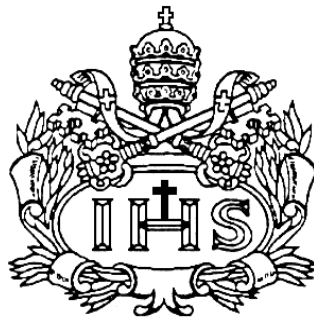


**REVITALIZACIÓN DEL CORREDOR URBANO DEL CENTRO TRADICIONAL
DE NEIVA Y SU BORDE, EL RÍO MAGDALENA.**

EL DETERIORO DE CENTROS URBANOS



AUTOR

VALENTINA VARGAS SERRATO

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
PREGRADO EN ARQUITECTURA
BOGOTÁ, D.C**

2019

Nota de Advertencia: Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por qué las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO POR PARTE DE LOS JURADOS

NÚMERO DE ACTA: 73
 ESTUDIANTE: Vargas Serrato Valentina
 TÍTULO: Revitalización del corredor urbano del centro tradicional de Neiva, y el río Magdalena
 PRESIDENTE: Sandra Caquimbo Salazar
 JURADO: Carlos Alberto Vanegas Alfonso
 JURADO: Ximena Paola Cantor
 FECHA: Viernes 07 Junio de 2019
 HORA: 11:00 A.M. - 1:00 P.M.
 SALÓN: 18 - 104

EVALUACIÓN DE LOGROS

| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|--|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Aporte significativo a la resolución de la problemática abordada | | X | | | |
| Solución integral involucrando las variables estética, tecnológica, medio ambiental y de gestión, acordes al modelo curricular | | X | | | |

EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS
 COMPETENCIA DISCIPLINAR

| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|--|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Coherencia entre el planteamiento y la solución | | | X | | |
| El problema identificado por el Estudiante está enmarcado dentro del ámbito disciplinar | | | | | X |
| Postura crítica en la solución | X | | | | |
| SopORTE teórico y conceptual que respalda el trabajo de grado | | | | X | |
| En el resultado se evidencia un proceso metodológico | | | X | | |
| Manejo adecuado del contexto físico | | X | | | |
| Dominio del manejo del espacio en los aspectos inherentes a la composición, funcionalidad, escala y proporción | | X | | | |
| Dominio de los aspectos tecnológicos | | X | | | |
| Comprensión del contexto social, económico y normativo | X | | | | |
| Reflejo de una conciencia ambiental | X | | | | |
| Se tienen en cuenta aspectos relacionados con la gestión | X | | | | |

Observaciones competencia disciplinar:

Se sugiere mayor rigurosidad y profundidad en el desarrollo integral del proyecto, así como una mayor articulación entre el marco teórico y la propuesta espacial.

COMPETENCIA COMUNICATIVA

| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|---|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Capacidad para comunicar planteamientos y soluciones de manera coherente | | | X | | |
| Capacidad de comunicar ideas gráfica y oralmente | | | X | | |
| Capacidad de síntesis | | X | | | |
| Destrezas en el manejo de los medios de comunicación propios de la disciplina | | | | X | |
| Capacidad de expresar coherentemente un proceso y un resultado | | | | X | |

Observaciones competencia comunicativa:

Demuestra dominio en el manejo de la representación gráfica y planimétrica de su proyecto. Se sugiere mayor trabajo en aspectos del arquetipo y argumentación verbal de sus ideas.

COMPETENCIA ÉTICO – FORMATIVA

| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|--|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Postura crítica frente a los referentes | | | X | | |
| Conciencia en relación al contexto | X | | | | |
| Conocimiento claro del grupo social al cual está dirigido | X | | | | |
| El estudiante demuestra un pensamiento propio y un posicionamiento crítico | | X | | | |
| Trabajo desarrollado con profesionalismo | | | X | | |
| A través del aporte planteado en el trabajo de grado se demuestra compromiso con la transformación social del país | | X | | | |
| Proyección a futuro | | | X | | |
| Uso de fuentes bibliográficas, gráficas y verbales | | X | | | |

Observaciones competencia ético - formativa:

Se sugiere mayor profundidad en el conocimiento del contexto social en el que se enmarca el proyecto.

Calificación (1.0 a 5.0): 3.4

Reconocimiento para el trabajo de grado: Si la nota es de 5.0, y aparte consideran que este trabajo debe tener un reconocimiento especial, marque una X: _____

1. PRESIDENTE: Sandra Caquimbo Salazar

2. JURADO: Carlos Alberto Vanegas Alfonso

3. JURADO: Ximena Paola Cantor





Pontificia Universidad
JAVERIANA
Bogotá

Facultad de Arquitectura y Diseño
Carrera de Arquitectura

EVALUACIÓN DE TRABAJO DE GRADO POR PARTE DEL DIRECTOR

ACTA NÚMERO: 73

ESTUDIANTE: Valentina Vargas Serrato

DIRECTOR(A): Jose Luis Bucheli Aguallimpia

TÍTULO: Revitalización del corredor urbano del centro tradicional de Neiva, y el río Magdalena

ALCANCE: Diseño urbano sectorial

FECHA: Miércoles 05 Junio de 2019

HORA: 9:00 a.m. - 5:00 p.m.

SALÓN: 18 - 104

EVALUACIÓN DE LOGROS

| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|--|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Aporte significativo a la resolución de la problemática abordada | | | ✓ | | |
| Solución integral involucrando las variables estética, tecnológica, medio ambiental y de gestión, acordes al modelo curricular | | | ✓ | | |

EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS

COMPETENCIA DISCIPLINAR

| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|--|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Coherencia entre el planteamiento y la solución | | | ✓ | | |
| El problema identificado por el Estudiante está enmarcado dentro del ámbito disciplinar | | | ✓ | | |
| Postura crítica en la solución | | ✓ | | | |
| Soporte teórico y conceptual que respalda el trabajo de grado | | | ✓ | | |
| En el resultado se evidencia un proceso metodológico | | | ✓ | | |
| Manejo adecuado del contexto físico | | | ✓ | | |
| Domínio del manejo del espacio en los aspectos inherentes a la composición, funcionalidad, escala y proporción | | | ✓ | | |
| Domínio de los aspectos tecnológicos | | | ✓ | | |
| Comprensión del contexto social, económico y normativo | | ✓ | | | |
| Reflejo de una conciencia ambiental | | | ✓ | | |
| Se tienen en cuenta aspectos relacionados con la gestión | | | ✓ | | |

Observaciones competencia disciplinar:

COMPETENCIA COMUNICATIVA

| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|---|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Capacidad para comunicar planteamientos y soluciones de manera coherente | | | / | | |
| Capacidad de comunicar ideas gráfica y oralmente | | | / | | |
| Capacidad de síntesis | | / | | | |
| Destrezas en el manejo de los medios de comunicación propios de la disciplina | | | / | | |
| Capacidad de expresar coherentemente un proceso y un resultado | | | / | | |

Observaciones competencia comunicativa:

COMPETENCIA ÉTICO – FORMATIVA

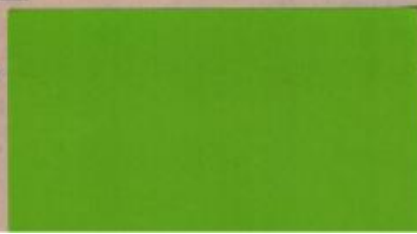
| Criterios | Insuficiente | Aceptable | Bueno | Excelente | Sobresaliente |
|--|--------------|-----------|-------|-----------|---------------|
| Postura crítica frente a los referentes | | | / | | |
| Conciencia en relación al contexto | | | / | | |
| Conocimiento claro del grupo social al cual está dirigido | | | / | | |
| El estudiante demuestra un pensamiento propio y un posicionamiento crítico | | | / | | |
| Trabajo desarrollado con profesionalismo | | | / | | |
| A través del aporte planteado en el trabajo de grado se demuestra compromiso con la transformación social del país | | | | / | |
| Proyección a futuro | | | / | | |
| Uso de fuentes bibliográficas, gráficas y verbales | | | / | | |

Observaciones competencia ético - formativa:

Calificación (1.0 a 5.0): 4.0

Reconocimiento para el trabajo de grado: Si la nota es de 5.0, y aparte consideran que este trabajo debe tener un reconocimiento especial, marque una X: ____

DIRECTOR(A): Jose Luis Bucheli Agualimpia



FORMATO DE DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE GRADO

1. ALCANCE.

Intervenir el borde oriental del río Magdalena sobre la Av. Circunvalar y el corredor urbano localizado sobre la calle 8 y calle 7 del centro tradicional de la ciudad.

2. TÍTULO.

Revitalización del corredor urbano del centro tradicional de Neiva y su borde, el río Magdalena.

3. PROBLEMÁTICA EN LA QUE SE INSCRIBE EL TRABAJO.

El deterioro urbano del centro tradicional de Neiva se ha generado por las transformaciones de los elementos de la estructura urbana, económica, ambiental y social del lugar, causados por diferentes hechos históricos, como el surgimiento de focos de crecimiento urbanos a partir de los avances en la movilidad, es decir, con el surgimiento en 1936 del aeropuerto Benito Salas y en 1938 de la estación del ferrocarril.

4. OBJETIVO GENERAL.

Diseñar un modelo urbano integral en el área de estudio del centro tradicional de la ciudad de Neiva, compuesto por 4 de sus barrios históricos, los cuales son el Centro, San Pedro, Los Potros y los Mártires.

5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

-Determinar lineamientos teóricos que definan la importancia y las condiciones de los centros urbanos hoy, a partir de diferentes autores.

-Definir a través de la caracterización urbana del centro tradicional de Neiva, las condiciones básicas para impulsar la revitalización del sector.

-Cartografiar y analizar las problemáticas a partir del análisis de las dimensiones físico-espacial, socioculturales y económicas, en las cuales se identifiquen los elementos estratégicos de intervención.

6. BREVE DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO.

A partir del análisis del sector, se concluyó que el centro de la ciudad tiene una estructura urbana, la cual genera segregación espacial y social, por lo que existen espacios de zona de tolerancia, con deterioro físico e inseguros.

Sin embargo, debido a su localización estratégica y presencia de 3 de los principales elementos del sistema ecológico principal –río Magdalena, río Oro y quebrada La Toma- es un punto clave de revitalización urbana, puesto que permitirá devolver la importancia y la relación de la ciudad con el río.

Por lo tanto, se propone un corredor urbano principal que inicia en la isla conocida como Isla Aventura en el costado occidental del río, en donde se propone un parque ecológico enfocado a la conservación y al aprendizaje de la fauna y flora que allí se encuentra, y finaliza en la antigua estación del ferrocarril. Así mismo, se proponen otros corredores urbanos sobre los ejes viales principales que permitan conformar un circuito peatonal y de ciclo rutas, mejorando la movilidad alternativa, a partir de la transformación en los perfiles viales del sector.

De manera simultánea se hace una propuesta urbana sobre el borde oriental del río Magdalena, sobre el cual se plantean nuevos usos (cultural, comercial, vivienda, hoteles) y una mixtura de los mismos para permitir el correcto funcionamiento de los nuevos espacios públicos propuestos.

Sobre dicho borde, se enfatiza el uso cultural con el objetivo de incentivar la permanencia y los flujos peatonales por medio de nuevos espacios públicos, áreas deportivas, recreativas y de esparcimiento, permitiendo a su vez generar un sentido de pertenencia y apropiación del territorio. Para eso mismo, se propone un área comercial y de servicios, la cual se basa en un sistema productivo a partir de huertas urbanas ligadas a servicios de restaurantes y la conformación de una plaza de mercado al aire libre.

7. ¿DESDE LA IDENTIDAD JAVERIANA, CUÁL CONSIDERA USTED QUE ES EL MEJOR APORTE DE SU PROYECTO?

La identidad javeriana es rescatar los valores humanos, la responsabilidad social y el desarrollo de conocimiento. Por lo tanto, el principal aporte de este trabajo de grado es el mejoramiento de la calidad de vida y la calidad urbana de la población residente y flotante del centro de la ciudad. Así como el incentivar la identidad cultural, histórica y el conocimiento sobre la fauna y flora y su protección. Esto permite conectar la ciudad no solo de manera física sino socialmente, creando espacios de encuentro, socialización y aprendizaje.

Tabla de contenido.

| | | |
|-------------|--|-----------|
| I. | MARCO CIENTÍFICO | 12 |
| | 1.1 TÍTULO. | 12 |
| | 1.2 TEMA. | 12 |
| | 1.3 PROBLEMA. | 12 |
| | 1.4 OBJETIVOS..... | 14 |
| | 1.4.1 OBJETIVOS ESPECIFICOS..... | 14 |
| | 1.5 ALCANCE. | 15 |
| | 1.6 JUSTIFICACIÓN. | 15 |
| II. | MARCO TEÓRICO. | 17 |
| | 2.1 REVITALIZACIÓN, UNA FORMA INTEGRAL DE VER LA CIUDAD... | |
| | 2.2 DETERIORO DE LOS CENTROS URBANOS..... | 19 |
| | 2.3 EL ESPACIO PÚBLICO COMO OPORTUNIDAD PARA TEJER LOS ATRIBUTOS URBANOS DE LA CIUDAD..... | 21 |
| | 2.4 LA CIUDAD COMO UN PRODUCTO SOCIAL..... | 24 |
| III. | ESTADO DEL ARTE..... | 26 |
| | 3.1 MODERNIZACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN EL CENTRO HISTORICO DE QUITO..... | 26 |
| | 3.2 RENOVACIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE TOA PAYOH (SINGAPUR)..... | 30 |
| | 3.3 PARQUE DEL RIO - MEDELLÍN | 32 |
| IV. | ESTUDIO DE CASO. ENTORNO URBANO DEL MALECÓN DEL RÍO MAGDALENA. | 34 |
| | 4.1 CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO DEL MALECÓN DEL RIO MAGDALENA ENTRE LA CARRERA 7 Y LA CALLE 8 Y CALLE 1. | |
| V. | PROPUESTA. LINIEMENTOS DE DISEÑO PARA LA REVITALIZACIÓN URBANA DEL CENTRO TRADICIONAL DE NEIVA..... | 51 |
| VI. | BIBLIOGRAFÍA. | 56 |
| | ANEXOS. | |

Tabla de ilustraciones:

| | |
|--|----|
| • PLANO 1. Línea del tiempo..... | 15 |
| • TABLA 1. Fechas línea del tiempo..... | 15 |
| • MAPA 1. Elaboración propia a partir del capítulo 1, Volver al centro. Eduardo Rojas. 2004..... | 20 |
| • MAPA 2. Elaboración propia a partir del texto el Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía. Jordi Borja. 2001..... | 22 |
| • MAPA 3. Elaboración propia a partir del texto Muerte y vida de las grandes ciudades. Jane Jacobs. 1961..... | 24 |
| • IMAGEN 1. Tomado del texto Volver al centro. Eduardo Rojas.2004..... | 27 |
| • MAPA 4. Elaboración propia a partir del libro Volver al centro. Eduardo Rojas. 2004..... | 29 |
| • MAPA 5. Elaboración propia a partir www.world-habitat.org | 32 |
| • MAPA 6. Elaboración propia a partir de www.archdaily.co | 33 |
| • PLANO 2. PLANO SÍNTESIS DE DIAGNOSTICO DE LA CIUDAD DE NEIVA. | 35 |
| • PLANO 3. JERARQUÍA VIAL. | 36 |
| • GRAFICO 1. MEDIOS DE TRANSPORTE USADOS EN EL CENTRO DE NEIVA. | 37 |
| • GRAFICO 2. CIFRAS DE LA MOVILIDAD EN EL CENTRO DE NEIVA | 37 |
| • GRAFICO 3. ESTADO DE LA MALLA VIAL EN EL CENTRO DE NEIVA. | 37 |
| • GRAFICO 4. ESTACIONAMIENTO EN LUGARES PROHIBIDOS | 38 |
| • GRAFICO 5. CIFRAS DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE NEIVA. | 39 |
| • PLANO 4. ESPACIOS PUBLICO EN EL CENTRO TRADICIONAL DE NEIVA. | 39 |
| • GRAFICO 6. ESTADO DE LOS ANDENES..... | 40 |
| • PLANO 5. DIMENSION DE LOS ANDENES. | 40 |
| • PLANO 6. DISCONTINUIDAD EN ANDENES. | 40 |
| • GRAFICO 7. CIFRAS INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE NEIVA..... | 41 |
| • PLANO 7. INVASIÓN ESPACIO PÚBLICO. | 41 |
| • PLANO 8. EQUIPAMIENTOS URBANOS EN EL CENTRO DE NEIVA..... | 41 |
| • GRAFICO 8. COBERTURA EQUPAMIENTOS EN EL CENTRO DE NEIVA..... | 41 |
| • PLANO 9. TIPOLOGIAS EDIFICATORIAS. | 42 |
| • PLANO 10. MORFOLOGÍA URBANA EN EL CENTRO DE NEIVA..... | 42 |
| • GRAFICO 9. COBERTURA EQUPAMIENTOS EN EL CENTRO DE NEIVA..... | 45 |
| • PLANO 11. USOS EN EL CENTRO DE NEIVA..... | 45 |

- GRAFICO 10. CLASIFICACIÓN PREDIOS SEGÚN USOS EN EL CENTRO DE NEIVA.....46
- PLANO 12. ZONAS HOMOGÉNEAS.....47
- GRAFICO 11. TIPO DE INSTALACIÓN DONDE FUNCIONA EL NEGOCIO.....47
- GRAFICO 12. ARTICULOS DE LOS VENDEDORES INFORMALES.....48
- GRAFICO 13. CLASIFICACIÓN DEL HURTO.....48
- IMAGEN 3. FOTO PROPIA. HABITANTE DE LA CALLE.....50
- PLANO 13. ZONAS CRITICAS EN EL CENTRO DE NEIVA.....50
- PLANO 14. PLANO CONCLUSIÓN.....51
- PLANO 15. LINEAMIENTOS DE PROPUESTA.....52
- PLANO 16. PROPUESTA URBANA.....52
- PLANO 17. CAPAS DE LA PROPUESTA URBANA.....53
- IMAGEN 5. VEGETACIÓN PROPUESTA.....54
- GRAFICO 14. AREAS DE GESTIÓN.....55
- IMAGEN 4. ACTORES EN LA GESTIÓN DEL PROYECTO.....55
- GRAFICO 15. NUEVAS AREAS.....55

I. MARCO CIENTÍFICO.

1.1 TÍTULO

Revitalización del corredor urbano del centro tradicional de Neiva y su borde, el río Magdalena.

1.2 TEMA.

Deterioro de centros urbanos.

1.3 PROBLEMA

El deterioro urbano del centro tradicional de Neiva se ha generado por las transformaciones de los elementos de la estructura urbana, económica, ambiental y social del lugar, causados por diferentes hechos históricos que generaron ruptura urbana en el territorio, y pérdida de la relación con el río Magdalena.

A partir del siglo XVIII, el crecimiento de la ciudad de Neiva se rige por el río Magdalena y el río del Oro, gracias a los cuales la vocación de la ciudad de Neiva es comercial, puesto que los puertos sobre el río Magdalena –Puerto de las Damas; localizado en la desembocadura del río del Oro sobre el río Magdalena, Puerto del Caracol ubicado en la desembocadura del río las Ceibas en el Magdalena, y Puerto de la barca donde hoy se encuentra el antiguo puente Santander- permitían el intercambio y venta de mercancías, el transporte de carga, correos y población convirtiéndose así en un elemento dinamizador de la ciudad.

Estos junto a la plaza mayor, lugar en el que se realizaban las diferentes actividades de la ciudad, es decir, servía como escenario para el comercio -puesto que fue el primer espacio utilizado como plaza de mercado-, a los desfiles oficiales y religiosos, al espectáculo, a las fiestas, etc. genero el aumento de la población tanto residente como flotante, y convirtió el sector en un eje de desarrollo importante de la ciudad.

Sin embargo, se empiezan a dar focos de crecimiento urbanos a partir de los avances en la movilidad, es decir, con el surgimiento en 1936 del aeropuerto Benito Salas y en 1938 de la estación del ferrocarril, la ciudad empieza a crecer hacia el norte y el oriente respectivamente, provocando que se perdiera el interés por la navegación por el río, dando por terminada la actividad económica y la relación urbana sobre él, esto debido a la eliminación de sus puertos y a los cambios de uso en el área central, los cuales no presentan compatibilidad con este elemento ambiental. Además, a partir de los años 60, a causa de la violencia se da el fenómeno del desplazamiento de la población del campo a la ciudad, por lo que llegan personas procedentes del Norte del Tolima, Caldas, Norte del Valle, entre otros, a la ciudad de Neiva en búsqueda de mejores condiciones de vida.

Este crecimiento se ve interrumpido por el terremoto de 1967, en el cual se derrumbaron varios edificios públicos y casas tradicionales de la ciudad, lo que genero un rediseño urbanístico central de la ciudad, por lo que se conforman nuevos barrios, se abren calles como la carrera 5, la carrera 7, la calle 8 y la calle 10, provocando entre otras transformaciones, que afectaron principalmente el centro tradicional y su borde el río Magdalena.

Una de las transformaciones fue el desplazamiento de la población – esto conllevó a un déficit de vivienda y la lucha por acceder a los servicios básicos, generando la creación de barrios y asentamientos informales en zonas de alto riesgo como las riveras del río del Oro, y el desarrollo desde 1958 de programas de autoconstrucción para lograr ubicar a la nueva población en la ciudad.

Otra transformación fue el cambio de usos del suelo debido al abandono de los predios residenciales, los cuales fueron ocupados por actividades comerciales y de servicios, cambiando la cara del centro donde antes contaban con un 77.24% predios destinados a vivienda en 1989, es decir, 2.896 predios eran residenciales, a ocupar solo el 33%, es decir, 1.158 predios en el 2012, sin tener en cuenta la afectación a los otros sistemas en el uso eficiente de equipamientos principalmente culturales, la preservación del tejido urbano y la estructura ecológica, puesto que gran parte de los usos frente a los elementos ambientales no son compatibles con estos, provocando contaminación y abandono por parte de la población.

Es decir, el aumento del uso comercial y de servicios en el centro, genero 2 situaciones en el sector, la primera es la falta de implementación de equipamientos e infraestructura cultural y recreacional, que permitirían el buen desarrollo de las tradiciones de la ciudad, como lo es el Festival Folclórico, Reinado Nacional del Bambuco, más conocidas como las fiestas de San Juan y de San Pedro. Y también empiezan a convivir las actividades formales e informales en el lugar, generando una serie de problemáticas como el aumento en los flujos vehiculares – privados, públicos y de carga-, y en la congestión vial principalmente en horas picos (11:30 - 1:00 pm y 5:00 – 7:00 pm), causado principalmente por el mal estado de la infraestructura vial y la falta de lugares de estacionamiento.

Con lo anterior se quiere decir, que se evidencia un aumento en las ventas informales en el centro, las cuales a pesar de dinamizar el sector; también generan privatización del espacio público, lo que ocasiona problemas sociales y de imagen urbana.

En el centro se produce un adueñamiento del espacio público por el vendedor informal, imposibilitando el libre tránsito de vehículos y peatones, estos últimos por la falta de continuidad en las dimensiones de los andenes, causado por la variación en la paramentación de las edificaciones y la falta de conexión de los diferentes

elementos del espacio público, ocasionando un déficit cualitativo y cuantitativo del mismo, el cual aumenta por la invasión de parques, plazas, sardineles y andenes. Es decir, es un sector que cuenta con un valor promedio de espacio público efectivo de 2.73 m² por habitante, siendo muy bajo respecto al índice mínimo de espacio público en Colombia (15m²) según el artículo 14 del decreto 1504 de 1998.¹

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

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

1.4 OBJETIVO GENERAL

Diseñar un modelo urbano integral en el área de estudio del centro tradicional de la ciudad de Neiva, compuesto por 4 de sus barrios históricos, los cuales son el Centro, San Pedro, Los Potros y los Mártires.

El proyecto se realiza con estrategias de revitalización urbana enfocadas en una franja cultural y recreativa sobre el frente del río Magdalena, y un corredor urbano articulador entre el centro de la ciudad y el parque ecológico Isla Aventura, pasando el borde del río Magdalena. Esto permite contrarrestar las condiciones de deterioro urbano del lugar y devolverle la importancia al río como imagen de ciudad.

1.5 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Determinar lineamientos teóricos que definan la importancia y las condiciones de los centros urbanos hoy, a partir de diferentes autores.
- Definir a través de la caracterización urbana del centro tradicional de Neiva, las condiciones básicas para impulsar la revitalización del sector.

¹ Alcaldía municipal de Neiva. 2017. Documento técnico de soporte – Plan Maestro de espacio Público de Neiva. 32P.

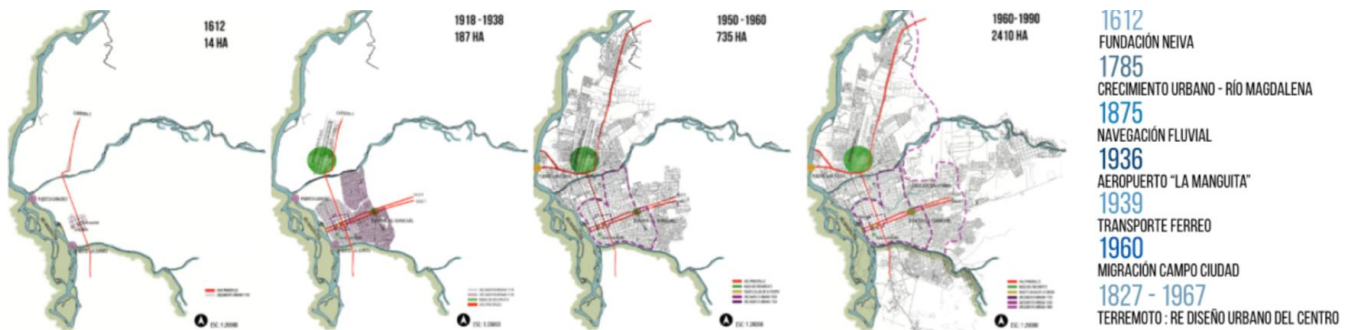
- Cartografiar y analizar las problemáticas a partir del análisis de las dimensiones físico-espacial, socioculturales y económicas, en las cuales se identifiquen los elementos estratégicos de intervención.

1.6 ALCANCE

El alcance como resultado del trabajo de grado, y a partir de la caracterización del sector y la identificación de los lineamientos de diseño, es intervenir el borde oriental del río Magdalena sobre la Av. Circunvalar y el corredor urbano localizado sobre la calle 8 y calle 7 del centro tradicional de la ciudad entre el borde occidental del río Magdalena, conocido como Isla Aventura, en la cual se genera un parque ecológico de fauna y flora, hasta la antigua estación del Ferrocarril, articulado a partir del espacio público.

JUSTIFICACIÓN

El problema anteriormente mencionado, se inscribe dentro de las 13 problemáticas para abordar planteadas por la facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad, y por lo que a continuación entenderemos la importancia del por qué mejorar los centros urbanos.



PLANO 1. Elaboración propia a partir de: Alcaldía de Neiva. Estudio base para la ciudad de Neiva, Huila. Programa de ciudades sostenibles y competitivas.

| DESARROLLO URBANO | | | |
|-------------------|-----------|-------------------|----------------|
| PERIODO | FECHAS | AREA DESARROLLADA | AREA ACUMULADA |
| I | 1612-1900 | 85 has | 85 has |
| II | 1900-1937 | 102 has | 187 has |
| III | 1937-1967 | 713 has | 900 has |
| IV | 1967-1989 | 1510.9 has | 2410.9 has |

TABLA 1. Elaboración propia a partir de: Alcaldía de Neiva. Estudio base para la ciudad de Neiva, Huila. Programa de ciudades sostenibles y competitivas.

Como se evidencia, Neiva desde su fundación en 1612 ha tenido un crecimiento urbano lento, en forma radial a la plaza fundacional (parque Santander), donde se agrupaban todas las edificaciones religiosas, civiles y educativas, y demás

plazuelas². Desde 1785 la huella urbana se duplica y el crecimiento se da por la carrera 5 y la margen del río Magdalena, en donde se conforman puertos, los cuales junto a la plaza de mercado permiten el intercambio de bienes y servicios, a esto se le suman las actividades ganaderas, educativas, de culto y residenciales que se desarrollaban en el lugar, lo que permitió que la ciudad creciera, y el centro de la ciudad se convirtiera en un nodo de desarrollo económico de la ciudad.

Sin embargo, se pierden las dinámicas urbanas tradicionales, como el intercambio sobre el río Magdalena, y se generan nuevos comercios y servicios en toda la zona central de la ciudad, enfatizando su vocación comercial. No obstante, gran parte de estos usos no son compatibles con el río, dándole la espalda y afectando a su vez las relaciones interpersonales que se llevaban a cabo allí, dejando de ser el eje central y de desarrollo de la ciudad, rompiendo así su imagen urbana.

Lo anteriormente mencionado es producto de diferentes acontecimientos como la evolución de los medios de transporte, tales como el aeropuerto Benito Salas (1936), la llegada del ferrocarril (1938) y el terminal de transporte (1985) los cuales se convirtieron en nodos atractores del crecimiento urbano y de interés estatal, por lo cual se abandona la actividad de los puertos y se pierde la relación de la ciudad con el río Magdalena.

Sumado a esto, a partir de 1960 se da un crecimiento acelerado de la población, por los desplazamientos del campo a la ciudad, para lo cual esta no se encontraba preparada generando así un deterioro principalmente en los centros urbanos, en el que se evidencia los problemas económicos y sociales que tienen las ciudades, es decir, se evidencia en el centro y en su relación con el río Magdalena una desarticulación funcional, ambiental y social.

El centro se caracteriza desde sus inicios por su diversidad de usos, lo que lo convierte – junto al eje del Río Magdalena- en un nodo estratégico de desarrollo económico y turístico, y según el POT de Neiva, es una centralidad de primer orden, y una zona de carácter primordialmente turístico debido a que se constituye como el espacio más representativo y dinámico de la ciudad.

Pero la falta de planificación, de estudio y análisis urbano condujeron a que actualmente el centro se encuentre en condiciones de deterioro urbano. Por lo que el plan de ordenamiento territorial de Neiva identifica los puntos del centro tradicional que presentan dicho deterioro, y para los cuales propone en 2012 un plan parcial de renovación urbana que pueda darle solución al problema.

² Al finalizar el siglo XIX, Neiva contaba con 5 plazuelas: San Pedro, Los Mártires, los Cantarranas (La Concha Acústica), la de Oriente (estadio Urdaneta) y la placita (plaza Cívica).

La ciudad se conoce y se reconoce por sus centros. Toda la ciudad es histórica, es espacio que contiene tiempo. Cada una de las partes o zonas de la ciudad tienen un patrimonio, de tramas y edificios, de vacíos y recorridos, de monumentos y de signos, que son referentes identitarios que deben en parte ser conservados y reconvertidos, para contribuir tanto a guardar la memoria como a impulsar la evolución de la ciudad. Solo así la ciudad será a la vez atractiva e integradora, debido a que su competitividad y su potencial integrador serán más grandes cuanto mayor sea su diferenciación respecto de las otras ciudades.³

Se debe mejorar los centros de ciudad, debido al impacto que este espacio genera sobre el desarrollo y el comportamiento de la ciudad y la población en general. Es decir, un centro urbano tiene un efecto directo sobre las otras partes de la ciudad, haciendo que estas dependan de él. Todas las personas son conscientes de que la ciudad depende siempre, de alguna manera, de su corazón (centro urbano).⁴

Además, es necesario conservar los centros antiguos porque ellos permiten desarrollar nuevas funciones y estructurar y articular la ciudad. Según Borja estos centros se deben potencializar en donde la ciudad se encuentra con la periferia o en zonas obsoletas como las antiguas estaciones o puertos.

Este trabajo de grado justifica su sentido en los aportes que pueda generar a través de la identificación de las causantes del deterioro urbano en el centro de la ciudad, y las oportunidades de mejoramiento que representan las estrategias de revitalización urbana para el mismo, para mejorar su funcionalidad y potencializarlo espacial, económica, y socialmente.

Es de suma importancia recuperar el dinamismo de los centros urbanos a partir del entendimiento de los elementos que presentan condiciones de deterioro y los que posibilitan pensar en su revitalización – siendo esta una oportunidad de intervenir integralmente las áreas deterioradas, y evitar su expansión-. Esto permite crear una nueva identidad cultural, y una apropiación del lugar, disminuyendo su deterioro, a partir de repensar el centro con las dinámicas y necesidades del siglo XXI.

II. MARCO TEÓRICO.

El siguiente marco teórico se estructura sobre los siguientes conceptos y autores que son importantes para entender la importancia de un centro histórico / tradicional

³ BORJA, JORDI; MUXI, ZAIDA. Centros y espacios públicos como oportunidades. Perfiles Latinoamericanos, núm. 19, diciembre, 2001. pp 45.

⁴ JACOBS, JANE. Muerte y vida de las grandes ciudades. Primera edición en capitán Swing Libros: 2011. Madrid, España. pp 198.

hoy y entender cómo enfrentar la problemática de deterioro de las áreas centrales a partir de estrategias de revitalización urbana.

2.1 REVITALIZACIÓN, UNA FORMA INTEGRAL DE VER LA CIUDAD.

Para el correcto desarrollo del trabajo de grado se expone las definiciones que se le han dado a los conceptos de renovación y revitalización, para evitar confusiones en los mismos.

- REVITALIZACIÓN URBANA:

La revitalización urbana es un instrumento usado para revertir los efectos del deterioro urbano y así regresarle la vitalidad a un sector del centro de la ciudad y/o de otras partes importantes de la misma. Por ejemplo, “Revitalizar un ambiente urbano significa atender a los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, el carácter y la identidad, la escala de proximidad y las actividades de barrio. Poner en valor, bajo estos conceptos, tanto las condiciones físicas como sociales del entorno”⁵

La revitalización además de ser un tratamiento urbano busca ampliar el significado de los lugares y prever las nuevas relaciones con su entorno. Es decir, ella además de renovar el espacio físico-espacial busca renovar las dinámicas de la población, buscando una intervención integral, siendo así una oportunidad para regresarle al centro esas condiciones urbanas y esa funcionalidad, generando actividades comerciales y de servicios, que hacen que sea un lugar sostenible, atractivo, lleno de dinámicas urbanas y de vida, propiciando el encuentro con el otro y el reconocimiento de la diversidad social y cultural.

Por ejemplo, el plan de Desarrollo Bogotá Humana menciona que la revitalización de la ciudad consiste en intervenir zonas deterioradas para así devolverle a la misma, la vitalidad y el significado cultural que tiene desde hace varios años. Para ello se actualiza las infraestructuras de servicios públicos, equipamientos, se potencializa la dinámica socioeconómica, se mejora la accesibilidad al espacio verde urbano, entre otras.

A partir de eso, se entiende que no se tiene como criterio único la tabula rasa, sino que se puede trabajar desde lo que ya existe, buscando siempre un equilibrio entre lo que permanece y lo que se transforma, para lograr

⁵ Encajes urbanos, Definir un concepto a través de una imagen, un texto y un video para el proyecto colectivo "Glosario de Reciclaje Urbano".

transformaciones en el espacio que mejoren la calidad de vida de los habitantes del sector, logrando una intervención integral en el territorio.

Es decir, la revitalización de la ciudad permite aumentar la oferta de espacios público, de vivienda, de equipamientos, mejorar las dinámicas socioeconómicas, aprovechar la oferta de transporte público, recuperar el significado cultural de la ciudad, entre otras. Puesto que la ciudad es un resultado de la unión de temas sociales, económicos y físicos de las relaciones de la población que actúan en dicho lugar.

- RENOVACIÓN URBANA:

Para Lorenzo López, la renovación urbana son acciones orientadas a dotar de nueva estructura a un determinado sector, pero adecuando la subdivisión de suelo existente a la propuesta integral para radicar nuevas actividades urbanas y generar nuevas modalidades de ocupación de suelo.⁶

Según la secretaria distrital de planeación la renovación está relacionada con la eliminación o remodelación de edificios antiguos y la construcción de unos nuevos. Así mismo la creación de espacios verdes o espacio público, los cuales son necesarios para mejorar la calidad del medio ambiente y aumentar la oferta de espacios de recreación. La creación de nuevas calles, el ensanchamiento de avenidas y la instalación de luminarias son otras decisiones que pueden formar parte de un proyecto de renovación urbana.

La renovación es un instrumento de planeación por medio del cual se pretende cambiar y potenciar los elementos urbanos, funcionales, ambientales y económicos del territorio, para así adaptarlos a nuevos usos y mejorar la calidad de vida al mejorar las condiciones de habitabilidad, infraestructura, usos y espacios de recreación.

2.2 DETERIORO DE LOS CENTROS URBANOS

“A medida que la ciudad se extiende, algunas áreas que en un momento pertenecieron a la periferia ganan en centralidad, se hacen atractivas para localización de actividades comerciales, de servicios a la población residente en la nueva periferia, así como para la construcción de nuevas residencias en alta densidad para población que prefiere vivir cerca de estos nuevos espacios centrales. Se construye así una ciudad policéntrica, que satisface en distintas localizaciones y con distinta densidad de uso, las necesidades de vivienda, empleo

⁶ LOPEZ, Lorenzo. Diccionario de Términos sobre la ciudad y lo urbano. 2010. p 324-325.

y acceso a servicios de una población en aumento y con creciente diversidad de preferencias y capacidad de consumo”⁷

Sin embargo, ese crecimiento policéntrico tiene consecuencias negativas, siendo el abandono y deterioro de las áreas centrales la principal, debido al desplazamiento tanto de las familias de ingresos altos como de las actividades productivas hacia la periferia en donde se crean nuevos centros más atractivos y seguros.

Es decir, el deterioro central es el resultado de cambios progresivos en las actividades económicas, residenciales y de deterioro funcional de los activos inmobiliarios, que generan problemas y deterioro en la estructura física, además de costos sociales como la desaparición de los bienes públicos urbanos, a causa de la privatización de los espacios público por las actividades productivas informales que se localizan sobre él y a su vez patologías sociales. Produciendo dos tipos de segregación en este espacio: espacial, son áreas donde no se puede ir, y temporal, son áreas donde es peligroso ir a ciertas horas.



MAPA 1. Elaboración propia a partir del capítulo 1, Volver al centro. Eduardo Rojas. 2004.

La recuperación de estos espacios es una tarea difícil, la cual se logra con la acción conjunta de actores públicos y privados, en pro de un proyecto que modifique la imagen de deterioro del área. De aquí la importancia de la recuperación urbana, la cual promueve el mejor uso en términos sociales y económicos de una zona urbana central, es decir, son actuaciones que buscan potenciar y cambiar los elementos socio – económicos y funcionales del contexto urbano, para adaptarlos a nuevos usos y así lograr el mejoramiento de la calidad de los servicios, la calidad de urbana y de vida.

⁷ ROJAS, Eduardo. Volver al centro, la recuperación de áreas urbanas centrales. 1a. ed. Washington D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, 2004. p. 2

Para lograr la recuperación de áreas centrales, según Eduardo Rojas, se debe manejar ciertos componentes, de los cuales se aplicarán los siguientes al centro tradicional de Neiva. El primero es mejorar la accesibilidad, lo cual se logra al descongestionar el sector no solo por medio de bahías y estacionamiento para el transporte público y privado, junto al mejoramiento de este último, sino con la conformación de vías peatonales dándole mayor prioridad al peatón que al vehículo.

Así mismo, la ampliación y mejoramiento del equipamiento urbano tanto público como privado, ayudara a aumentar el atractivo de las áreas que se pretenden recuperar, dándole mayores ventajas en la competencia por las inversiones privadas con otras áreas de la ciudad.

A lo anterior está ligado el mejoramiento del espacio público, en cuanto a que permite mejorar la accesibilidad y los flujos peatonales, a partir de la correcta asignación de usos presentes en la calle (peatón, circulación, estacionamiento, instalación de actividades comerciales callejeras). Para esto, también se deben realizar mejoras en el mobiliario urbano, en el estado de las calles, andenes y demás elementos del espacio público, junto a la creación de nuevos espacios destinados a la recreación y al esparcimiento, ayudando así no solamente a mejorar la imagen urbana del lugar, sino que aporta a las condiciones y calidad en la circulación de los peatones.

De acuerdo con todo lo anterior, no se busca una renovación, puesto que esta busca un mejoramiento en lo físico, mientras que la revitalización, es una herramienta mas completa e integral, esta tiene una connotación económica y social de mayor peso, pero siempre ligada a la dimensión física. Es decir, que esta es una visión integral de la ciudad, se reconocen y potencializan los elementos urbanos, sociales, económicos y ambientales, esto mediante la mixtura funcional y social y el mejoramiento del espacio público entendido como los lugares de encuentro.

2.3 EL ESPACIO PÚBLICO COMO OPORTUNIDAD PARA TEJER LOS ATRIBUTOS URBANOS DE LA CIUDAD

El desafío urbano es hacer ciudad sobre la ciudad, ya sea regenerando, rehabilitando, completando, creando nuevos centros metropolitanos, en los cuales se garantice la movilidad, accesibilidad y diversidad de estos. “Los centros urbanos son los lugares polisémicos por excelencia: atractivos para el exterior, integradores para el interior, multifuncionales y simbólicos. Son la “diferencia” más relevante de cada ciudad, la parte de esta que puede proporcionar más “sentido” a la vida urbana.”⁸

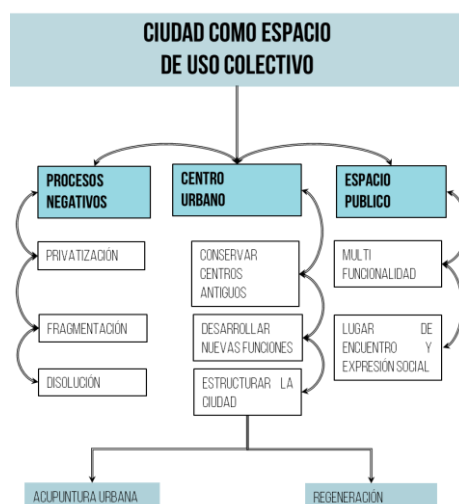
⁸ Borja, Jordi. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona, 2001. pp. 58

Estas Centralidades tienen tres finalidades: estructurar la ciudad, desarrollar nuevas funciones, y conservar los centros antiguos; Dichos centros necesitan ser potenciados o reinventados, en zonas donde la ciudad se encuentra con su periferia, o en zonas obsoletas donde la evolución urbana necesita reapropiarse.⁹

Es decir, la ciudad se reconoce por su centro, debido a que este tiene una historia, una trama, unos recorridos, un patrimonio, unos monumentos que son referentes no solo como memoria de lo que fue el lugar, sino que a partir de ellos se puede impulsar la ciudad, y así impulsar su competitividad y su potencial integrador.

La ciudad a su vez se entiende como el espacio de uso colectivo pues permite el paseo, el encuentro, el intercambio y expresión social, cultural y de información, ordenando así cada zona de la ciudad. Siendo este el espacio público, pues este permite hacer ciudad sobre la ciudad, al ser el lugar donde se evidencia la injusticia social, económica y política.

Y es ahí donde sufre un triple proceso negativo: la disolución, fragmentación y privatización. La primera por la difusión de la urbanización desigual y el debilitamiento o especialización de los centros. La segunda por la exasperación de la economía capitalista que produce elementos dispersos en un territorio, y la tercera con la generación de ghettos según clases sociales, en donde se substituyen las calles y plazas de mercado por centros comerciales. Esto ha provocado la muerte de la ciudad, entendida desde la desaparición del espacio público como espacio de ciudadanía.¹⁰



MAPA 2. Elaboración propia a partir del texto el Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía. Jordi Borja. 2001.

⁹ Borja, Jordi. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona, 2001. pp. 35

¹⁰ Borja, Jordi. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona, 2001. pp. 17

El espacio público no es el espacio residual entre calles y edificios, sino que es el espacio donde se da la vida comunitaria, se genera intensidad en el encuentro y el intercambio social, y además se organiza la ciudad dándole a su vez una identidad colectiva a la población.

Para ello es importante la continuidad en el espacio público, la generosidad en la forma y en el diseño, y la capacidad de adaptarse a nuevos usos. En esto cabe aclarar que los centros no deben ser monofuncionales, ni deben servir para todo, sino que deben tener algunas funciones predominantes tales como comercial, cultural, turística etc. sin dejar de lado el uso residencial, el cual permitirá aún más esa heterogeneidad.

Esto va a permitir que se produzca dinámicas urbanas diurnas y nocturnas, en la calle, en la plaza y demás espacios públicos del centro, convirtiéndolos en lugares de permanencia y no vías de paso, por la presencia de todo tipo de personas, y la mixtura de usos – vivienda, comercio, ocio, cultura, entre otros- revitalizando los centros tradicionales, facilitando el funcionamiento urbano (ocupación, movilidad, accesibilidad, equipamientos, etc.).

Esa multifuncionalidad la permite no solo la trama urbana - puesto esta es flexible y se adapta a los diferentes usos - sino el espacio público, puesto que el organiza el territorio y lo vuelve capaz de soportar diversos usos, funciones y crea lugares de permanencia, de expresión colectiva y de intercambios cotidianos, quedando de una manera o de otra garantizada la seguridad.

Dicho espacio público se produce a partir de estrategias como la regeneración, la reconversión y la producción ex Novo. Siendo la primera de estas la más apta para la recuperación de centros urbanos, porque se busca generar ejes articuladores que le den continuidad física y simbólica a la ciudad, manteniendo un equilibrio entre el tejido histórico y el nuevo, en esta se manejan aperturas de calles o plazas, se desarrollan equipamientos, se da la conversión de zonas peatonales, se mejora las calles existentes, entre otras cosas que favorezcan la mezcla social y funcional en la zona.

Para todo eso se tiene en cuenta primero diseñar un proyecto que solucione varios problemas a la vez, en el cual se diseñe primero el espacio público y sea a partir de el que se articulen los nuevos proyectos con la ciudad existente. Para ello se tiene en cuenta la calidad formal del espacio público, el tipo y diversidad de usos que se localizaran en el área, puesto se busca actividades que atraigan a la población, por lo cual debe estar presente la vivienda y a su vez el comercio y la cultura, lo cual debe expresarse en el espacio público.

Otros temas que se tienen en cuenta es la iluminación, el mantenimiento de los espacios, así mismo se busca que este tenga una relación con el entorno, lograr hacer ciudad desde lo privado y lo público. Es decir, facilitar la integración urbana entre las plazas, parques, y calles con los espacios de transición como lo son los cafés, las galerías comerciales y las manzanas abiertas. Todo esto genera un beneficio social, mejorando la seguridad urbana.

2.4 LA CIUDAD COMO UN PRODUCTO SOCIAL

La ciudad actual está definida por la segregación funcional, la dispersión, la inseguridad y la desaparición de la complejidad urbana, debido a que se ha construido a partir de la conformación de zonas monofuncionales, llevando a los centros a la homogeneidad arquitectónica y funcional, lo cual a su vez lleva a otros problemas tales como el abandono de las áreas centrales por parte de la población residente que ya no se siente a gusto en ella.

Es decir, se conforman espacios de paso y no espacios de permanencia, de conocimiento o de encuentro, los cuales no se ajustan a las necesidades de la gente, condicionando quien, y cuando se usa dicho espacio, ocasionando deterioro y pérdida de la vitalidad en las zonas céntricas de la ciudad.

Para evitar eso se debe pensar en una planificación que tenga en cuenta la experiencia cotidiana y las necesidades de las personas. Lo que se debe hacer es diseñar las ciudades desde la diversidad y la complejidad, para incorporar las variables de la realidad y diseñar a partir de la experiencia de las personas, lo que condiciona que espacio quieren y necesitan.



MAPA 3. Elaboración propia a partir del texto Muerte y vida de las grandes ciudades. Jane Jacobs. 1961.

Para vitalizar y generar una diversidad en las ciudades se requieren 4 condiciones elementales, las cuales están relacionadas con el comportamiento social de los habitantes de la ciudad, lo cual ayudara a entender el comportamiento económico de la ciudad. Es decir, se les da mayor importancia a las relaciones sociales y se entiende a la ciudad como un producto social, la cual construyen y usan las personas a partir de la apropiación y la experiencia que tienen en cada espacio.

El atributo clave y principal es sentir seguridad en la calle. Una calle muy frecuentada tiene posibilidades de ser una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura.¹¹ Esto realmente se da donde la gente usa voluntariamente la calle, disfruta la permanencia y el desarrollo de las distintas actividades en ella.

Dicha seguridad, se mantiene a partir de la diferenciación de los espacios públicos de los privados, así como de mantener siempre ojos que miren a la calle, esto a partir de la relación de los edificios con el espacio público, lo cual no se logra únicamente con la conformación de alguna actividad pública o con colocar comercio en primera planta del edificio, sino con colocar actividades afuera de ellos, como paradas de buses, quioscos o demás elementos que llamen la atención de las personas dentro de las edificaciones.

Otro atributo importante y que permite que el punto anterior funcione es la diversidad. Según Jacobs hay cuatro generadores de diversidad: siendo el primero **la mezcla compacta de edificios viejos y nuevos**, debido a que los primeros permiten la existencia de comercio popular, comercio minoritario, esto debido a la mezcla de valores del suelo que se generan en esos espacios a existir edificios antiguos, y además que no se encuentren al 100% en su estado.

Además, se debe dar **la combinación de usos primarios** tales como oficina, vivienda, cultura, ocio, zonas de esparcimiento, es decir, las que llevan por si mismos a la gente a un determinado sitio, con usos secundarios – son aquellos que surgen para atender las necesidades de los usuarios atraídos por los usos primarios-. Cuando se combina eficazmente los usos, se genera un equilibrio en la presencia de la población a diferentes horas y en varias zonas del sector. Dicho de otro modo, hay una proporción entre las personas que están en una calle a la misma hora con las que están allí en otras horas.

Este suele ser uno de los problemas de los centros urbanos, en donde los usos comerciales o de trabajo no se relacionan con los residenciales, o no hay una

¹¹ Jacobs, Jane. Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961. p. 61

correcta mixtura de usos, produciendo poca vitalidad, la cual se da principalmente por la uniformidad de **las manzanas**, las cuales son como la unidad básica de la ciudad.

Si las manzanas son pequeñas se garantizan que haya mayores esquinas y cruces de calles, lo que conlleva a mayor diversidad de actividad en cada una de estas. Así mismo, al existir manzanas más angostas provoca que existan más áreas destinadas a espacio público como calles y andenes, lo cual mejoraría la percepción de seguridad en las personas, debido a que se generan **concentraciones densas de gente** que soportan diferentes actividades sobre una misma área.

En otras palabras, se logra la construcción de espacios de permanencia y seguros al relacionar la calle con los edificios, con los equipamientos, con el comercio y servicios que tiene a su alrededor, y esto se da principalmente con la implementación de ventanas en las plantas inferiores que permitan una relación del exterior con el interior de los espacios, puesto que esto dinamiza la calle garantizando el sentido de seguridad.

Cuando el área central tiene mixtura de usos, esta garantiza la mixtura social, lo que provoca que se disminuyan los problemas sociales como la inseguridad, la cual conduce a la conformación de una ciudad segregada, separada no solo por sus clases sociales sino en temas de comercio, oficinas, áreas de esparcimiento. Y lo hace debido a que hace que la gente se apropie más de ciertos espacios como parques o plazas, con el siempre hecho de querer permanecer en esos espacios por la gran cantidad de usuarios que asisten por las diferentes actividades que brinda el espacio.

III. ESTADO DEL ARTE:

El presente estado del arte pretende analizar algunos proyectos (nacionales e internacionales) en relación con temas de revitalización urbana, espacio público y comercio informal, y como estos han contrarrestado las condiciones de deterioro en la estructura urbana, económica y social de un área. Estos componentes se tendrán en cuenta para los lineamientos de la propuesta.

3.1 LA RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO, ECUADOR

El proceso de urbanización en Ecuador a partir de los años 1950 generó que se diera la expansión acelerada de la ciudad hacia el sur y el norte. Generó que el centro sufriera un deterioro producto de la salida de las familias de mayores ingresos y de las actividades económicas que dinamizaban el lugar, aumentando los índices

de pobreza, debido a que el centro fue ocupado por población de escasos recursos económicos y en condiciones de vulnerabilidad social.

El centro además de tener actividades de gobierno, religiosas, de los monumentos y de equipamientos culturales y educativos, tenía actividades comerciales y de servicio popular. Produciendo ausencia de actividad por la noche, hay zonas en el territorio que al finalizar la jornada laboral quedan vacías, estos espacios son usados por consumidores de droga y por la presencia de indigencia, aumentando la sensación de inseguridad en los residentes y visitantes, por lo que se dan dinámicas de abandono de dichos lugares.

Todo esto provocó el aumento del comercio minorista y del comercio ambulante, lo que produce un aumento en la congestión y un deterioro en las condiciones ambientales de los espacios públicos. Es decir, 84 manzanas de las 154 pertenecientes al centro de la ciudad tenían funciones administrativas y comerciales dejando solo el 47% del espacio para el uso residencial.

Además, en el centro viven 75.000 personas y lo visitan aproximadamente 300.000 personas, para lo cual las plazas y las calles no tienen la capacidad para acoger ese volumen de personas. Hay un desequilibrio entre las cantidades de personas que transitan por ellos y las horas, es decir, hay zonas que están subutilizadas y otras en abandono, según la hora.

Así mismo, en el centro entran y salen 172.000 vehículos, entre los cuales 10.000 son de transporte colectivo y esto debido a que el 90% de los recorridos de estos pasan por el centro. Las vibraciones producidas por los vehículos afectan los edificios patrimoniales, y esto aumenta la congestión de las calles, debido a que estas son muy estrechas y existía un déficit de estacionamientos para vehículos particulares.

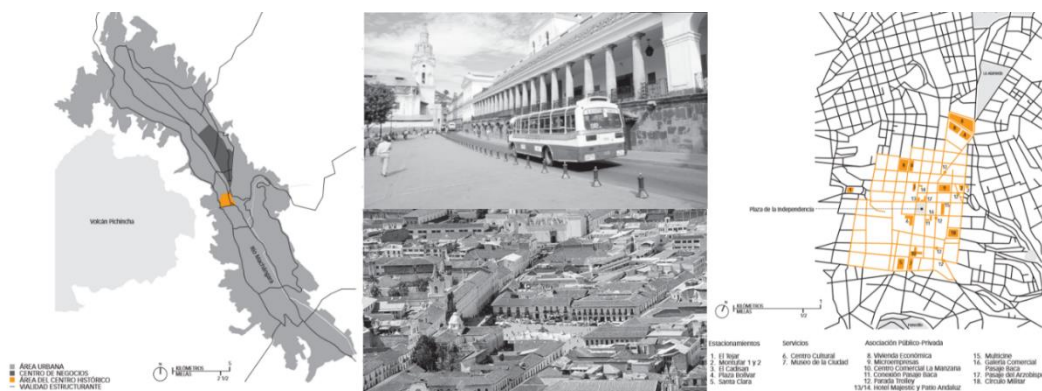


IMAGEN 1. Tomado del texto Volver al centro. Eduardo Rojas.2004.

El hecho de ser declarado por la UNESCO como patrimonio cultural de la humanidad en el año 1978, y con el fin de mantener la función de centro de gobierno

y ceremonial, por iniciativa de la municipalidad se inicia la búsqueda de la forma de revalorizar el centro, debido a que este requiere nuevas formas de actuación.

Por lo anterior, se despliegan varias acciones a favor tales como: La creación en 1988 del Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural, (FONSAL) que garantiza los recursos para la rehabilitación, principalmente monumental y de espacios públicos; la realización del Plan Maestro de Rehabilitación integral de las áreas históricas de Quito (1992); la aprobación de la Ley del Distrito Metropolitano de Quito; diseño y ejecución de la Programa de Sostenibilidad Social; y la creación en 1994 de la Empresa del Centro Histórico (ECH) como organismo ejecutor del programa denominado “Rehabilitación del Centro Histórico de Quito”.

Este proyecto se realiza por iniciativa de la municipalidad, y se pudo materializar mediante un crédito otorgado al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito por el Banco Interamericano de Desarrollo. Tiene como objetivo devolverle al centro su importancia funcional y volverlo competitivo respecto a otras zonas de la ciudad. Para ello no solo basta con una buena accesibilidad y mejorar el espacio público sino generar gran volumen de espacio comercial y diversidad en este comercio, es decir, generar espacios de trabajo, de compra y de recreación para volver más atractivo el sector.

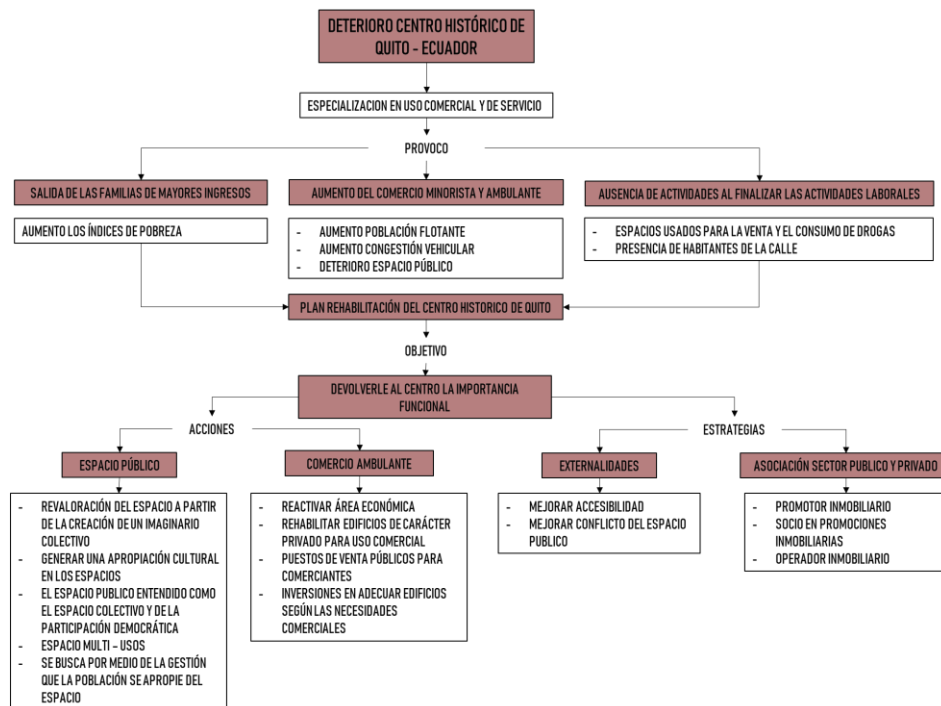
Algunas de las actuaciones que se realizaron fueron:

- **La conservación de monumentos patrimoniales:**
- **El mejoramiento del espacio público:** se busca la revaloración del espacio público de cada barrio a partir de la creación de un imaginario colectivo que lleve a la apropiación cultural y el desarrollo del sentido de pertenencia por parte de la población residente y flotante. Por lo que se hicieron inversiones en 55.500 m² de aceras para maximizar el espacio destinado al peatón. Además de inversiones en el mobiliario urbano, iluminación, mejoras de plazas, señalización y optimización de servicios de aseo
- **Regular comercio ambulante:** La empresa de Desarrollo del Centro Histórico comienza a idear y llevar a cabo soluciones para la reubicación de los vendedores informales. Los cuales en el año 1998 eran aproximadamente 8 mil distribuidos en 22 manzanas, por tal motivo uno de los principales objetivos era ubicar a más de 6 mil comerciantes en los centros comerciales populares (8) y a su vez, modernizar y ordenar el comercio informal solucionando sus problemas sociales y respetando sus derechos.

“En total los aproximadamente 10.000 minoristas que ocupaban alrededor de 6,4 ha de espacio público y fachadas fueron relocalizados en 11 CCA, como: Hermano Miguel, Nuevo Amanecer, El Tejar, Granada, Ipiales Mires,

Montúfar (DEL PINO, 2010). De estos, 6 se hallan en el CHQ.”¹² En el año 2000 se inicia la construcción de estos nuevos centros comerciales donde se reubicarán los comerciantes, estas obras finalizan en su mayor parte en el 2003, y consigo la liberación del espacio público de las ventas informales. Esto se hizo mediante dos lineamientos: la reglamentación del uso del espacio público rehabilitado y la creación de mercados populares en distintos lugares del centro para facilitar espacio comercial de bajo costo y con condiciones higiénicas a los vendedores desplazados de los espacios públicos.

- **El mejoramiento de la accesibilidad:** la aplicación de un Plan de Racionalización del Tránsito en el Centro Histórico, conformado por la integración del trolebús eléctrico, los cuales facilitan la conexión del sur y del norte con el centro, la ubicación de nuevos parqueaderos públicos y los autobuses circulan por un carril separado de la calle.



MAPA 4. Elaboración propia a partir del libro Volver al centro. Eduardo Rojas. 2004.

El proyecto se realizó mediante una división del trabajo de recuperación entre los actores públicos y privados en la que la acción del sector público se centró en las tareas que solo él podía acometer: mejoramiento de la infraestructura y el espacio público y coordinación y regulación de las intervenciones privadas.

¹² Ministerio de desarrollo urbano y vivienda, Revitalización del centro histórico de Quito. 2015. P.22

Sin embargo, la ECH estableció tres formas de asociación con el sector privado: La primera fue promotor inmobiliario, en el cual la ECH aporta el capital y asume todos los riesgos, esto principalmente se realiza en proyectos de vivienda. El segundo es Socio en promociones inmobiliarias, en donde la ECH aporta el capital y el conocimiento técnico sobre los procesos de rehabilitación mientras que el socio privado aporta el suelo o el inmueble y su conocimiento del mercado, esto se realiza más que todo en proyecto comerciales. Y la tercera es la de operador inmobiliario en la que se realizan inversiones mínimas para su adecuación y posterior arriendo, y una vez recuperada la inversión realizada la ECH traspasa el inmueble a su propietario original.

3.2 RENOVACIÓN URBANA EN LA CIUDAD DE TOA PAYOH (SINGAPUR)

El programa de renovación es una iniciativa del gobierno para revitalizar las primeras ciudades construidas en Singapur tales como Tao Payoh que tuvo un crecimiento acelerado por tratarse de la primera ciudad satélite construida a principios de los 60 para tratar las condiciones de hacinamiento y falta de higiene de la población.

Sin embargo, con el paso del tiempo esta población fue disminuyendo, debido a que la población joven se mudó a ciudades más modernas, donde los estándares de diseño y los servicios eran mejores. Esto generó que los activos de la ciudad se deterioraran y los lugares de importancia perdiera vitalidad. Por lo cual “el gobierno formuló la Estrategia para Renovar la Urbanización –una estrategia exhaustiva para revitalizar las viejas ciudades / urbanizaciones.”¹³ Y así lograr que Toa Payoh alcance los niveles de las diferentes urbanizaciones desarrolladas por la junta para la vivienda y el desarrollo (HDB).

El programa de renovación fue el primer esfuerzo del gobierno por revitalizar las primeras ciudades del país, por lo que se plantea un asentamiento que proporcione todos los atributos urbanos necesarios para una buena calidad de vida. En este se plantea la actualización de bloques de vivienda, se mejoran los servicios y zonas comunitarias, y se mejora la red de carreteras para mejorar la accesibilidad tanto vehicular como peatonal.

Para lograr lo anterior se manejaron estrategias como la modernización de viviendas, en las cuales se buscó la sostenibilidad ambiental, es decir, en el diseño de la edificación se tienen en cuenta factores ambientales como la ventilación e iluminación natural, lo cual lo hacen a partir de maximización de la ventilación

¹³ Tomado de world-habitat.org “Renovación de la ciudad de Toa Payoh” (2004)

cruzada y la profundidad de las habitaciones permitiendo la óptima entrada de la luz natural.

Este proyecto cubrió un área de 422 hectáreas, y el programa que se diseñó alojó a 190.000 personas en 36.000 pisos, es por esto por lo que el proyecto se enfocó en la rapidez y mantener un costo bajo de la construcción, es por esto que se realiza con técnicas innovadoras tales como el uso de unidades prefabricadas, de métodos de programación que permite completar obras internas en un piso en 14 días laborales.

La modernización de las viviendas afecta al contexto inmediato y consecuentemente genera un urbanismo claro tejiéndose a la ciudad, esto a partir del espacio público, el cual fue de vital importancia puesto que es el lugar de encuentro de la ciudadanía. Esto se realiza a partir de instrumentos de gestión, en los cuales los residentes eran actores, los cuales cedían m² de sus viviendas al gobierno para que estos desarrollaran los espacios públicos que necesitasen.

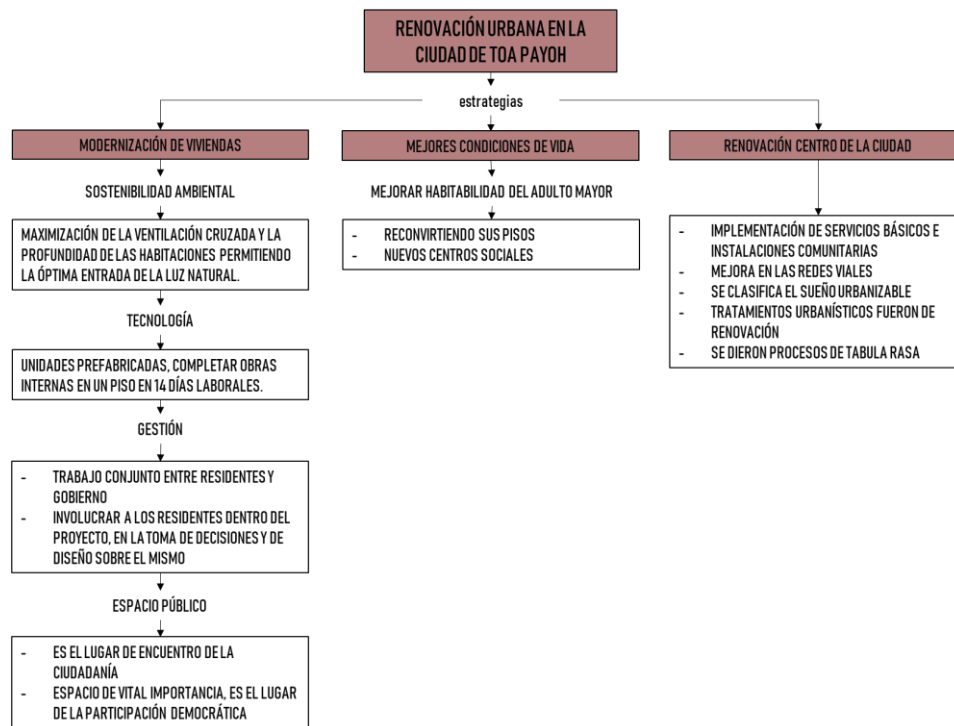
Otra estrategia es la mejora de las condiciones de vida de la población, principalmente adultos mayores, esto se hace reconvirtiendo sus pisos, en los cuales se facilita el acceso y la movilización de estos y de las personas discapacitadas. También se generan nuevos centros sociales, estos manejan servicios como cafeterías, salas de lectura, de danza y música, bibliotecas, entre otros para satisfacer las necesidades modernas de la población joven.

Además, mediante la renovación del centro de la ciudad se busca la implementación de servicios básicos e instalaciones comunitarias y una mejora en las redes viales a través de una buena accesibilidad en términos de movilidad vehicular y movilidad peatonal. También se clasifica el sueño urbanizable para fomentar su buen uso y que las actividades continúen a lo largo del tiempo, mejorando la vitalidad de las zonas importantes de la ciudad.

Otro punto para resaltar, son las varias medidas que se toman para involucrar a los residentes dentro del proyecto, en la toma de decisiones y de diseño sobre el mismo, por lo que se dispusieron 109 sitios para votar y si el índice de aprobación de cada uno de ellos era del 75% se realizaban los programas de modernización en esas áreas.

Es decir, se llevan acciones con estudios en gestión, políticas, pero sobre todo costumbres de los habitantes. Se tienen en cuenta siempre al habitante como punto de partida, buscando así mejorar la calidad de vida y de los espacios, a partir de las necesidades de cada una de las personas, por lo que se logra un índice de satisfacción del 97,7%.

Dicho índice aumenta al momento de disminuir las molestias en los habitantes de la zona en la cual se está trabajando, los residentes que tienen que abandonar estos bloques se le ofrece alojamiento a precio reducido en las nuevas viviendas. Y cuando se trasladan a nuevos pisos, estos han sido completados antes de derribar los viejos. Así mismo, al involucrar a la población en el proyecto, se busca satisfacer las necesidades básicas y en común de ellos, por lo cual cada barrio que se proponía en el proyecto tenía elementos urbanos según la población local en él.



MAPA 5. Elaboración propia a partir www.world-habitat.org

3.3 PARQUE DEL RÍO MEDELLIN

Este proyecto es una insignia de la alcaldía de Aníbal Gaviria (2012 – 2015), pero el diseño y la construcción fue por la oficina de Sebastián Monsalve y Juan David Hoyos a partir del 2014, con el cual se buscaban soluciones a las problemáticas del río, que estaba desligado a las dinámicas urbanas y sociales de la ciudad a causa de la conformación de vías nacionales y regionales.

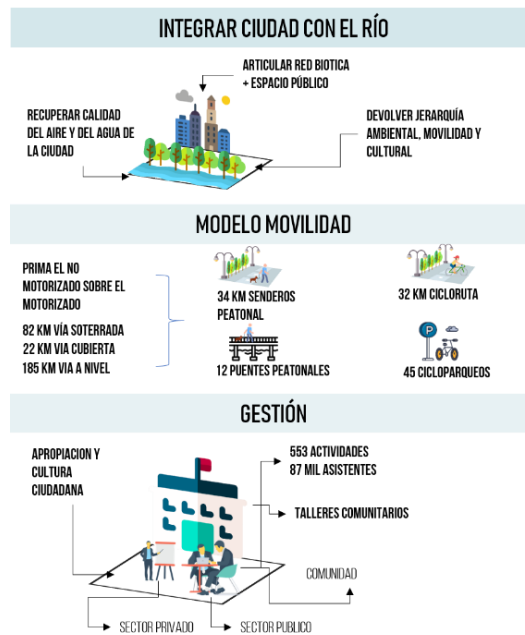
Por lo tanto, el proyecto busca tejer la ciudad de sur a norte a partir del río, por lo que se debe revitalizar y transformarlo para devolverle su jerarquía ambiental, cultural, educativo, deportivo y de movilidad. Es decir, potenciar el río como un corredor biótico y así lograr recuperar la calidad del aire y del agua, y para ello el programa del parque está enfocado en generar conciencia ambiental, preservar especies autóctonas de la región, conectar la red biótica del valle y protegerla del 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.



MAPA 6. Elaboración propia a partir de www.archdaily.co

IV. ESTUDIO DE CASO. ENTORNO URBANO - RURAL DEL BORDE DEL RÍO MAGDALENA.

4.1 CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO DEL BORDE DEL RÍO MAGDALENA EN EL CENTRO TRADICIONAL DE LA CIUDAD DE NEIVA.

Se realiza una aproximación en la caracterización del centro tradicional de la ciudad de Neiva, se realiza un diagnóstico de las condiciones de deterioro en el lugar sobre las dimensiones físico espacial, socio – cultural y económica. Además, se hace la identificación de elementos de oportunidad para realizar estrategias de revitalización urbana, en donde se entiende al espacio público como el elemento articulador.

La caracterización del lugar está compuesta por 3 dimensiones:

| ESTRUCTURA METODOLÓGICA | | |
|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| DIMENSIONES | | |
| FÍSICO - ESPACIAL | SOCIO - CULTURAL | ECONÓMICO |
| - ESTRUCTURA FUNCIONAL | - ÁREAS DE EXPRESIÓN CULTURAL | - USOS DEL SUELO |
| - SISTEMA DE MOVILIDAD | - EJES TURÍSTICOS | - ACTIVIDADES DE ALTO IMPACTO |
| - SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS | - INSEGURIDAD | - ÍNDICES DE OCUPACIÓN Y CONSTRUCCIÓN |
| - SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO | - HABITANTE DE LA CALLE | - ALTURAS |
| - ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL | - PROSTITUCIÓN | - EJES COMERCIALES |
| | - ZONAS DE TOLERANCIA | - VENDEDORES INFORMALES |

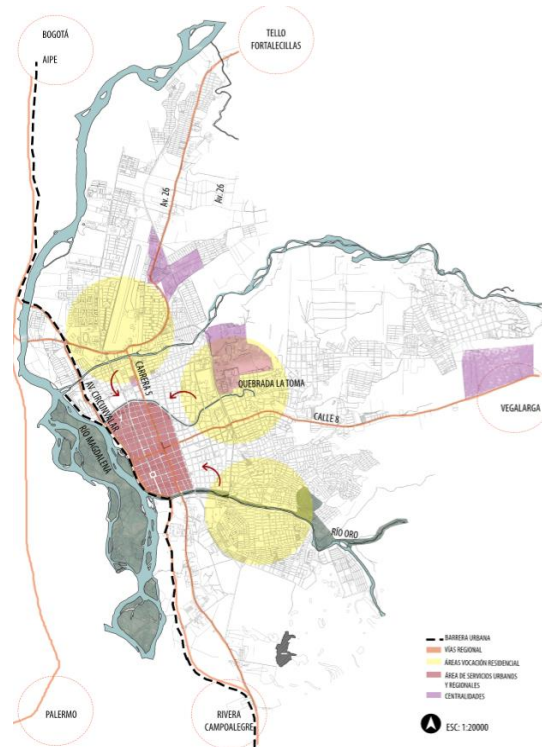
4.1.2 CONTEXTO METROPOLITANO

La ciudad de Neiva es la capital del departamento del Huila, tiene una superficie de **1.53 Km²** con una altura de 442m sobre el nivel del mar y una temperatura promedio de 28°C. Neiva, fue fundada en 1612 y su crecimiento urbano fue lento, pero este se dividió en 3 momentos, correspondiente a la llegada de 3 diferentes medios de transporte.

Lo anteriormente mencionado, género que Neiva fuera una ciudad monocentral, es decir, solo cuenta con un centro consolidado, el cual es una centralidad económica, es comercial y de servicio. Las demás zonas de la ciudad, alrededor del centro tienen una predominancia del uso residencial lo que genera una dependencia de toda la ciudad al centro.

El centro cuenta con vías importantes que conectan la ciudad de norte-sur y oriente-occidente, además de conectar con demás municipios del departamento -, pero esta congestionada debido al alto flujo vehicular – privado y público -. Este alto flujo

vehicular, se evidencia sobre todo en la Av. circunvalar, la cual está frente al malecón del río Magdalena, y al ser de carácter metropolitano por conectar el sur del país con Bogotá, maneja flujos altos de tráfico convirtiéndose en una barrera o un límite urbano que separa y no permite la articulación de la ciudad – centro- y el río, a su vez por los usos no compatibles que tiene la franja espacial frente a este.



PLANO 2. PLANO SÍNTESIS DE DIAGNOSTICO DE LA CIUDAD DE NEIVA. Elaboración Propia.

4.1.3 CONTEXTO ZONAL (CENTRO TRADICIONAL)

El centro tradicional de Neiva tiene una extensión de **130,77 has**, localizada en la comuna cuatro identificada en la UPZ la Magdalena y en la UGL (Unidad de Gestión Local) del Centro Tradicional. Se encuentra delimitada por 3 elementos del sistema ecológico principal de la ciudad, al norte con la quebrada la Toma, al sur con el río del Oro, al este con la carrera séptima y al oeste con el río Magdalena.

Al ser el centro tradicional de la ciudad se encuentran los barrios más antiguos como lo son el barrio San Pedro, los Mártires y barrio el Centro, por lo cual la mayoría no fueron concebidos como instrumentos de actuación debidamente reglamentados, sino que fueron apareciendo de manera espontánea. Y con el paso del tiempo y el crecimiento de la ciudad, una de las principales transformaciones del sector es el desplazamiento de gran parte de la población tradicional que habitaba en las viviendas o edificios que lo conforman, lo que genero predios abandonados y el cambio del uso residencial al comercial, convirtiendo el sector en una centralidad comercial y de desarrollo de la ciudad

DIMENSIÓN FÍSICA Y ESPACIAL

Sistema de movilidad.

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

Sin embargo, hay algunos casos, en los cuales en una misma vía se pueden encontrar diferentes perfiles, o número de carriles. Por ejemplo, La carrera 5 es una de las vías que presenta a lo largo del área del centro tradicional tres clases de perfiles, el primer tramo es considerado de tipo v-2 el cual está comprendido entre la Av. La Toma y la calle 10 con calzada de 7.7 mts; el segundo tramo de la carrera quinta se convierte en una vía peatonal entre la calle 10 y la calle 7, y en el último tramo entre la calle 7 y avenida circunvalar un perfil V-3 sin separador y una calzada de 10 mts.



PLANO 3. JERARQUÍA VIAL. Elaboración Propia

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

Por este motivo sobre las vías principales y secundarias del lugar – los principales ejes de conexión urbana-, se localizaron actividades de comercio, de servicio y de industria – se ubican sobre ellas para ser más visibles al consumidor-, es decir, se conforman así ejes comerciales a partir de las vías, los cuales atraen mayor población flotante y mayores flujos vehiculares.

Esta zona se caracteriza por tener el acceso a estas actividades principalmente por medio de motorizados, es decir, se les da mayor prioridad a los vehículos que al peatón y al ciclista, debido a la falta de red vial peatonal y a la inexistencia de continuidad en los andenes y conexión de espacio público.

Otro punto, es que debido al tipo de vías y las conexiones urbanas y regionales que estas permiten, y los usos presentes en el centro, se pueden encontrar diferentes medios de transporte, ya sea público o privado, lo que genera no solo que, a pesar de tener una buena red y conexión vial, la movilidad en la zona sea caótica y presente congestión, sino que también se va deteriorando el estado de las vías a causa del volumen del tráfico y las cargas que estos generan , en especial los camiones de cargas, chivas, y buses que transitan diariamente por la zona.

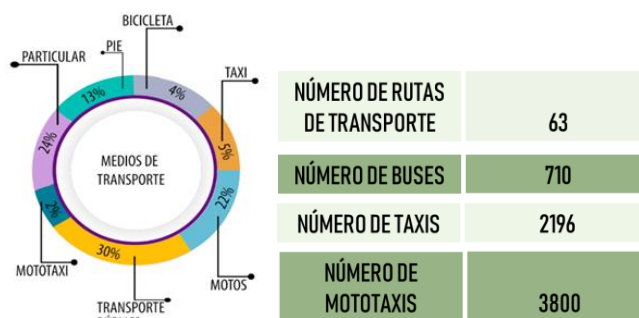


GRAFICO 1. MEDIOS DE TRANSPORTE USADOS EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración a partir de: Plan maestro de movilidad del municipio de Neiva. Sistema Estratégico de Transporte Público. (2016)

| | |
|------------------|-------------|
| VÍAS VEHICULARES | 245,311 m2 |
| VÍAS PEATONALES | 9,222 m2 |
| CICLORUTAS | 2,925 m2 |
| POBLACIÓN | 11,542 hab |
| VÍA PEATONAL/HAB | 0,79 m2/hab |
| CICLORUTAS/HAB | 0,25 m2/hab |

GRAFICO 2. CIFRAS DE LA MOVILIDAD EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.

| | |
|------------------------------|------|
| MALLA VIAL EN BUEN ESTADO | 20 % |
| MALLA VIAL EN REGULAR ESTADO | 40 % |
| MALLA VIAL EN MAL ESTADO | 40 % |

GRAFICO 3. ESTADO DE LA MALLA VIAL EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.

La congestión vial también es causada por estacionar los vehículos en zonas no permitidas, es decir, uno de los carriles con los que cuenta las vías principales y secundarias, está siendo usado como estacionamiento de vehículos particulares, paradero de los buses del sistema público y para la carga y descarga de la mercancía. Esto debido a la falta de bahías o lugares de estacionamientos.

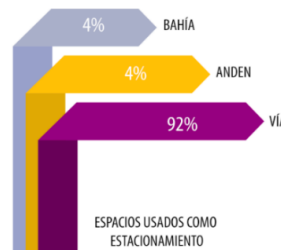


GRAFICO 4. ESTACIONAMIENTO EN LUGARES PROHIBIDOS. Elaboración a partir de: Plan maestro de movilidad del municipio de Neiva. Sistema Estratégico de Transporte Público. (2016)

Sistema de espacio público.

El centro tradicional se conforma como una centralidad comercial y de servicios, en consecuencia, presenta más llenos que vacíos, por lo cual la estructura del espacio público del sector no está articulada.

Está conformada por plazas – la plaza cívica y la plaza de san pedro-, parques - el Parque Santander y el parque de los Mártires-, por zonas verdes – las cuales no son efectivas, la población no hace uso de ellas debido a que están localizadas sobre rotondas o separadores viales -, pasajes peatonales – el sector presenta dos tramos de vías peatonal, uno de ellos es la carrera 5 entre la calle 7 y la calle 10 y el otro es la calle 8 entre carrera 6 y carrera 2 -, y los andenes – a causa de sus dimensiones no permiten un circuito continuo del peatón ni la conexión de los diferentes espacios públicos ni equipamientos presentes en el sector-.

De acuerdo con lo anterior, estos espacios presentan deterioro representado en la escasez de amoblamiento urbano, falta de continuidad de los andenes, invasión del espacio público, presencia de basura en andenes y zonas verdes, la falta de un circuito peatonal, entre otros, lo que impide el correcto desarrollo de las actividades peatonales y de vida urbana en el espacio público.

Sumado a esto, a pesar de tener dos ejes ambientales de carácter metropolitano – importantes para el turismo y la memoria de la ciudad - como el malecón del Río Magdalena y el río Oro, el espacio público de estos solo se genera sobre sus rondas hídricas y no se relaciona con el área del centro tradicional debido a la falta de conexión a través de un sistema de espacios público con este y los usos presente frente a ellos no son compatibles generando problemas de congestión, contaminación y permanencia por parte de la población.

Sin embargo, un tema para resaltar es la presencia de vegetación, se tiene un inventario de 3970¹⁴ árboles en toda el área del centro tradicional, sobre todo en el parque Santander y en los ejes de las fuentes hídricas del río Magdalena, río Oro y quebrada la Toma, lo cual responde a la necesidad de obtener lugares frescos y con sombra por parte de los ciudadanos debido a las altas temperaturas, con un promedio de 28°C que se presentan en la ciudad, lo cual afecta las dinámicas que se realizan en el espacio público.

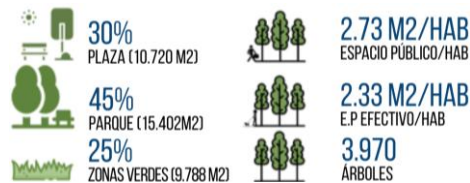


GRAFICO 5. CIFRAS DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.



PLANO 4. ESPACIOS PÚBLICO EN EL CENTRO TRADICIONAL DE NEIVA. Elaboración a partir de: Plan maestro de movilidad del municipio de Neiva. Sistema Estratégico de Transporte Público. (2016)

En la zona del centro tradicional, el principal problema es la ausencia de continuidad en los andenes, lo cual se da por dos razones:

1. El centro de la ciudad no cuenta con una infraestructura peatonal adecuada, no hay conexión de equipamientos, comercio y espacio público dentro de la zona. Los andenes no tienen dimensiones apropiadas, esto en muchos casos se debe a modificaciones en la dimensión vial y en la variación de la paramentación y las fachadas, que ha generado la no continuidad de estos elementos. Además, el ancho del andén disminuye por la presencia de elementos urbanos tales como los postes de luz, semaforización, vegetación, el uso del espacio como vitrina por parte de los locales comerciales y la

¹⁴ Alcaldía municipal de Neiva. 2012. Documento de Diagnostico – Plan de Renovación Urbana del Centro Tradicional de Neiva. 80P.

presencia de vendedores ambulantes, dejando así poco espacio efectivo para el desplazamiento del peatón.

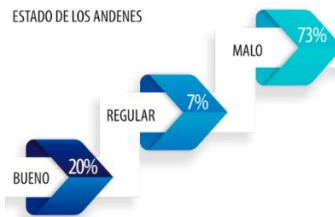
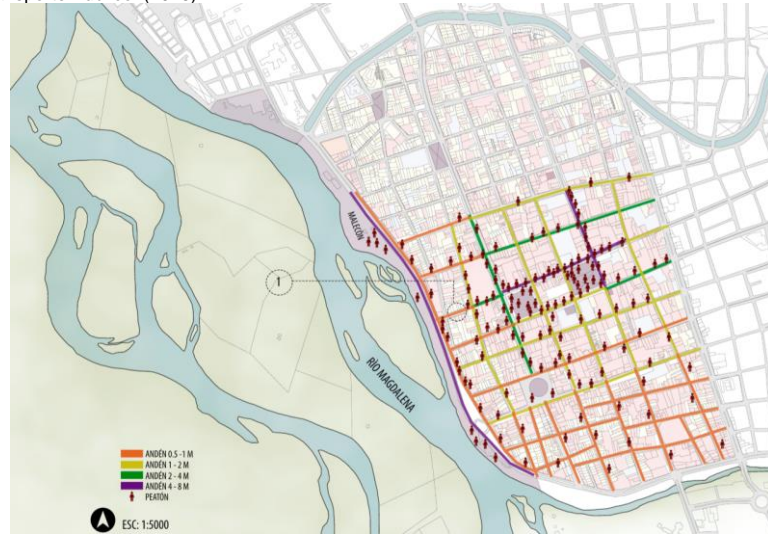
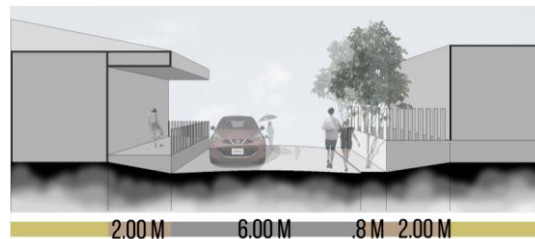


GRAFICO 6. ESTADO DE LOS ANDENES. Elaboración a partir de: Plan maestro de movilidad del municipio de Neiva. Sistema Estratégico de Transporte Público. (2016)



PLANO 5. DIMENSION DE LOS ANDENES. Elaboración a partir de: Plan maestro de movilidad del municipio de Neiva. Sistema Estratégico de Transporte Público. (2016)

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



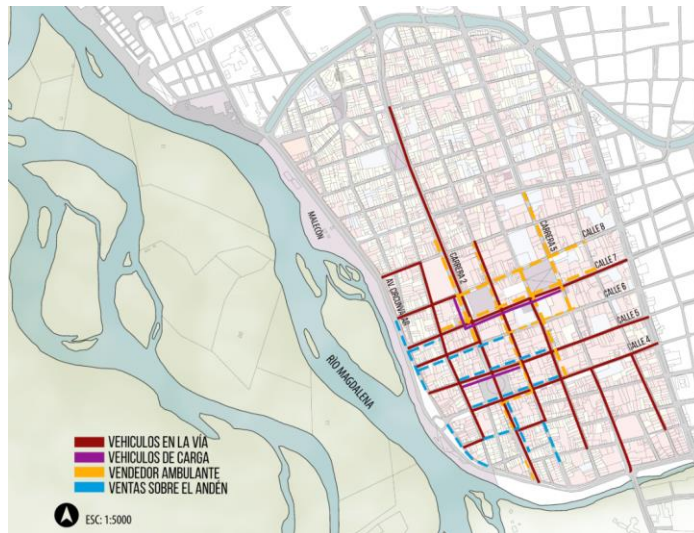
PLANO 6. DISCONTINUIDAD EN ANDENES. Elaboración propia.

2. Invasión por ventas informales. Esto genera una disminución en el espacio efectivo de los andenes, puesto que estos rompen con la circulación del peatón. Incluso en algunos casos, estos se localizan sobre la vía debido a

que no caben en el andén, obstaculizando no solo la circulación peatonal sino la vehicular.



GRAFICO 7. CIFRAS INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.



PLANO 7. INVASIÓN ESPACIO PÚBLICO. Elaboración propia.



RÍO MAGDALENA



RÍO DEL ORO



QUEBRADA LA TOMA

A pesar de la importancia de este río para el desarrollo y crecimiento de la ciudad desde su fundación, y que actualmente se usa para pescar (sustento económico de algunas familias) y se realizan paseos en lanchas sobre el (turismo), este se encuentra en un estado de deterioro:

- Vertimiento de las aguas negras de la ciudad
- Vertimiento de aceites y componentes químicos de negocios a su alrededor
- Usos no compatibles en su área de afluencia
- Malos olores

Es el eje ambiental que más ha sufrido los efectos de la urbanización desde la fundación de la ciudad, de las 6.589 ha únicamente 1.600 ha pertenecen al perímetro urbano, recorriendo Neiva de oriente a occidente. Se suma a esto el estado actual de deterioro:

- Vertimiento de las aguas servidas y negras provenientes de los barrios del sur de la ciudad de Neiva
- Vertimientos industriales por parte de los talleres aledaños al sector, como aceites quemados, pinturas, disolventes, entre otros.
- presencia de habitantes de la calle
- mal estado o la inexistencia de elementos urbanos tales como las bancas
- No hay permanencia en el lugar

Es importante para la ciudad puesto en su parte mas alta se tomo el agua para el consumo humano. Tiene una extensión de 7km y se encuentra canalizada únicamente desde la carrera 16 hasta la avenida Circunvalar, desembocando en el río Magdalena. Se encuentra en estado de deterioro:

- Vertimientos de aguas negras
- Mala disposición final de los residuos solido (basuras)
- Malos olores

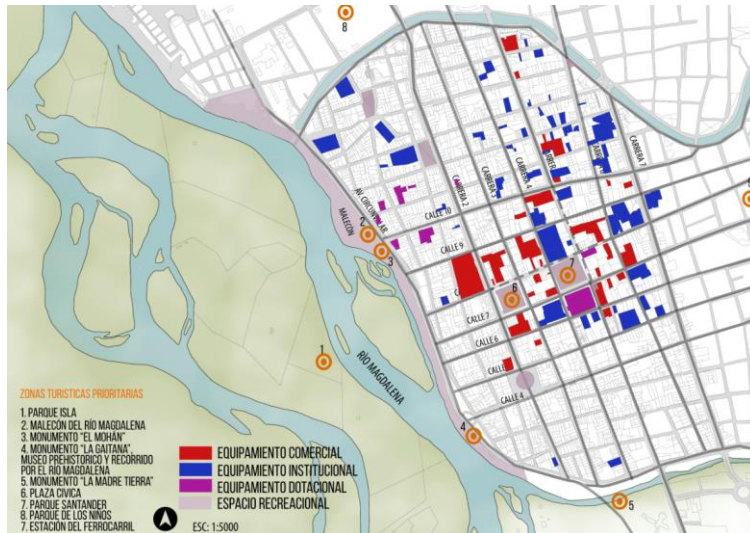
Sistema de equipamientos.

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

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

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

¹⁵ el Reinado Nacional del Bambuco y la Muestra Internacional de Folclor mediante la Ley 1026 del 2 de junio de 2006 fueron declarados como Patrimonio Cultural de la Nación.



PLANO 8. EQUIPAMIENTOS URBANOS EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración a partir de: Plan parcial de renovación urbana del centro tradicional de Neiva. Planeación municipal (2012)



GRAFICO 8. COBERTURA EQUIPAMIENTOS EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.

Tipologías

El centro de Neiva presenta una tipología variada, a causa de la diversidad de usos y estratos que se presentan en el lugar.

Actualmente se siguen viendo viviendas tradicionales en bahareque o en arquitectura republicada de un piso, muchas de las cuales se encuentran en mal estado, y la otra parte a sufrido modificaciones en su interior para convertirlas en bodegas con uso comercial. Así mismo, encontramos vivienda desde 2 hasta 4 pisos con uso comercial en primera planta.

En cuanto a lo comercial e industrial, se encuentra un gran edificio comercial de 5 pisos, y bodegas industriales para fábricas y supermercados. También se ven grandes construcciones institucionales con diferentes arquitecturas.



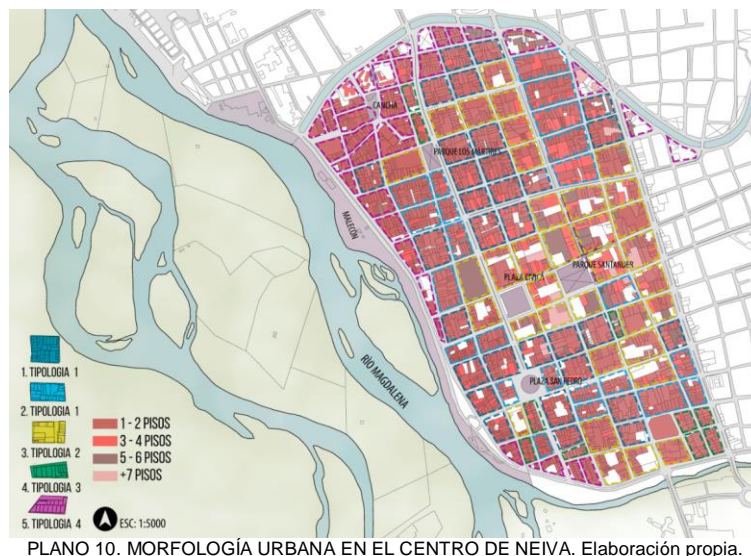
PLANO 9. TIPOLOGIAS EDIFICATORIAS. Elaboración propia.

Morfología y Alturas

El centro al ser un sector tradicional presenta una morfología damero, es decir, tiene una cuadrícula ortogonal. Sin embargo, estas han sido modificadas por transformaciones físicas como la ejecución de proyectos de infraestructura, pero a su vez por las condiciones naturales mismas del lugar, la presencia de 3 elementos hídricos de la estructura ambiental de la ciudad genero nuevas morfologías.

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

La morfología 3, son las manzanas en las que existe uno o dos predios que ocupan más de la mitad o toda la manzana. Y es en esta donde se empiezan a encontrar edificaciones de mayor altura, es decir de 5 pisos en adelante. La morfología 4, surge a partir de la división por la creación de vías de la manzana, son más pequeñas y rectangulares, los predios se localizan hacia 2 caras de la manzana.



PLANO 10. MORFOLOGÍA URBANA EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.

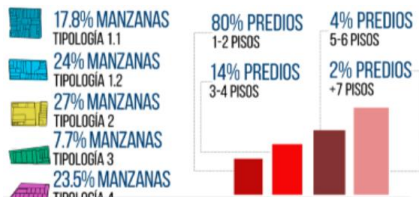


GRAFICO 9. COBERTURA EQUIPAMIENTOS EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.

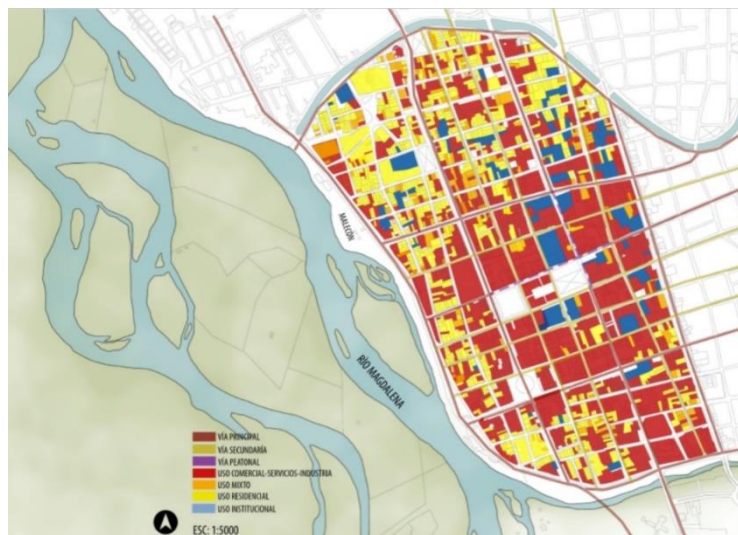
DIMENSIÓN ECONOMICA.

Usos.

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

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

Como se mencionó anteriormente, los usos del lugar generan que la población vaya al sector exclusivamente a la actividad o servicio que le presta, sin tener alguna apreciación o disfrute del lugar, y su contexto, en el cual van a estar. Por esta razón la población flotante y los vendedores ambulante a pesar de dinamizar el lugar, sobrepasan la capacidad de la zona, especialmente en los sectores en los cuales no hay una correcta disposición de los elementos urbanos tales como los andenes.



PLANO 11. USOS EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia a partir de: Plan parcial de renovación urbana del centro tradicional de Neiva. Planeación municipal (2012)

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



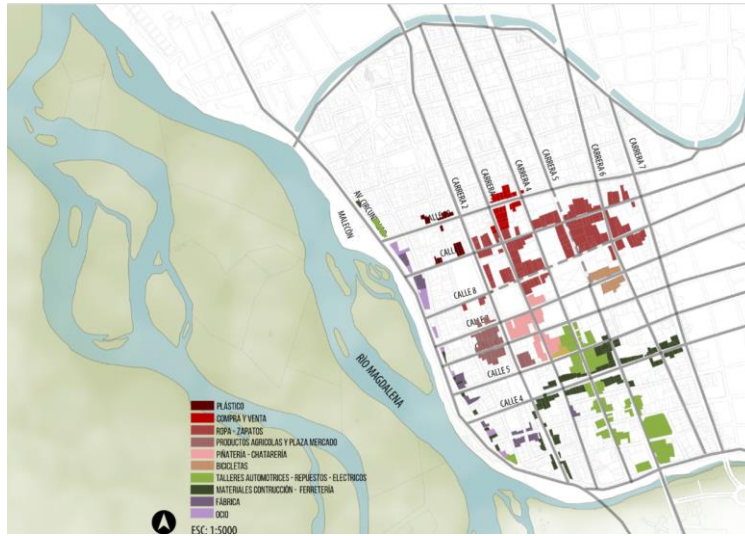
GRAFICO 10. CLASIFICACIÓN PREDIOS SEGÚN USOS EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración a partir de: Plan parcial de renovación urbana del centro tradicional de Neiva. Planeación municipal (2012)

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

Ejes Comerciales.

El centro de la ciudad se caracteriza por tener zonas homogéneas en cuanto al uso. Los ejes lineales son usados para conformar dicha homogeneidad principalmente en las actividades comerciales.

¹⁶ Alcaldía municipal de Neiva. 2012. Documento formulación – Plan Parcial de Renovación Urbana del Centro Tradicional de Neiva. P.110



PLANO 12. ZONAS HOMOGENEAS. Elaboración propia.

Vendedores Informales.

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

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



GRAFICO 11. TIPO DE INSTALACIÓN DONDE FUNCIONA EL NEGOCIO. Elaboración a partir de: Censos vendedores informales carrera 5 y calle 8. Observatorio de desarrollo económico de Neiva. (2018)

Según el observatorio de desarrollo económico de Neiva, de los vendedores informales, el 17% no siempre ha vivido en la ciudad, sino que llegó a ella en busca de mejores oportunidades de empleo (30%) y a causa del desplazamiento (8.3%).

Por estas razones la mayoría de ellos proceden (viven en otra área distinta al centro) de la comuna 8 (31,2%) y de la comuna 6 (28%), es decir, viven en estrato 1 y estrato 0.

Los vendedores informales son uno de los mayores segmentos de la economía informal en la ciudad de Neiva, y a pesar de que ellos generan dinamismo y vida al centro, su falta de organización genera problemas de contaminación y déficit en los diferentes espacios públicos.

Sin embargo, hay tres zonas en el centro en donde se localizan la mayor cantidad de vendedores ambulantes: la carrera 5 sobre el eje de la iglesia colonial (94 personas), la calle 8 (131 personas), y la plaza cívica (34 personas), es decir, en solo 3 puntos del centro se encuentran 259 personas que se dedican a las ventas informales. Los vendedores se localizan estratégicamente en zonas con alto flujo peatonal, es decir, se ubican sobre el espacio público – parques, plazas, andenes y calles- continuo a usos zonales como lo son misceláneas, peluquerías, supermercados, venta de cacharrerías, entre otros, puesto que gracias a eso logran vender y mostrar más su mercancía.

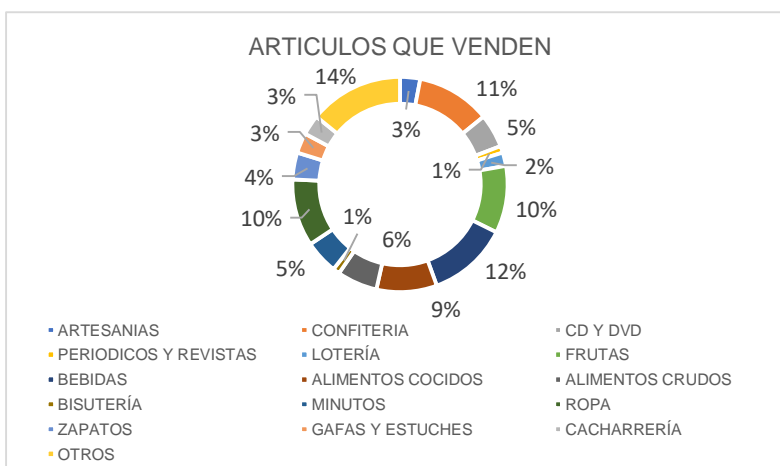


GRAFICO 12. ARTICULOS DE LOS VENDEDORES INFORMALES. Elaboración a partir de: Censos vendedores informales carrera 5 y calle 8. Observatorio de desarrollo económico de Neiva. (2018)

DIMENSIÓN SOCIAL

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

Inseguridad.

La inseguridad es uno de los grandes problemas que aqueja el centro de la ciudad, no solo por el índice de diferentes sucesos delictivos sino por la percepción de

inseguridad que se percibe en la zona. Dicha percepción es diferente en las horas del día y en las horas de la noche, puesto que durante el día hay una presencia masiva de transeúntes, vendedores informales sobre todo sobre la carrera 5, carrera 7, carrera 2, calle 4, Parque Santander, Plaza Cívica y plaza de San Pedro, lo que genera la sensación de mayor seguridad. Caso contrario sucede durante la noche, debido a que se cambian las dinámicas del lugar después de las ocho de la noche, pasando de ser un lugar con un gran flujo de población flotante y llena de vendedores y de comercio, a ser una zona con muy bajo movimiento. Únicamente se percibe vendedores ambulantes de comida rápida, localizados sobre la carrera 2 y la calle 4 principalmente en el área circundante a la plaza cívica.

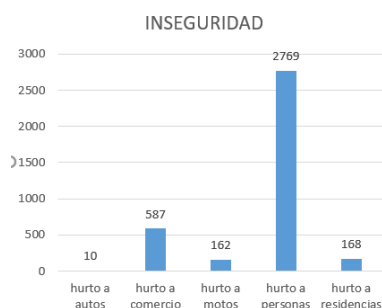


GRAFICO 13. CLASIFICACIÓN DEL HURTO. Elaboración a partir de: Información estadística de hurtos del Municipio de Neiva desde el año 2014 hasta el año 2018. Dirección de convivencia y seguridad.

Prostitución.

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

Esta situación a la fecha ha aumentado por la difícil situación por la que pasa el país de Venezuela, lo que ha llevado a la migración de varias personas a la ciudad de Neiva, y con ello la explotación sexual de ciudadanas venezolanas en lugares clandestinos en el área del microcentro de la ciudad.

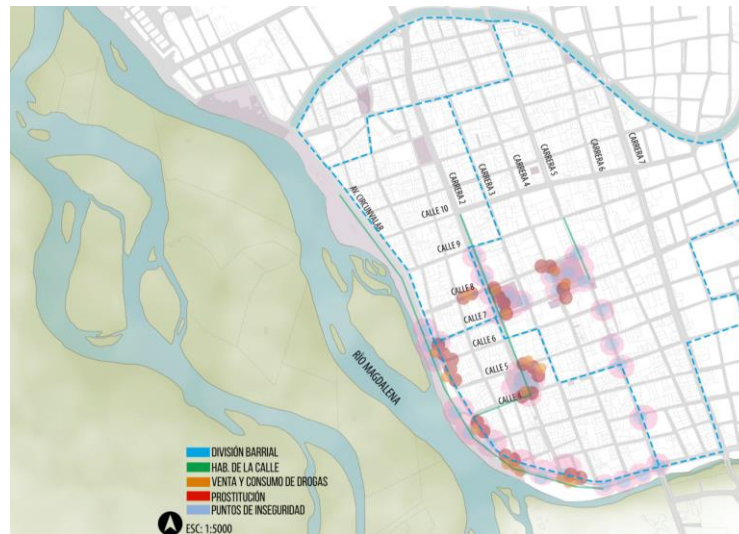
Habitante de la calle.

La ciudad de Neiva para el año 2009 cuenta con 307 personas que habitan en la calle, de los cuales la mayoría son hombres y estos se localizan principalmente en

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



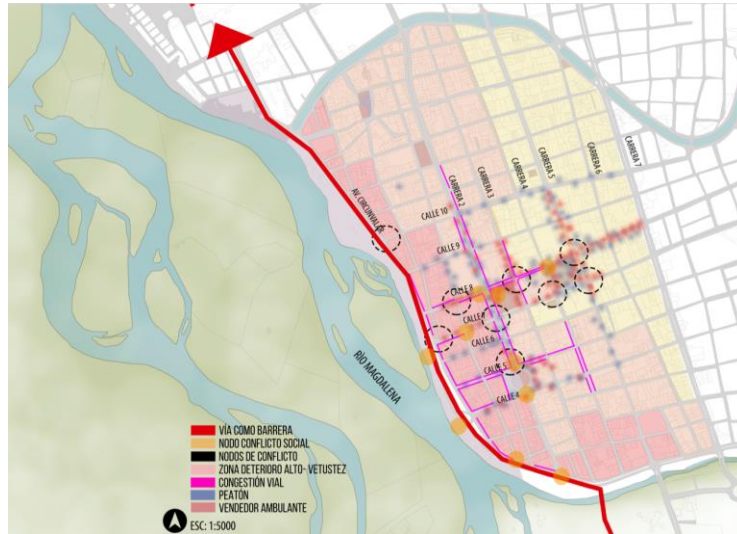
IMAGEN 3. FOTO PROPIA. HABITANTE DE LA CALLE



PLANO 13. ZONAS CRIITICAS EN EL CENTRO DE NEIVA. Elaboración propia.

CONCLUSIÓN.

Después del análisis y diagnóstico que se realizó anteriormente se genera un plano de conclusión en el cual se entienden las problemáticas.



PLANO 14. PLANO CONCLUSIÓN. Elaboración propia.

1. La estructura urbana y espacial da la espalda al río Magdalena
2. La av. Circunvarar es una barrera o limite físico entre lo natural y lo construido
3. Déficit de infraestructura cultural
4. Falta de conexión y vinculo de los elementos patrimoniales
5. Déficit de zonas verdes y espacio público efectivo
6. Baja apropiación del malecón del río magdalena

5. PROPUESTA.

5.1 lineamientos

GRAPAR



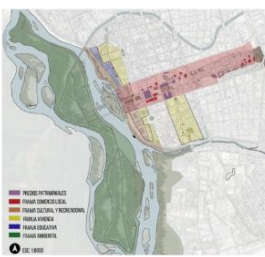
ARTICULAR



PERMEAR



DOTAR Y APROVECHAR



PLANO 15. LINEAMIENTOS DE PROPUESTA. Elaboración propia

1. Grapar: se busca conectar lo natural con lo construido, por lo tanto, se conforma un corredor urbano sobre la calle 8 y la calle 7. Este va a tener dos remates, uno es la isla aventura y el otro la antigua estación del ferrocarril.

2. Articular: el espacio público va a ser el ordenador y vinculador de los diferentes equipamientos y espacios propuestos y existentes. Esto permite la creación de espacios recreacionales, de encuentro y de expresión social y cultural.
3. Permear: se busca darle mayor importancia al no motorizado (sistema de movilidad alternativo – bicicletas y peatón) que al motorizado. Por lo tanto, se generan circuitos y sistemas de vías peatonales y de ciclorutas.
4. Dotar y aprovechar: se generan franjas programáticas en las cuales se define si se mantienen un uso y se potencializa por medio de tratamientos de fachada y de modificación de la arquitectura para que esta tenga mayor relación con el espacio público, o si el uso es de alto impacto y no genera ningún beneficio para el territorio, este se traslada hacia otra zona de la ciudad, y en ese espacio vacío se implementa un uso necesario para complementar los existentes.

5.2 Propuesta urbana



PLANO 16. PROPUESTA URBANA. Elaboración propia

El proyecto tiene un gran componente ambiental debido a la presencia de 3 elementos de la estructura ecológica principal de la ciudad, por lo cual, se busca recuperar la importancia de estos elementos y articula su red biótica a los diferentes espacios públicos y zonas verdes que se proponen y así generar una continuidad física y visual del sistema por toda la ciudad, para devolverle la jerarquía no solo ambiental sino cultural y turística que estos elementos tienen.

Este proyecto está compuesto por 3 franjas, las cuales se van articular entre sí a partir del espacio público, por esta misma razón el proyecto se realiza por fases. La primera franja es la isla aventura en la cual se va a generar un tratamiento y una arquitectura pasiva y poco invasiva para preservar la naturaleza, es decir, se propone un parque ecológico de protección de fauna y flora en la zona conocida

como isla aventura del río Magdalena, en la cual se encontrarán 130.500 m² de senderos peatonales.

Para acceder a ella se proponen dos puentes, uno de circulación en el eje de la avenida la toma, y otro de circulación y permanencia (se diseña un mirador en medio del recorrido) sobre el eje de la calle 8. Cada uno de estos puentes llega a una plaza, la cual se convierte en el recibimiento a la isla, y para ser un nodo de atracción, cada una de estas tiene un equipamiento, con una arquitectura pasiva para que se mitigue en la naturaleza, los cuales servirían como zonas de exhibiciones y laboratorios o centros de estudios sobre la fauna y flora.

La franja 2 correspondiente al corredor urbano sobre la calle 8 y la calle 7 en el que se busca consolidar una franja comercial y patrimonial. Esto a partir de la generación de dos perfiles viales y al tratamiento físico (fachadas) de algunos predios en deterioro.

La franja 3, del borde del río Magdalena, se van a conformar áreas de servicios urbanos y equipamientos complementarios a la vivienda para así generar un nuevo frente urbano al río.

5.2.1 Capas de la propuesta urbana



PLANO 17. CAPAS DE LA PROPUESTA URBANA. Elaboración propia

1. Espacio público: se crean zonas verdes, parques y plazas que se van a conectar entre sí por medio de senderos peatonales. Este va a estar compuesto por diferentes tipos de vegetación, nativa para conservar las especies propias del Huila, la cual se localiza en el territorio dependiendo de la intención y la experiencia que se busca en el espacio. Sobre el malecón y sobre la isla se implanta vegetación de porte alto y en los demás espacios públicos vegetación de porte medio.



IMAGEN 5. VEGETACIÓN PROPUESTA. Elaboración propia.

2. Movilidad: se consolida en el perímetro de la franja, donde se establece por un lado el tráfico vehicular restringido y por el otro costado tráfico vehicular pesado junto al transporte público de la ciudad. Así mismo, en la av. Circunvar, uno de los ejes donde se plante el tráfico restringido se realiza un 310 m de vía soterrada, lo que permite la conformación de una plataforma peatonal que permite el paso del peatón hacia la isla del río Magdalena. Un elemento muy importante es la implementación de un circuito de ciclorutas, las cuales no solo están en el perímetro de las manzanas sino en medio de ellas.
3. Volumetría: a partir de la caracterización física de los predios y del estado de las edificaciones, se decide si por su baja calidad estética o arquitectónica se generan nuevas volumetrías que mejores el sector. Además, está conformada por unidades de llenos y vacíos, en donde los vacíos conforman recintos y espacios de conexión entre los diferentes equipamientos o volumetrías y el espacio público propuesto, es decir, se busca una constante permeabilidad por lo que los edificios tienen uso público en primera planta o planta libre, ligado a las aberturas en las manzanas, lo que genera circulaciones transversales. Se da un sistema de alturas definido por el pot con una altura máxima de 5 metros y alturas adaptadas al contexto de 3 pisos.
4. Usos: se generan equipamientos metropolitanos culturales, institucionales y actividades de comercio y servicio en la intersección de la av. circunvar con la calle 8 y la calle 7.

| | |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| ÁREA BRUTA DEL PROYECTO | 1.653.745 M2 |
| FASES DEL PROYECTO | 165.3 HA |
| | 100 % |
| ÁREA NETA URBANIZABLE | 717.619 M2 |
| - VÍAS PRINCIPALES (36.196 M2) | 71.7 HA |
| - ZONA DE RESERVA - ISLA (899.930 M2) | 43.3 % |
| CESIONES | 569.740 M2 |
| - ISLA (25.1%) | 56.9 HA |
| - MALECÓN (11.3%) | 34.5 % |
| - PARQUES (7.7%) | |
| - PLAZAS (4.7%) | |
| - VÍAS PEATONALES (5%) | |
| - CICLORUTA (3.6%) | |
| - VÍAS VEHICULARES (6.12%) | |
| - EQUIPAMIENTOS (4.2%) | |
| - SEPARADORES VIALES (3.5 %) | |
| - ANDÉN (28%) | |
| ÁREA UTIL | 147.879 M2 |
| | 14.7 HA |
| | 9 % |
| OCUPACIÓN PROPUESTA | EDIFICABILIDAD PROPUESTA |
| 53.724 M2 | 161.172 M2 |

GRAFICO 14. AREAS DE GESTIÓN. Elaboración propia.



IMAGEN 4. ACTORES EN LA GESTIÓN DEL PROYECTO. Elaboración propia.

| | | |
|--------------------|-----------------|---------------------|
| ANTES | | DESPUES |
| 10.717 M2 | PLAZAS | 60.430 M2 |
| 15.402 M2 | PARQUE | 44.242 M2 |
| 9.788 M2 | ZONAS VERDES | 38.942 M2 |
| 105.320 M2 | ANDENES | 161.430 M2 |
| 2.33 M2/HAB | EP EFECTIVO/HAB | 11.59 M2/HAB |
| ANTES | | DESPUES |
| 245.311 M2 | VÍA VEHICULAR | 216.799 M2 |
| 9.222 M2 | VÍA PEATONAL | 28.512 M2 |
| 2.925 M2 | CICLORUTAS | 20.687 M2 |
| 0.79 M2/HAB | V. PEATONAL/HAB | 3.15 M2/HAB |
| 0.25 M2/HAB | CICLORUTA/HAB | 2.29 M2/HAB |
| ANTES | | DESPUES |
| 2.330 UN | VIVIENDA | 2.637 UN |
| 7.889 | POBLACIÓN | 9.024 |

GRAFICO 15. NUEVAS AREAS. Elaboración propia.

BIBLIOGRAFÍA.

ROJAS, Eduardo. RODRIGUEZ VILLAESCUSA, Eduardo & WEGELIN, Emiel. (2004). Volver al Centro: la recuperación de áreas urbanas centrales. Washington, D.C. USA: Banco Interamericano de Desarrollo – BID.

JACOBS, Jane: Muerte y vida de las grandes ciudades (1961). Primera edición en Capitán Swing Libros: 2011. Salamanca, Madrid, España: Capitán Swing Libros, S.L.

BUCHELI, José Luis. (2012) Lineamientos para la formulación de políticas públicas de revitalización urbana. una oportunidad para repensar y proyectar los centros urbanos en el contexto posmetropolitano, [tesis de maestría] Pontificia Universidad Javeriana, Maestría en Planeación Urbana y Regional.

- Consultas libros – informes – artículos

Censos vendedores informales carrera 5 y calle 8. Observatorio de desarrollo económico de Neiva. (2018)

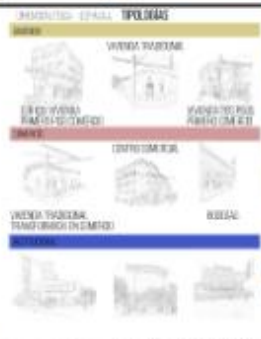
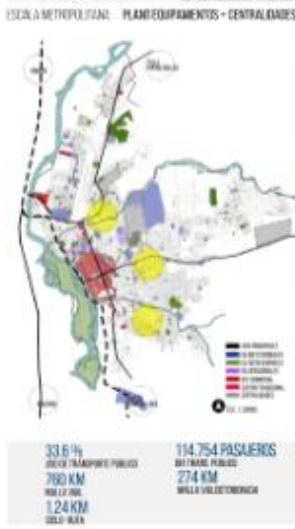
Información estadística de hurtos del Municipio de Neiva desde el año 2014 hasta el año 2018. Dirección de convivencia y seguridad

Plan parcial de renovación urbana del centro tradicional de Neiva. Planeación municipal (2012)

Plancha 2:

REVITALIZACIÓN URBANA

CORREDOR URBANO CENTRO TRADICIONAL Y RÍO MAGDALENA NEIVA



Pliego 3:

REVITALIZACIÓN URBANA

CORREDOR URBANO CENTRO TRADICIONAL Y RÍO MAGDALENA NEIVA

LINEAMIENTOS DE PROPUESTA

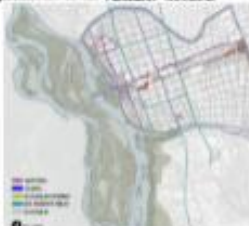
1 REORGANIZAR - CONectar - GRAPA - CORREDOR URBANO



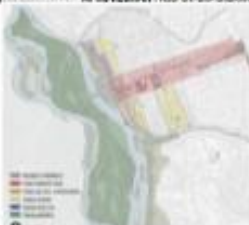
2 REORGANIZAR - CONectar - ARTICULAR - ESPACIO PÚBLICO



3 REORGANIZAR - CONectar - PERMEAR - MOVILIDAD



4 REORGANIZAR - CONectar - APROVECHAR - ASPIRATURA URBANA



5 REORGANIZAR - CONectar - DOTA - EQUIPAMIENTO



6 CUANTIFICAR - PROYECTOS

| | | | |
|----------------------------|--------------------------|----------|--------|
| ÁREA ORIGINAL DEL PROYECTO | 1.863.746 M ² | 165,3 HA | 100 % |
| ÁREA META URBANIZABLE | 7.17.819 M ² | 71,7 HA | 43,3 % |
| EDIFICIOS | 560.740 M ² | 56,9 HA | 34,6 % |
| ÁREAS VERDES | 147.879 M ² | 14,7 HA | 9 % |
| Ocupación Propuesta | 7.889 | | |

PLANTA GENERAL - PROYECTO URBANO



■ SENDERS EXISTENTES
 ■ PUENTES HERENCIAS
 ■ EDIFICIOS PROYECTOS
 ■ CD. PRINCIPALES
 ■ ÁREA DE INTERVENCIÓN 165,3 HA

■ VIALIDAD
 ■ VÍAS PEATONALES
 ■ VÍAS VEHICULARES/PROYECTADAS

ANDES DEL PROYECTO



DETALLE CONSTRUCTIVO



PERLA PUENTE PEATONAL CON RIBERA PÚBLICA, PLAZA AVANZADA Y CENTRO DE LA CIUDAD

| | |
|--------------------------|---------------------------|
| ANTES | DESPUES |
| 19.717 M ² | 60.430 M ² |
| 15.482 M ² | 44.242 M ² |
| 9.789 M ² | 38.942 M ² |
| 195.320 M ² | 161.420 M ² |
| 2.33 M ² /HAB | 11,59 M ² /HAB |
| 245.311 M ² | 216.799 M ² |
| 0,222 M ² | 28,512 M ² |
| 2.825 M ² | 20.887 M ² |
| 0,79 M ² /HAB | 3,16 M ² /HAB |
| 0,25 M ² /HAB | 2,29 M ² /HAB |
| 35,11 | 2.027 UN |
| 2.339 UN | 9.024 |
| 7.889 | |

ANDES DEL PROYECTO



ARBORIZACIÓN



Pliego 4:

REVITALIZACIÓN URBANA CORREDOR URBANO CENTRO TRADICIONAL Y RÍO MAGDALENA NEIVA

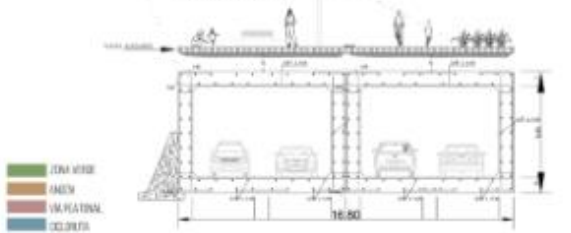
PERFILES VIALES



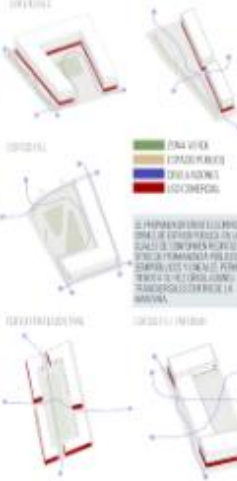
PLANTA URBANA



DETALLE DETORNADO VIO



TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS



MAQUETA PROYECTUAL

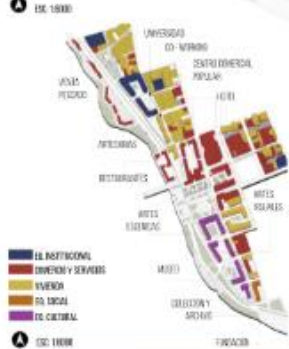


Pliego 5:

REVITALIZACIÓN URBANA

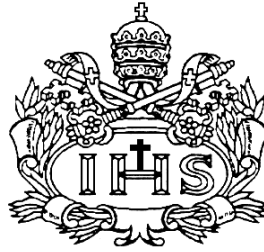
CORREDOR URBANO CENTRO TRADICIONAL Y RÍO MAGDALENA NEIVA

CAPAS DE PROPUESTA



**REVITALIZACIÓN DEL CORREDOR URBANO DEL CENTRO TRADICIONAL
DE NEIVA Y SU BORDE, EL RÍO MAGDALENA.**

EL DETERIORO DE CENTROS URBANOS



VALENTINA VARGAS SERRATO

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE:
ARQUITECTA**

DIRECTOR TRABAJO DE GRADO: JOSE LUIS BUCHELI AGUALIMPIA

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
PREGRADO EN ARQUITECTURA
BOGOTÁ, D.C**

2019