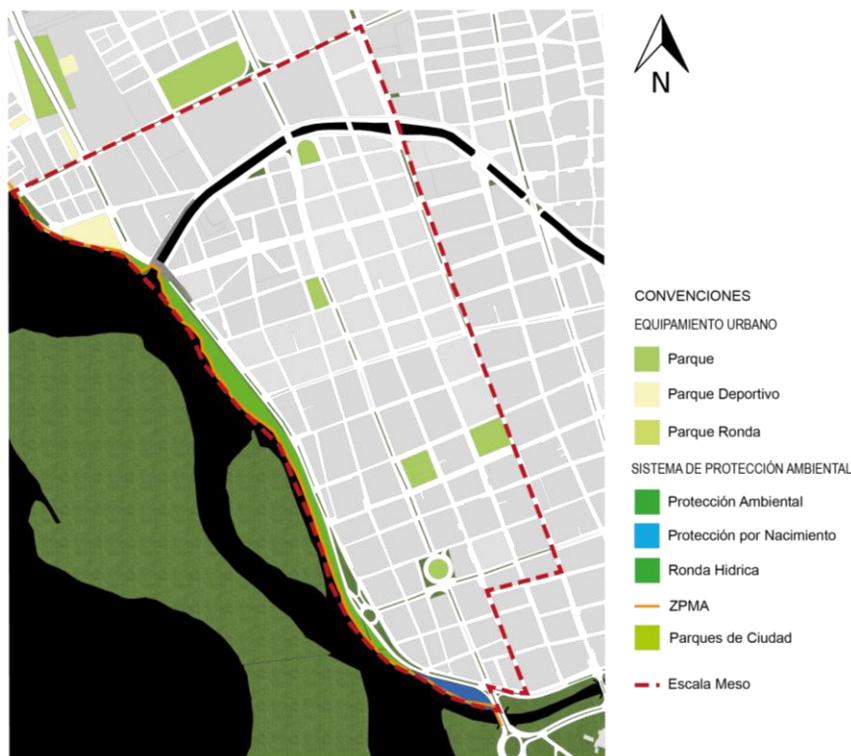
Datos tomados de DANE, 2018, <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentacionesterritorio/191003-CNPV-presentacion-Huila.pdf>

La población total de Neiva según el censo nacional de población y vivienda 2018, en el año mencionado anteriormente había un total de 314.526 habitantes de los cuales el 52,14% con mujeres y el 47,85% son hombre.

3.2 Análisis meso: Mancha Urbana

3.2.1 Sistema Ambiental

Figura 21. Escala meso de Sistema Ambiental



Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- El sistema ambiental del área de estudio esta compuesto inicialmente por una zona de protección ambiental siendo esta el malecón del rio magdalena
- Tiene espacio publico compuesto de zonas verdes y cuenta con tres fuentes hídricas importantes, siendo estas la toma, el rio magdalena y el rio del oro.

3.2.2 Espacio Publico

Figura 22. Escala meso de Espacio Publico



Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

Figura 23. Imagen #1 – Monumento los Potros



Figura 24. Imagen #2 – Parque Caracolí



Figura 25. Imagen #3 – Cancha Deportiva



Figura 26. Imagen #4 – Parque los Mártires

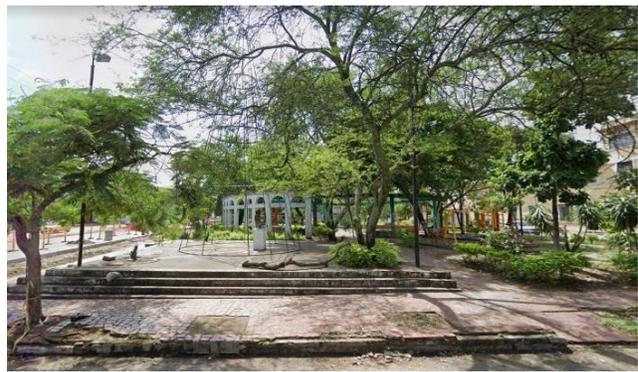


Figura 27. Imagen #5 – Malecón



Figura 28. Imagen #6 – Plaza Cívica



Figura 29. Imagen #7 – Parque Santander



Figura 30. Imagen #8 – Plaza de San Pedro



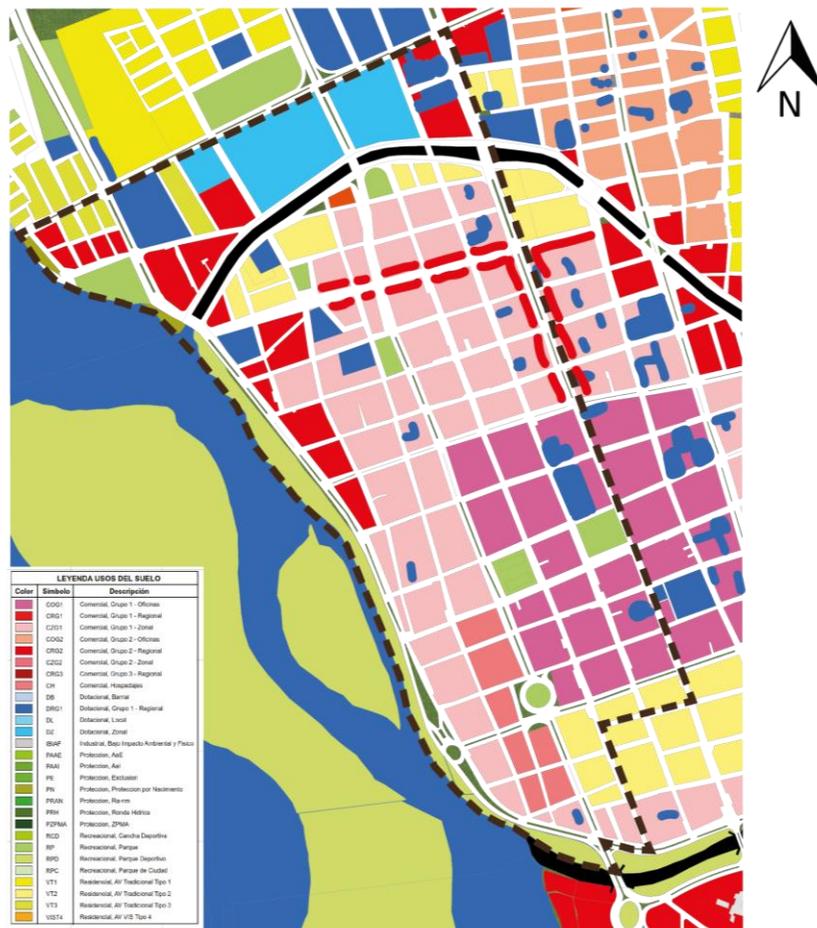
Figura 31- 32. Imagen #9 – Puerto de Las Damas



- El área de estudio cual cuenta con espacio público clasificado en cancha deportiva, parques y parque deportivo según el plan maestro de espacio público, esto es una oportunidad para malecón porque pueden conectarse entre sí.
- El malecón tiene puertos fluviales que están en el abandono y subutilizados, pero estos son una fortaleza la cual es que ayuda a su conectividad fluvial con los demás municipios y el parque isla.
- Según el plan maestro del espacio público se plantean corredores de sombra y peatonales los cuales ayudan a la conectividad del espacio público.

3.2.3 Usos del Suelo

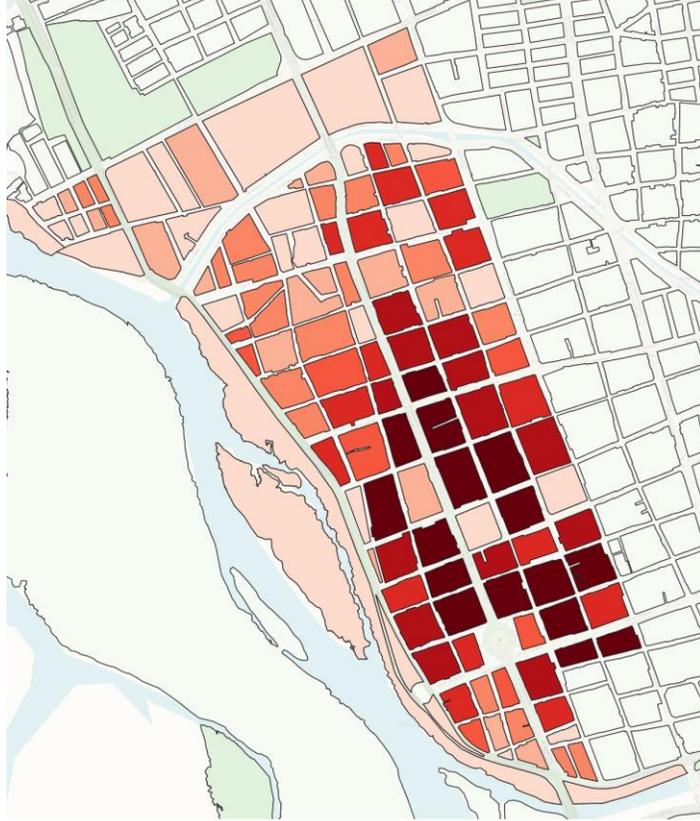
Figura 33. Escala meso Usos del Suelo



Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

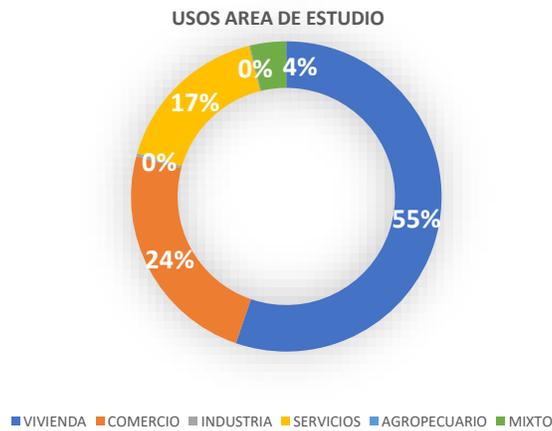
- El polígono de intervención fue en sus inicios una zona residencial que con el pasar de los años se consolidó como zona en su gran mayoría por el uso mixto enfocado en el uso comercial, esto es una oportunidad de descentralizar el uso comercial del sector, reduciendo la congestión de la movilidad.
- Se encuentran zonas de proyección importantes que son potenciales de desarrollo turístico.
- El uso residencial se localiza en las periferias de ciudad.
- En el polígono se localizan algunos equipamientos institucionales importantes de la ciudad.

Figura 34. Escala meso Sistema de Usos Dominantes – Total uso Comercio



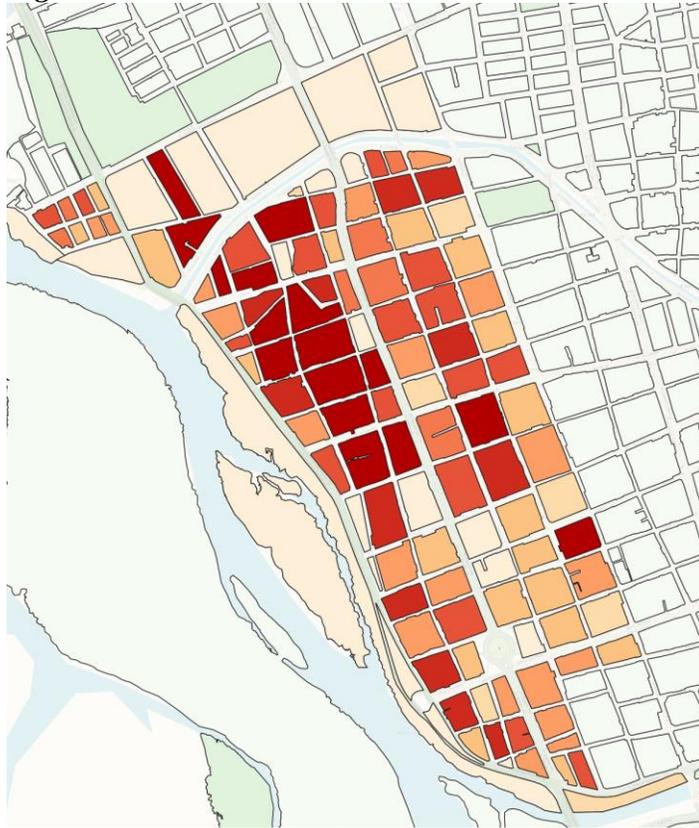
Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados - GIS

Figura 35. Gráfico Usos Área de Estudio



Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados - GIS

Figura 36. Escala meso Sistema de Usos Dominantes – Total Viviendas



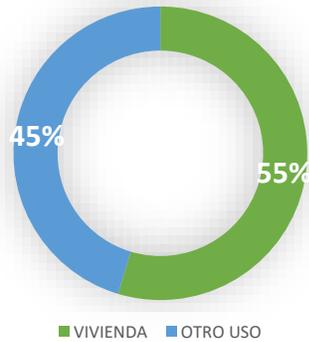
TOTAL VIVIENDAS

Leyenda	4 - 9	18 - 23
0 - 0	9 - 14	23 - 32
0 - 4	14 - 18	32 - 108

Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados - GIS

Figura 37. Gráfico Uso Vivienda – Otro uso Área de Estudio

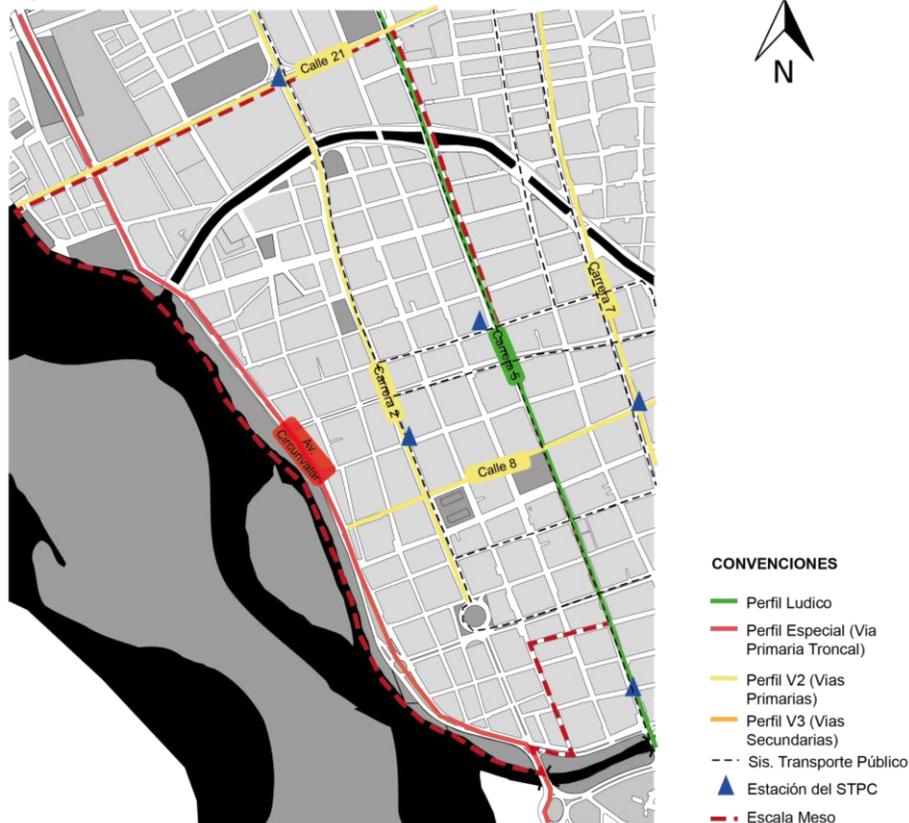
USO VIVIENDA - OTRO USO AREA DE ESTUDIO



Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados – GIS

3.2.4 Sistema Vial

Figura 38. Escala meso Sistema Vial



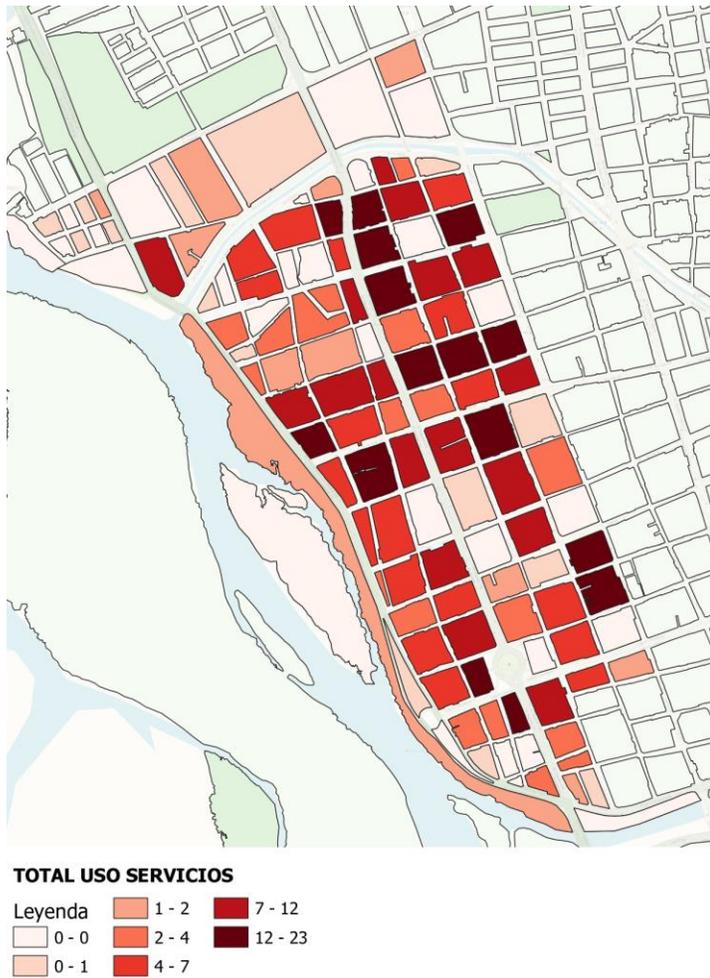
Elaboración propia – Con base en el POT (acuerdo 026 del 2009) de Neiva

- El sistema de transporte público se encuentra ubicado en las vías principales y secundarias lo que permite la conexión con el área de intervención.

- El sistema vial se encuentra fragmentado pues no hay continuidad de los perfiles viales, estos tienen variaciones o incluso algunos no cumplen con las medidas normativas de los perfiles viales.
- El polígono de intervención cuenta por vías principales que ayudan a que este se conecte con el resto de la ciudad.

3.2.5 Cobertura de Servicios Públicos

Figura 39. Escala meso Sistema de Cobertura de Servicios Públicos



Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados - GIS

Figura 40-41-42. Gráfico Servicio Acueducto – Gas - Alcantarillado



Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados – GIS

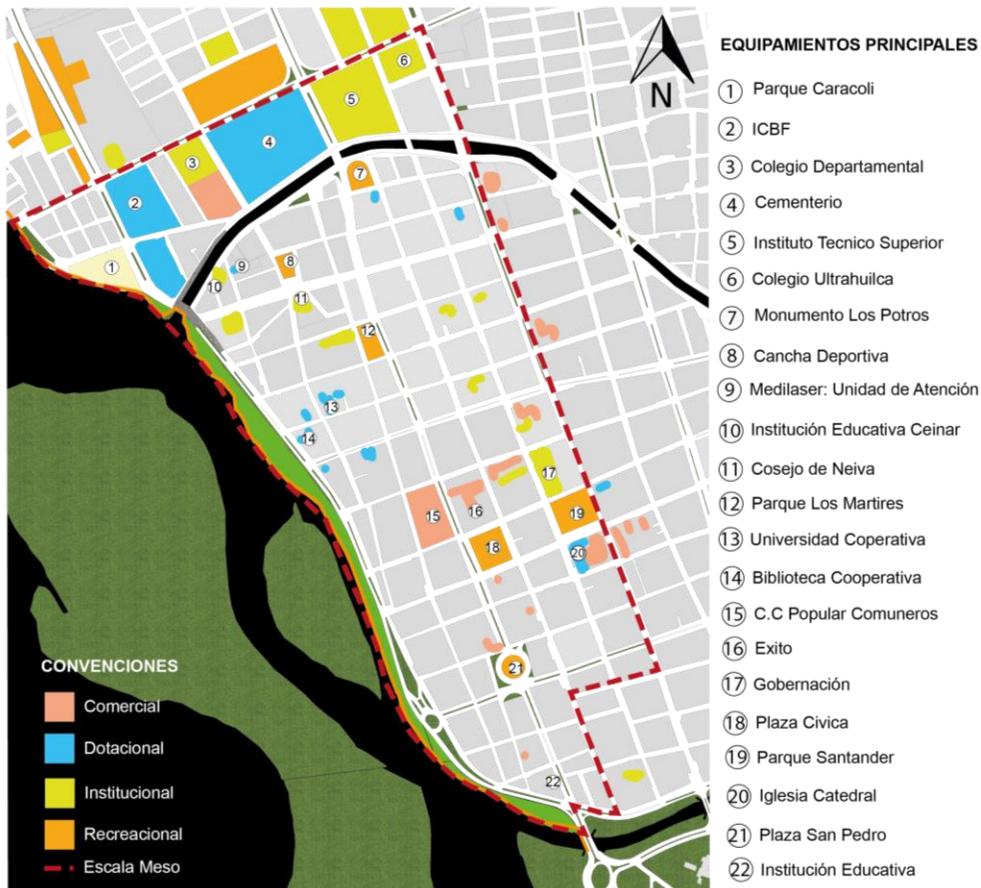
Figura 43-44-45. Gráfico Servicio Energía – Internet – Estrato Económico



Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados – GIS

3.2.6 Infraestructura de Equipamientos

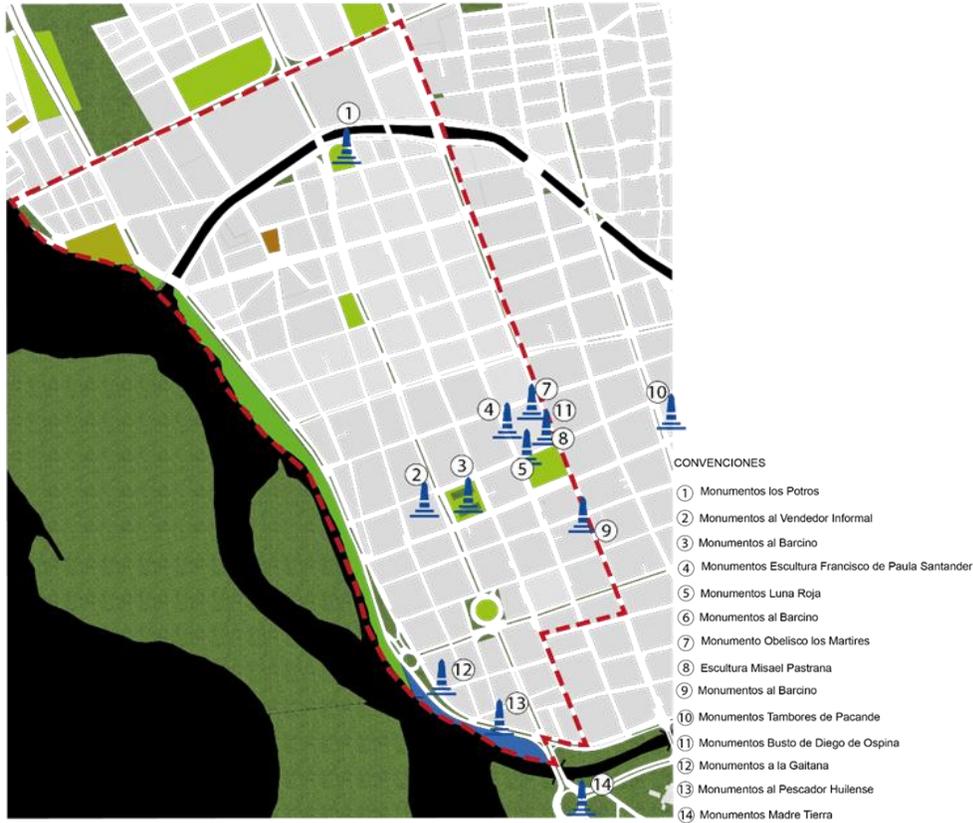
Figura 46. Escala meso Infraestructura de Equipamientos



- El área de estudio cuenta con una gran cantidad y variedad de equipamientos los cuales pueden ser aprovechados y relacionados directamente con el malecón.
- Hay concentración de equipamientos en la comuna 4, también llamada centro tradicional.

3.2.7 Sistema Cultural - Turístico

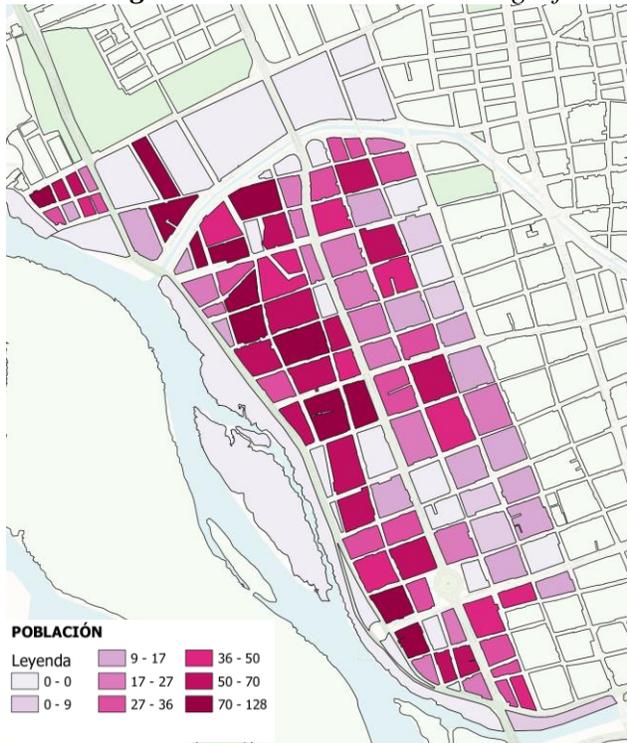
Figura 47. Escala meso Atractivos turísticos



- El área de intervención cuenta con numerosos monumentos que ayudan a la conexión del malecón con el espacio público.
- La falta de interés del gobierno en conservar estos monumentos ha llevado al deterioro de los mismo.
- Los monumentos esta localizados cerca o sobre vías principales lo vial hace fácil el acceso a visitar o conocerlos.

3.2.8 Demografía

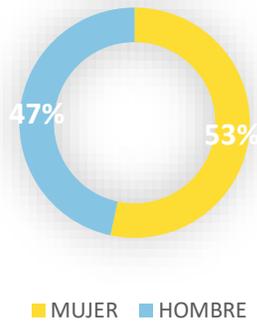
Figura 48. Escala meso - Demografía



Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados – GIS

Figura 49. Gráfico Población área de Estudio

POBLACIÓN AREA DE ESTUDIO



Elaboración propia – Con base en Datos DANE Georreferenciados – GIS

3.3 Análisis micro: Malecón del Río Magdalena

3.3.1 Sistema Ambiental

Figura 50. Sistema Ambiental del Malecón

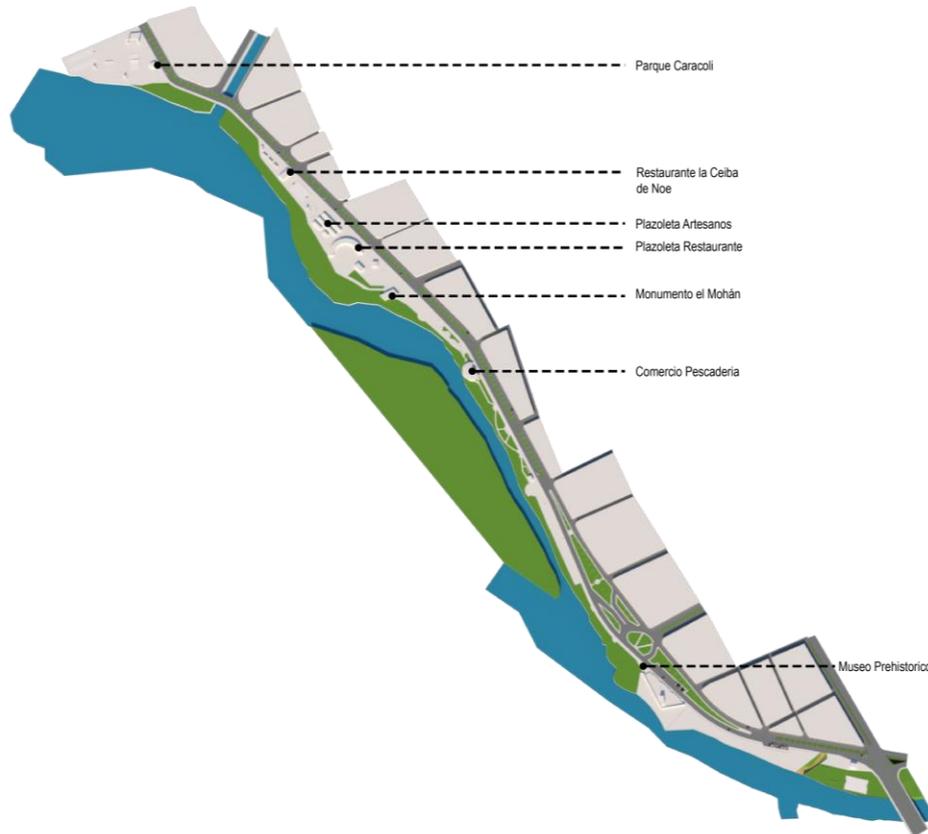


Elaboración propia

- El malecón está compuesto de numerosas zonas verdes, el en sí es todo un sistema ambiental.
- El malecón cuenta con dos fuentes hídricas importantes como lo son el río Magdalena y el río del Oro.
- Al lado del Malecón se encuentra un gran pulmón verde sin desarrollar, el cual es el Parque Isla.

3.3.2 Espacio Público Productivo

Figura 51. *Espacio Público Productivo del Malecón*

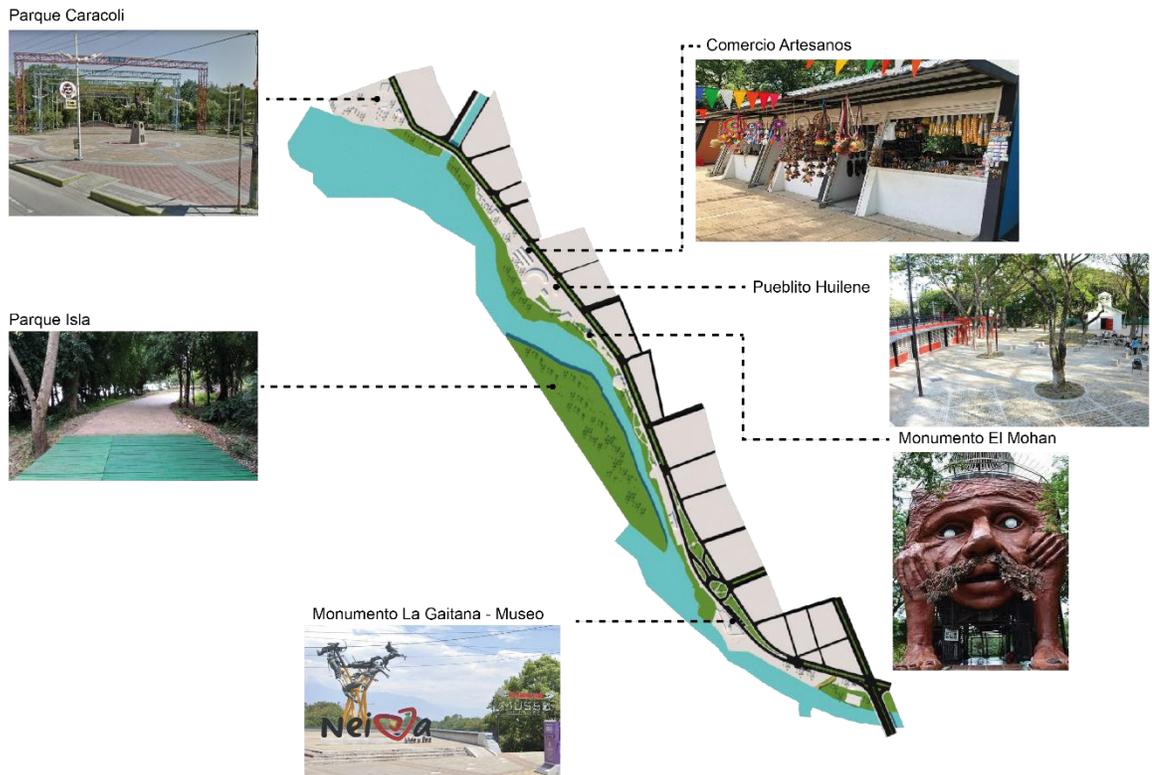


Elaboración propia

- El malecón tiene varios espacios productivos que ayudan al sostenimiento del mismo.
- Es necesario la implementación de espacio publico productivo para abastecer los gastos en el proyecto.

3.3.3 Sitios turísticos, monumentos y patrimonio arquitectónico

Figura 52. Sitios turísticos, monumentos y patrimonio arquitectónico del malecón



Elaboración propia

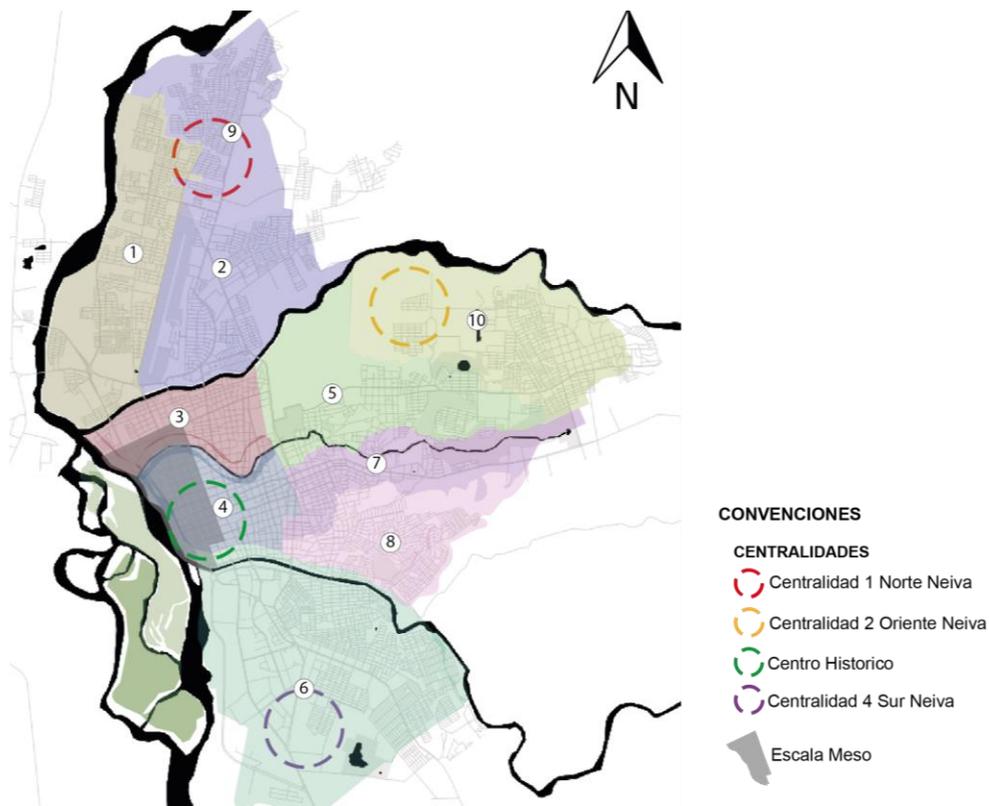
- El Malecón cuenta con monumentos de gran importancia para el municipio lo cual hace atractivo para turistas.
- El malecón es zona de desarrollo turística prioritaria según el POT.

4 Capítulo IV: Fase Proyectual

4.1 Estrategias

4.1.1.1 Descentralización de actividades

Figura 53. Descentralización de actividades

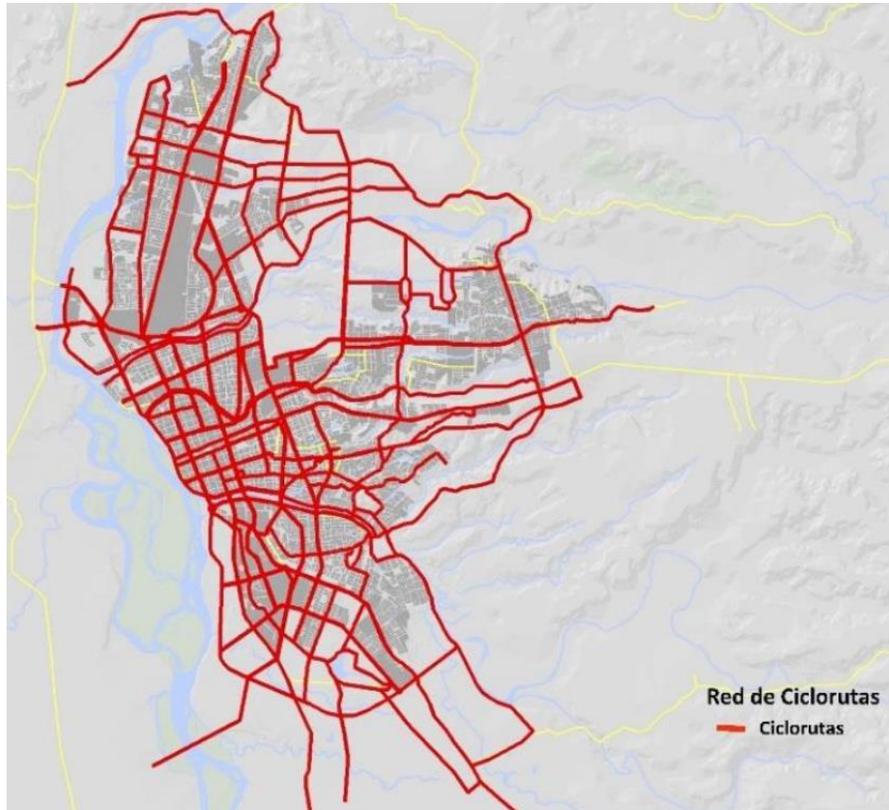


Elaboración propia

Siguiendo lo planteado por el plan de ordenamiento territorial donde la comuna cuatro tiene concentración de equipamientos, se busca la descentralización de actividades comerciales con el objetivo de disminuir la congestión vehicular y peatonal, esta sería apoyada de nuevas centralidades que están en proceso de desarrollo en el norte, sur y oriente de la ciudad.

4.1.1.2 Implementación de cicloruta

Figura 54. Implementación de cicloruta – conexión ciudad



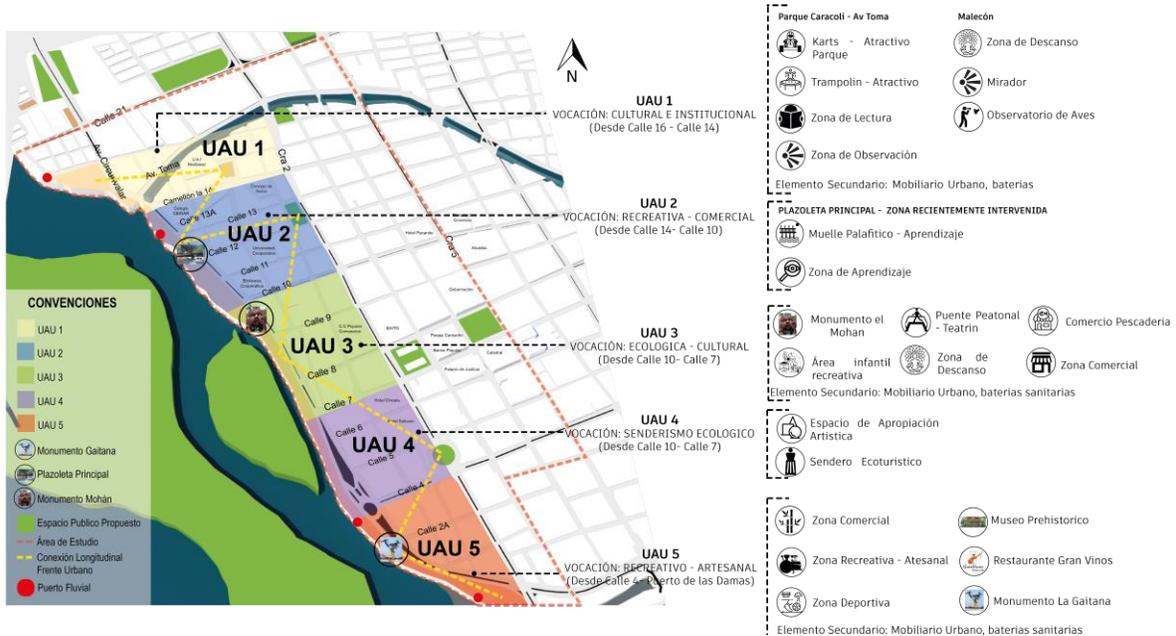
Tomado de Findeter, Idom, s.f.
(<https://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>)

El Trabajo de grado se acoge al estudio detallado realizado por Findeter e Idom en el área urbana de Neiva donde implementa el proyecto de ciclorutas según el plan parcial.

4.1.2.1 Estrategias Urbanísticas

Conexión Longitudinal/ Unidades de actuación

Figura 55. Conexión Longitudinal /Unidades de actuación



Elaboración propia

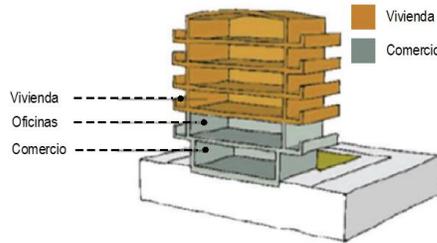
En el proyecto se plantea unidades de actuación con su propia vocación, así mismo cada una tiene sus respectivas actividades planteadas en el malecón.

Densificación

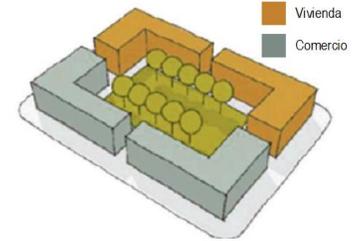
DENSIFICACIÓN DE USO MIXTO



MITIGACIÓN DE RUIDO EN EDIFICACIÓN DE USO MIXTO



MITIGACIÓN DE RUIDO CON CERCANIA DE EDIFICACIONES DE COMERCIO



Se implementará edificaciones de uso mixto teniendo en cuenta que el primer nivel será comercio y a partir del segundo o tercero será vivienda. Así mismo se piensa en la mitigación del ruido en las edificaciones. Con el objetivo de mitigar el ruido que pueda ocasionar y convivencia entre el comercio de la primera planta y lo residencial se propone separación de estos por una planta de oficinas.

4.1.2.3 Conexión Transversal del Malecón

Figura 57. Conexión transversal – cicloruta y corredores de sombra



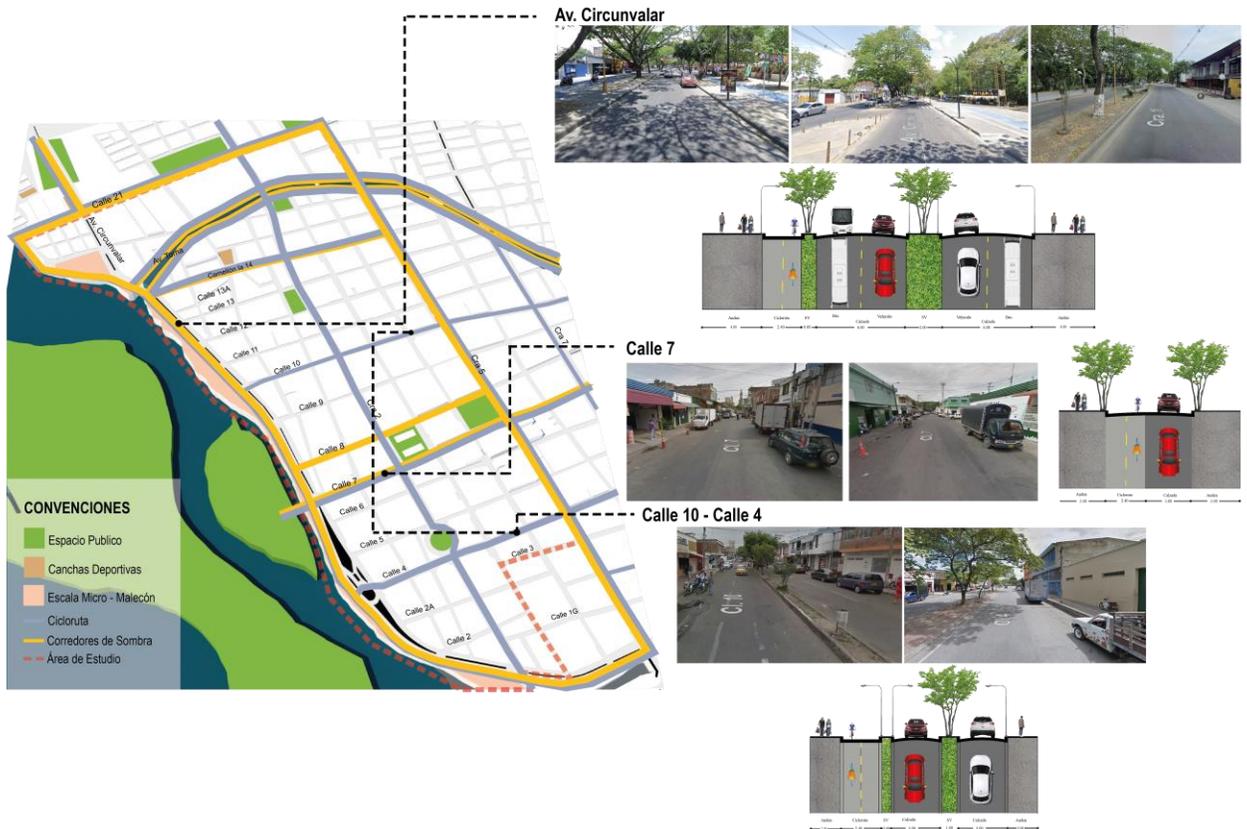
Elaboración propia

La conexión transversal del malecón con el borde urbano se hará por medio de ciclorutas, corredores de sombra y espacio público. Allí se tiene presente lo establecido por el Plan Maestro de Espacio Público.

También se realiza una propuesta de ruta del SETP con el objetivo de integrar el borde urbano con el malecón. Allí se tuvo presente las rutas y paraderos existente, siguiendo esas matrices se propuso rutas y paraderos que no ingresan directamente en el malecón, pero si al inicio y final de este para obligar al peatón a caminar hasta el próximo paradero.

4.1.2.4 Perfiles Viales Propuestos

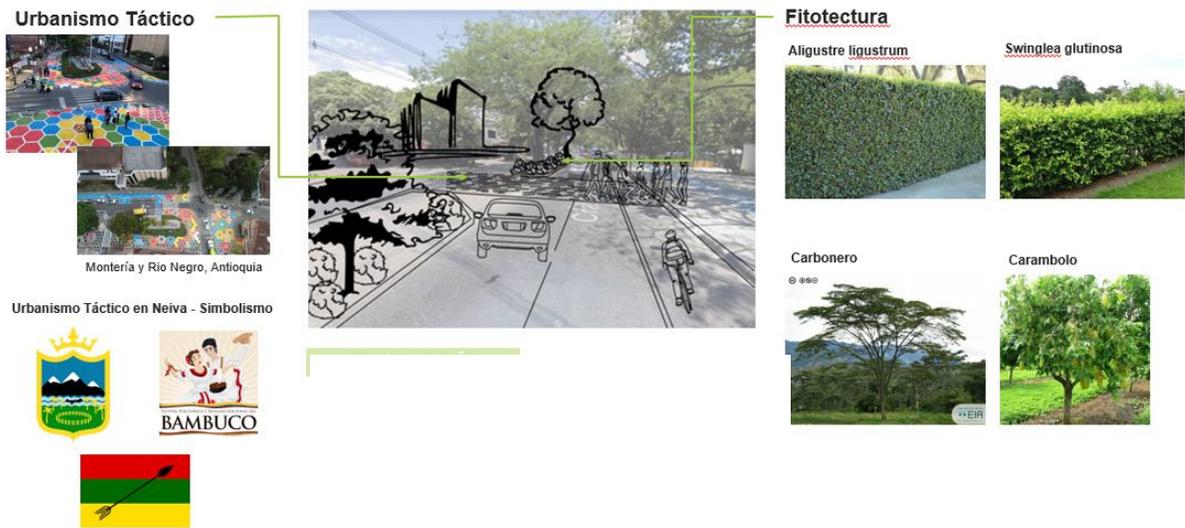
Figura 59. Perfiles viales propuestos



Elaboración propia

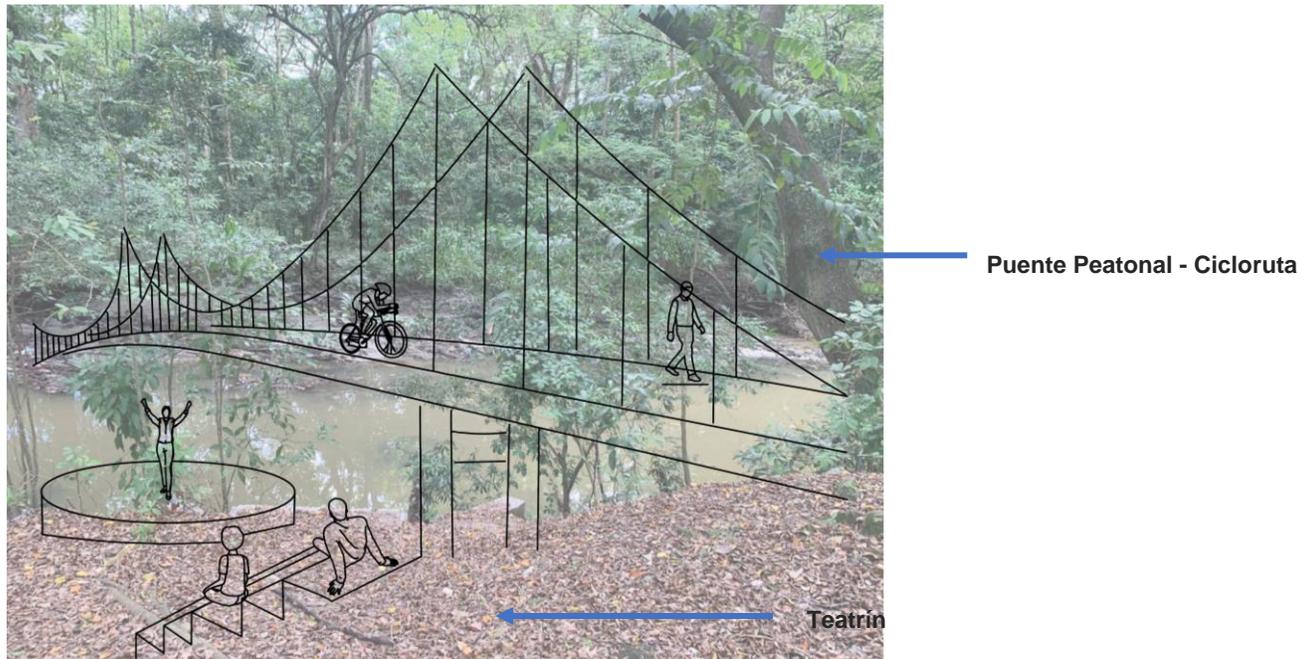
Se modifican los anteriores perfiles vistos en el esquema teniendo en cuenta la pirámide de movilidad priorizando al peatón y adaptándolo a lo establecido por el PMEP.

Figura 60. Detalle Perfil vial propuesto



Elaboración propia

Figura 61. Detalle Puente Peatonal



Elaboración propia

4.2 Puntos de Enfoque estratégicos

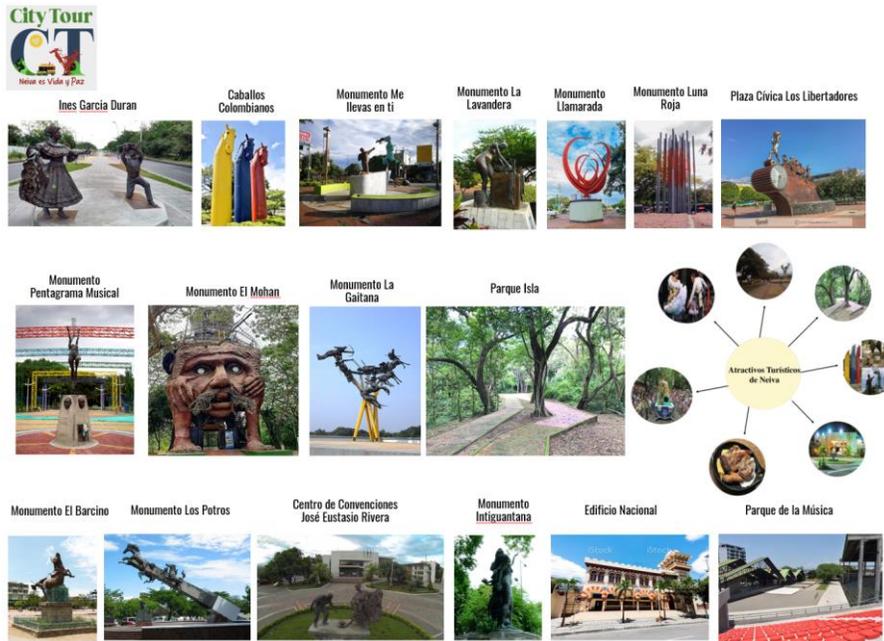


4.3 Criterios Fase Proyectual

4.3.1 Infraestructura del sistema ambiental del área de intervención



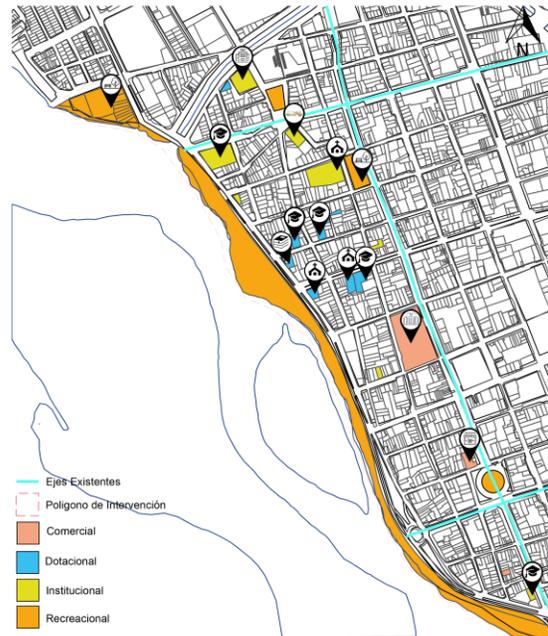
4.3.2 Infraestructura de turismo de área de intervención, estudio y contexto



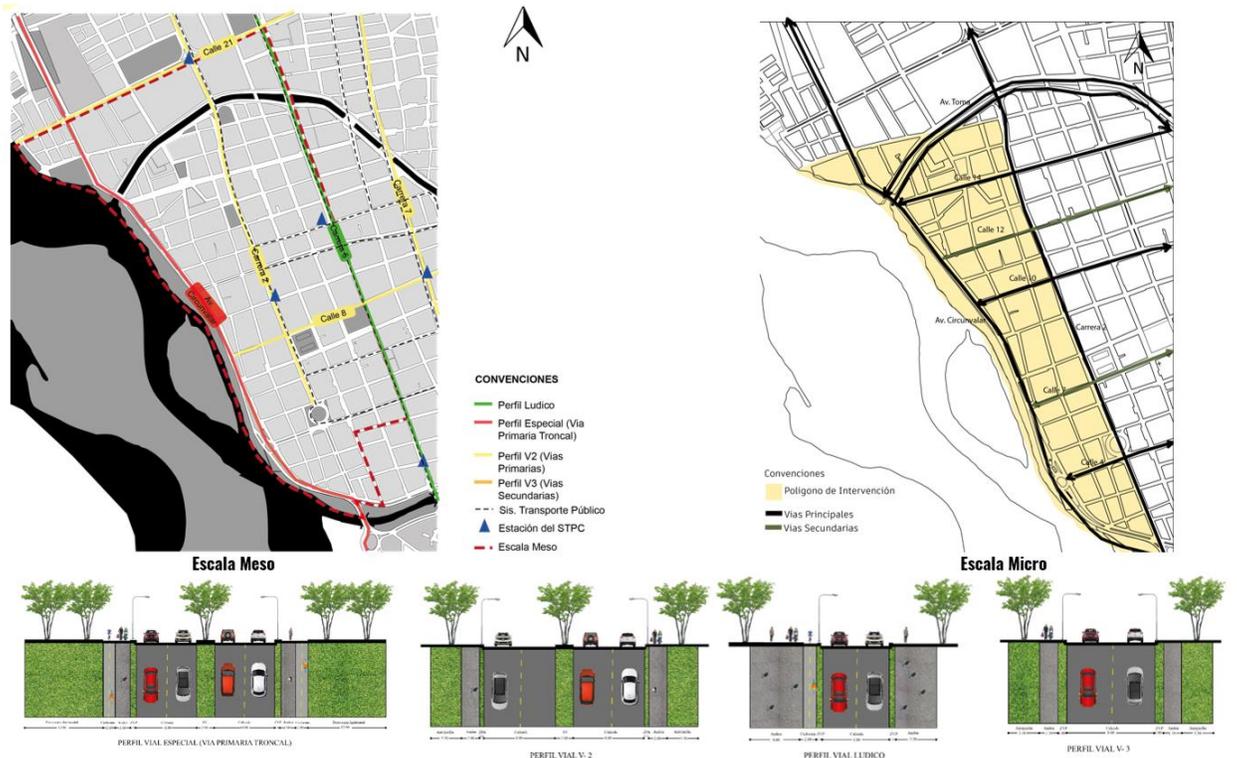
4.3.3 Infraestructura de usos del suelo en área de intervención



4.3.3 Infraestructura de equipamientos en área de intervención



4.3.4 Infraestructura vial y de transporte en área de intervención



4.4 Fase Projectual

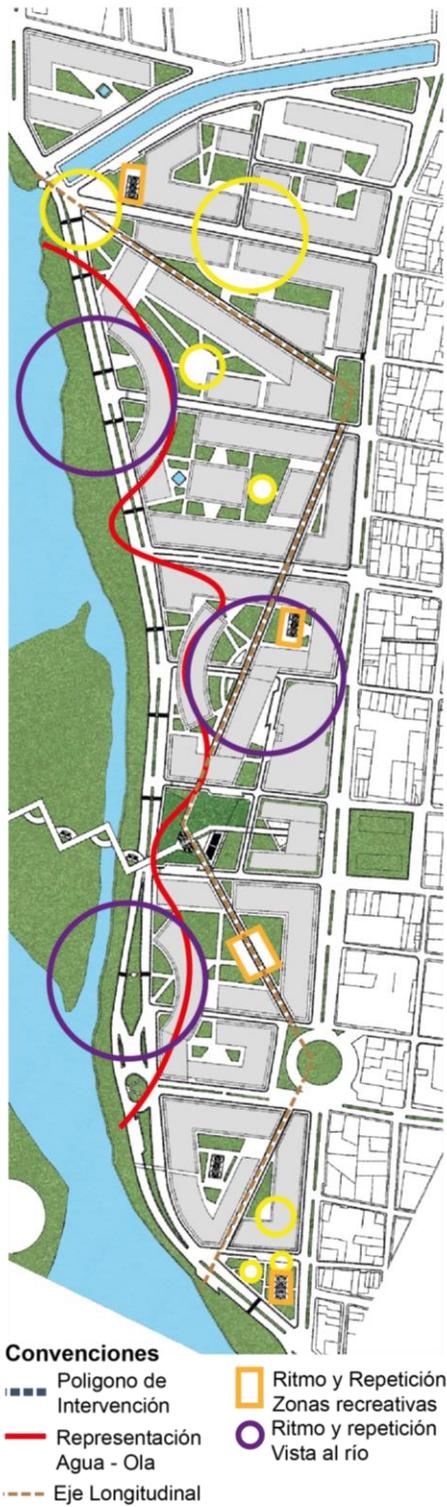
4.4.1 Área de intervención supermanzanas



4.4.2 Área de intervención/ eje conexión espacio publico



4.4.3 Diseño Urbano



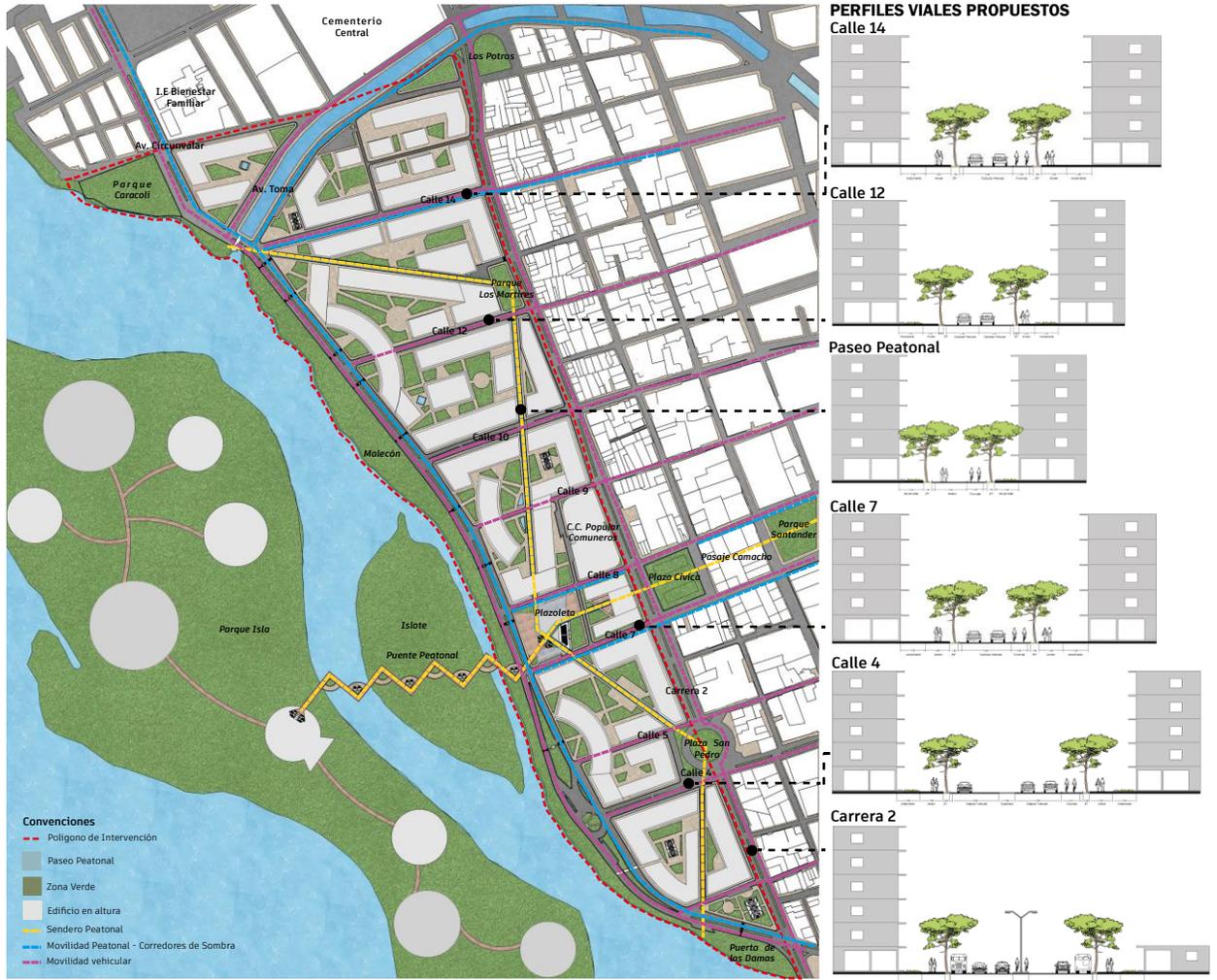
4.4.4 Zonificación Usos Urbanos



4.4.5 Parqueaderos público-privados



4.4.6 Estrategias urbanísticas propuesta



4.4.7 Materialidad

MATERIALIDAD		
IMAGEN	SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
		TIPO: CEMENTO PULIDO COLOR: GRIS NATURAL
		CONCRETO ESTAMPA MODELO: PIEDRA LAJA COLOR: GRIS NATURAL
		CONCRETO ESTAMPA MODELO: LINDÓN F&M COLOR: GRISA
		MADEIRA ESMALTADA MODELO: CEREZO COLOR: NATURAL
		ADOQUIN MICROCAPA MODELO: ADOQUIN COLOR: GRES

4.4.8 Áreas por Unidad de Actuación Urbanísticas



UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 1					
Área Bruta UAU 1					107.676,90
Uso	Área (m2)	Área Total (m2)	% Sobre área bruta	Actores	Instrumentos de Gestión y Financiación
1 Espacio Público Efectivo	11.656,67	11.656,67	10,86%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro específico al presupuesto municipal y alianzas público-privadas
2 Espacio Público General	23.184,73	11.485,86	10,87%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro Específico al presupuesto municipal
3 Misto	18.855,09	17.511	17,51%	Secretaría de Vivienda	Cooperación entre patrones con constructores y la secretaria de vivienda
4 Equipamiento	9.431,42	8,70%	8,70%	Secretaría de Cultura	Alianza público-privada entre la secretaria de cultura y una institución educativa
5 Componente Ambiental	18808,5	17,47%	17,47%	Cooperación entre la secretaria de medio ambiente y la CAM	Secretaría de medio ambiente y la CAM
5.1 Muestreo	9006,94				
6 Comercio	X	982,08	0,91%	Secretaría de Comercio	Alianza público-privada entre la secretaria de comercio y comerciante local
7 Movilidad		36.414,08	33,82%	Secretaría de Movilidad	Rubro específico al presupuesto municipal
Total	107.676,90	107.676,90	100,00%		

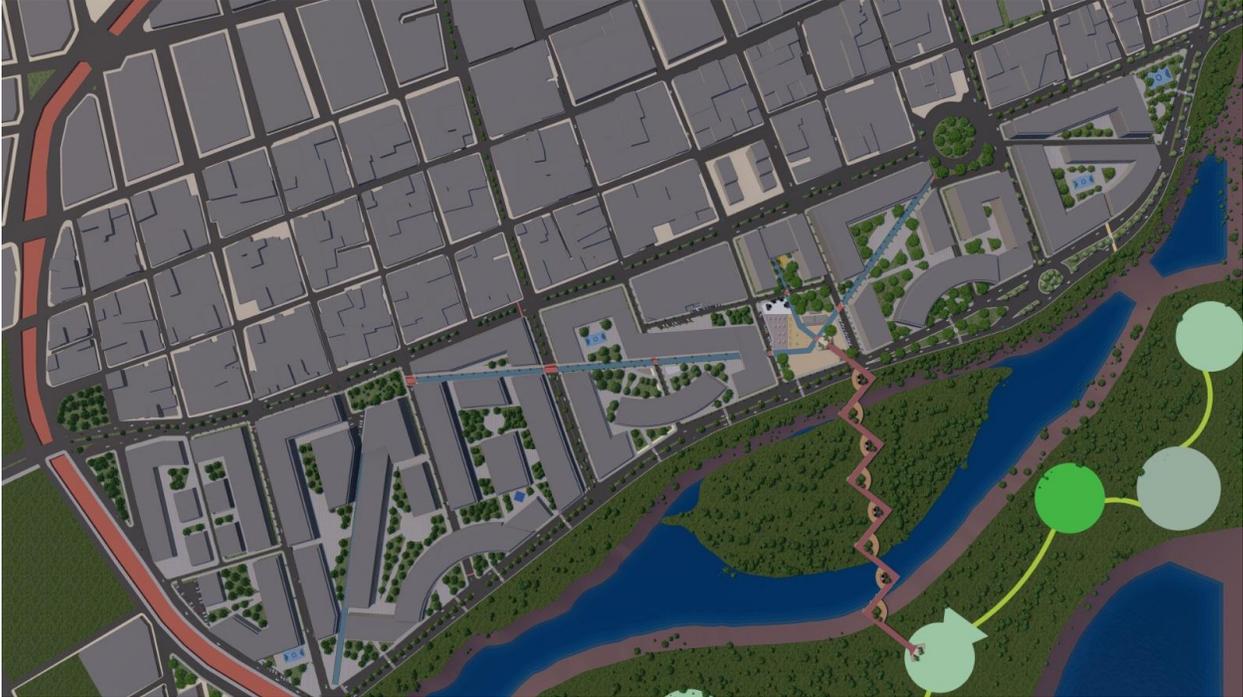
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 2					
Área Bruta UAU 2					148.655,89
Uso	Área (m2)	Área Total (m2)	% Sobre área bruta	Actores	Instrumentos de Gestión y Financiación
1 Espacio Público Efectivo	11.375,49	7,60%	7,60%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro específico al presupuesto municipal y alianzas público-privadas
2 Espacio Público General	68.652,26	48.276,77	33,15%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro Específico al presupuesto municipal
3 Misto	41.575,54	37,86%	37,86%	Secretaría de Vivienda	Cooperación entre patrones con constructores y la secretaria de vivienda
4 Equipamiento	8.345,04	5,81%	5,81%	Secretaría de Cultura	Alianza público-privada entre la secretaria de cultura y una institución educativa
5 Componente Ambiental	13.686,26	8,21%	8,21%	Cooperación entre la secretaria de medio ambiente y la CAM	Secretaría de medio ambiente y la CAM
5.1 Muestreo	13666,26				
6 Comercio	X	4.679,57	3,10%	Secretaría de Comercio	Alianza público-privada entre la secretaria de comercio y comerciante local
7 Movilidad		19.717,52	13,20%	Secretaría de Movilidad	Rubro específico al presupuesto municipal
Total	148.655,89	148.655,89	100,00%		

UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 3					
Área Bruta UAU 3					88.309,48
Uso	Área (m2)	Área Total (m2)	% Sobre área bruta	Actores	Instrumentos de Gestión y Financiación
1 Espacio Público Efectivo	17.686,55	17,39%	17,39%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro específico al presupuesto municipal y alianzas público-privadas
2 Espacio Público General	23.035,15	5.348,60	5,44%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro Específico al presupuesto municipal
3 Misto	X	16.532,79	18,62%	Secretaría de Vivienda	Cooperación entre patrones con constructores y la secretaria de vivienda
4 Equipamiento	X	X	X	X	X
5 Componente Ambiental	X	7.345,16	7,47%	Cooperación entre la secretaria de medio ambiente y la CAM	Secretaría de medio ambiente y la CAM
5.1 Muestreo	7345,16				
6 Comercio	X	16.163,19	18,44%	Secretaría de Comercio	Alianza público-privada entre la secretaria de comercio y comerciante local
7 Movilidad		35.232,19	39,84%	Secretaría de Movilidad	Rubro específico al presupuesto municipal
Total	88.309,48	88.309,48	100,00%		

UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 5					
Área Bruta UAU 5					87.624,95
Uso	Área (m2)	Área Total (m2)	% Sobre área bruta	Actores	Instrumentos de Gestión y Financiación
1 Espacio Público Efectivo	12.310,61	21,36%	21,36%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro específico al presupuesto municipal y alianzas público-privadas
2 Espacio Público General	22.264,41	9.933,80	17,27%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro Específico al presupuesto municipal
3 Misto	9.094,13	17,34%	17,34%	Secretaría de Vivienda	Cooperación entre patrones con constructores y la secretaria de vivienda
4 Equipamiento	5749,09	9,98%	9,98%	Secretaría de Cultura	Alianza público-privada entre la secretaria de cultura y una institución educativa
5 Componente Ambiental	6.625,10	11,50%	11,50%	Cooperación entre la secretaria de medio ambiente y la CAM	Secretaría de medio ambiente y la CAM
5.1 Muestreo	6625,1				
6 Comercio	X	X	X	X	X
7 Movilidad		12.962,22	22,55%	Secretaría de Movilidad	Rubro específico al presupuesto municipal
Total	87.624,95	87.624,95	100,00%		

UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 4					
Área Bruta UAU 4					89.411,81
Uso	Área (m2)	Área Total (m2)	% Sobre área bruta	Actores	Instrumentos de Gestión y Financiación
1 Espacio Público Efectivo	4.521,70	6,51%	6,51%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro específico al presupuesto municipal y alianzas público-privadas
2 Espacio Público General	29.256,98	24.738,28	35,64%	Secretaría de Planeación Municipal	Rubro Específico al presupuesto municipal
3 Misto	14.125,31	20,35%	20,35%	Secretaría de Vivienda	Cooperación entre patrones con constructores y la secretaria de vivienda
4 Equipamiento	X	X	X	X	X
5 Componente Ambiental	X	2.919,86	4,21%	Cooperación entre la secretaria de medio ambiente y la CAM	Secretaría de medio ambiente y la CAM
5.1 Muestreo	2919,86				
6 Comercio	X	6.158,50	8,87%	Secretaría de Comercio	Alianza público-privada entre la secretaria de comercio y comerciante local
7 Movilidad	X	16.948,16	24,42%	Secretaría de Movilidad	Rubro específico al presupuesto municipal
Total	89.411,81	89.411,81	100,00%		

4.5 Renders



4.5.2 Plazoleta-Puente





4.5.3 Permeabilidad en Primer Nivel



4.5.4 Espacio Publico



4.6 Norma Urbanística

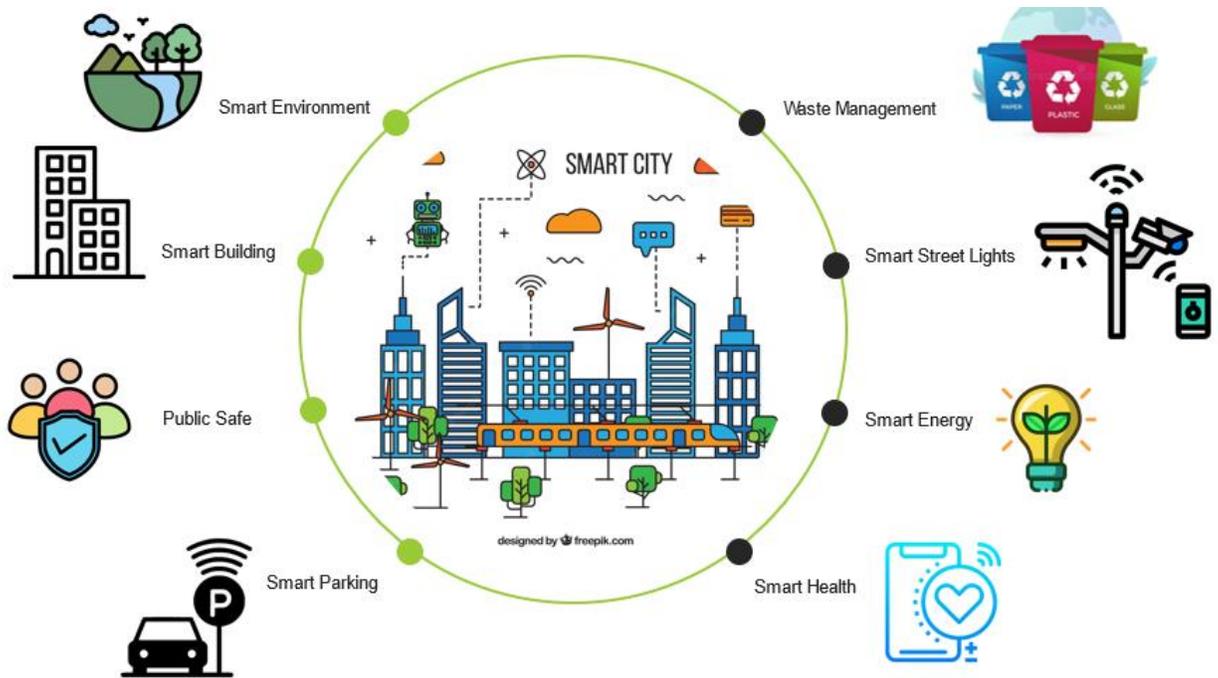
Figura 67. Norma Urbanística

NEIVA ALCALDIA MUNICIPAL NORMA URBANISTICA TRABAJO DE GRADO: REGENERACIÓN URBANA DEL RIO MAGDALENA		CODIGO TRATAMIENTO URBANISTICO MODALIDAD DE TRATAMIENTO UNIDADES MORFOLOGICAS DE APLICACIÓN TIPO DE TEJIDO URBANO		7A-IV REDESARROLLO REGENERACIÓN	
USOS PERMITIDOS	ACTIVIDAD	TIPOLOGIA DE USO			
	Residencial	Vivienda Bifamiliar Vivienda Multifamiliar			
	Comercio	Hoteles Comercio escala zonal El comercio debe tener relación con el malecón			
	Dotacionales	Todos, excepto de tipo extensivo			
	Institucional	Biblioteca, Teatrin, Zona de eventos, Zona de reunión			
No se permite	Usos automotriz Construcción Reciclaje Disotecas - Cantinas				
OCUPACIÓN		ÁREA MINIMA DEL PREDIO	El previsto en el plano de urbanización o en el plan parcial. No se permite la subdivisión de predios		
	INDICE DE OCUPACIÓN MÁX. URBANA DEL PREDIO	Lo especificado en el POT regido en el año en curso de la ciudad (acuerdo 026 del 2009) y en complemento del 596			
VOLUMETRIA	ALTURA BASICA	EDIFICACIÓN	La prevista en la licencia de urbanismo o construcción original teniendo en cuenta el cono de aproximación		
		ALTURA LIBRE DE PISOS	Min. 2,6 m utili entre placas y/o delorosos.		
	ALTURA MÁXIMA	En predios sin antejardín	La prevista en la licencia de urbanismo o construcción original		
		En predios con antejardín	La prevista en la licencia de urbanismo o construcción original		
	ANTEJARDÍN		4 Metros		
	AISLAMIENTOS	LATERAL	Según el Plan de Ordenamiento Territorial (acuerdo 026 del 2009)		
		POSTERIOR	Según el Plan de Ordenamiento Territorial (acuerdo 026 del 2009)		
ENTRE EDIFICIOS		5 Metros			
PATIOS		Según el Plan de Ordenamiento Territorial (acuerdo 026 del 2009)			
VOLADIZOS		Según el Plan de Ordenamiento Territorial (acuerdo 026 del 2009)			
ESTANDARES URBANISTICOS	PROVISIÓN OBLIGATORIA DE ÁREAS COMUNALES DE ESCALA LOCAL	Actividad	Zonas libres recreativas	Espacios comunales diferentes a circulaciones	Estacionamiento Visitantes
		RESIDENCIAL	Mínimo 40%	Mínimo 15%	Máximo 25%
		VIS Y VIP	Mínimo 40%	Mínimo 10%	Máximo 25%
		COMERCIO	Mínimo 30%	Mínimo 10%	Máximo 50%
		SERVICIOS URBANOS	Mínimo 30%	Mínimo 10%	Máximo 50%
	PROVISIÓN OBLIGATORIA DE ESTACIONAMIENTOS	Actividad	Privados	Visitantes	Discapacitados
	Dimensión mínima de estacionamientos 4,5 m x 2,5 m	RESIDENCIAL (Por unidad de vivienda)	1/1 unid.	1/8 unid.	Como mínimo un porcentaje equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados.
Dimensión mínima de estacionamientos a discapacitados 4,5 m x 2,5 m	VIS Y VIP (Por unidad de vivienda)	1/3 unid.	1/8 unid.	Como mínimo un porcentaje equivalente al dos por ciento (2%) del total de parqueaderos habilitados.	
Ancho min. De via interna: 6,0 m	COMERCIO (Por m² de área neta en el uso)				
Las rampas de acceso se deben desarrollar totalmente al interior del predio y tener una pendiente máx. del 17% medida a partir de 1m al interior del paramento del predio y la altura del sardinel	DOTACIONAL (Por m2 de área neta en el uso)	1/480 m²			

Elaboración propia

4.7 Smart City

Figura 68. Smart City



Elaboración propia

El Proyecto busca implementar elementos de ciudades inteligentes con el objetivo de innovar teniendo un potencial tecnológico como herramienta de transformación y de mejora de calidad de los ciudadanos y turistas de forma sostenible.

Lista de referencias

- Terridata (2021). Análisis poblacional. Recuperado de <https://terridata.dnp.gov.co/index-app.html#/triage>
file:///C:/Users/Karen/Downloads/ESTRUCTURA%20SOCIO POLITICO%20ADMINISTRATIVA%20HUILA.pdf
- <https://www.alcaldianeiva.gov.co/Gestion/EstudiosInvestigacionesyOtrasPublicaciones/Bletin%20Din%C3%A1mica%20Demogr%C3%A1fica.pdf>
- D.A.N.E. (2018a). Análisis Geoespacial del CNPV 2018. DANE. Recuperado 3 de marzo de 2022, de <https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/territorio/analisis-cnpv-2018/?lt=4.646075&lg=-74.088605&z=20>
- Findeter, Idom, ciudades emergentes y sostenibles, & Municipio de Neiva. (s. f.). Estudios Base para la ciudad de Neiva, Colombia. Estudios Base para la ciudad de Neiva, Colombia. Recuperado 1 de noviembre de 2021, de <https://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>
- Ortega, C. F. (2010). Actividad A en Neiva. IMPACTO URBANISTICO Y TERRITORIAL DE NEIVA. Recuperado 2010, de <https://es.scribd.com/document/45874513/Actividad-a-en-Neiva>
- Secretaria de planeación y ordenamiento municipal de Neiva. (s. f.). Cartilla Espacio Público Neiva (Vol. 1). muni. <https://es.scribd.com/document/465608916/CARTILLAESPACIO-PUBLICO-NEIVA-pdf>
- Paquette Vassalli, C. (2020). Regeneración urbana: un panorama latinoamericano. Revista iNvi, 35 (100), 38-61
- Horacio, R. (2019). Estructura y dinámica urbana . TEORÍAS TERRITORIALES Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL. , 23.
- Giménez, Gilberto (2004): “Introducción al estudio de las identidades urbanas”, en conferencia presentada en el Seminario Permanente de Estudios sobre la Ciudad, de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- Borja, Jordi. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona, 2001. pp. 58
- NAVAS-PERRONE, M. G. (2019). “La regeneración urbana implementada en Guayaquil y Barcelona. Desvelando la retórica proyectual del espacio público”. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (3): 91-100. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.70047>