

**PROYECTO DE RENOVACION URBANA PARA EL SECTOR
DEDICADO A LA VENTA REPARACION DE MOTOCICLETAS Y
AUTOPARTES EN LA CIUDAD DE NEIVA – HUILA.**

Tesis Presentada Para Obtener

El Título De ARQUITECTO

Universidad Antonio Nariño, NEIVA

Liliana María Paipa Guerrero

Noviembre 2022.

**PROYECTO DE RENOVACION URBANA PARA EL SECTOR
DEDICADO A LA VENTA DE ACCESORIOS Y REPARACION DE
MOTOCICLETAS EN LA CIUDAD DE NEIVA – HUILA.**

Una Tesis Presentada Para Obtener

El Título De ARQUITECTO

Universidad Antonio Nariño, NEIVA

Autor

Liliana María Paipa Guerrero

Tutor

Arquitecto Juan Carlos Ogaza

Noviembre 2022

Dedicatoria

Dedico este proyecto a mi familia, mis padres, mi esposo y a mi hija que fueron un motor muy importante para poder llegar cumplir esta meta; por ellos hoy estoy aquí cumpliendo uno más de mis sueños y metas propuestas.

Agradecimientos

Primero que todo agradezco a Dios por permitirme llegar a estas instancias de la vida, agradezco a mi familia, mis padres, mi esposo y mi hija, gracias a todos sus esfuerzos, apoyo y comprensión en muchos momentos.

Agradezco a cada uno de los arquitectos y docentes que compartieron todas sus enseñanzas durante este proceso, especialmente a la arquitecta Adriana Álvarez quien fue mi primera guía en el desarrollo de este trabajo y al arquitecto Juan Carlos Ogaza quien me orientó y compartió muchos de sus conocimientos para llegar al termino idóneo de este proyecto.

RESUMEN

Esta investigación contiene un análisis urbano de la zona centro de la ciudad de Neiva, resaltando el polígono comprendido entre la carrera séptima, la calle cuarta y la avenida circunvalar. Dentro del cual encontramos como uso del suelo predominante el comercio dedicado a la venta y reparación de motos y vehículos livianos y debido a este comercio se evidencia que dentro de la zona hay un gran déficit de residencia, por tanto, estas actividades generan diversas problemáticas ambientales, económicas y sociales.

Por ello se busca que con esta investigación se genere una propuesta donde se mantenga dicha actividad económica y las dinámicas existentes en el sector por lo cual la propuesta busca la renovación generando nuevos perfiles viales con un eje exclusivo para transporte público con bahías de parqueo y zonas de paradero, creando espacio público efectivo de 29m² por habitante, conectado por un eje ambiental, un circuito de ciclorrutas y un parque lineal sobre el río del oro con el cual se busca la interacción directa con el malecón del río Magdalena.

Se proponen nuevos usos del suelo y una mixtura en la cual se desarrollarán 392 locales comerciales y en las manzanas dedicadas a la vivienda, se desarrolla vivienda en altura de 7 pisos con 2.536 apartamentos y en su primer nivel locales comerciales, se busca una equidistancia dentro del sector con el diseño de tres parqueaderos en altura y en la primera planta un zócalo comercial y puntos de alquiler de bicicletas.

Dentro del polígono se recibirán 1640 vehículos, 2160 motocicletas y 2500 bicicletas y en cuanto a la población será de 8560 habitantes y 2300 de población flotante; el proyecto se desarrollará en seis fases conocidas como unidades de actuación urbanística.

Palabras clave: problemática, eje ambiental, renovación y unidades de actuación urbanística.

ABSTRACT

This research contains an urban analysis of the downtown area of the city of Neiva, highlighting the polygon between Seventh career, Fourth Street and Circunvalar avenue. Within which we find as predominant land use the trade dedicated to the sale and repair of motorcycles and light vehicles and due to this trade, it is evident that within the area there is a great deficit of residence, therefore, these activities generate various environmental problems, economic and social.

For this reason, it is sought that with this research a proposal is generated where said economic activity and the existing dynamics in the sector are maintained, for which the proposal seeks renewal by generating new road profiles with an exclusive axis for public transport with parking bays and parking areas. of whereabouts, creating effective public space of 29m² per inhabitant, connected by an environmental axis, a cycle path circuit and a linear park on the Rio del Oro with which direct interaction with the Magdalena River boardwalk is sought.

New land uses and a mixture are proposed in which 392 commercial premises will be developed and, in the blocks, dedicated to housing, 7-story high-rise housing with 2,536 apartments and commercial premises on the first level, an equidistance is sought within of the sector with the design of three parking spaces in height and on the first floor a commercial plinth and bicycle rental points.

Within the polygon, 1,640 vehicles, 2,160 motorcycles and 2,500 bicycles will be received and in terms of population it will be 8,560 inhabitants and 2,300 floating population; the project will be developed in six phases known as urban action units.

Keywords: problematic, environmental axis, renewal and urban action units.

TABLA DE CONTENIDO

TABLA DE CONTENIDO	7
Introducción	16
CAPITULO I.....	18
PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN	18
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	19
Planteamiento del problema	19
Pregunta de Investigación.....	20
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	20
Objetivo General	20
Objetivos Específicos.....	20
JUSTIFICACIÓN	21
LIMITACION Y ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN.....	23
CAPÍTULO II	24
MARCO TEÓRICO	24
Renovación Urbana.....	24
Revitalización Urbana	25
MARCO CONCEPTUAL.....	26
La revitalización urbana	26
Unidad de atención urbanística	26
Zona urbana	26
Transporte	27
Comercio ilegal	27
Uso del suelo.....	27
Plaza.....	27
Espacio.....	28
MARCO HISTORICO	28

SECTOR PRIMARIO	29
SECTOR SECUNDARIO	29
SECTOR TERCIARIO.....	29
MARCO LEGAL.....	30
MARCO GEOGRÁFICO	31
Localización.....	31
Ubicación	31
MARCO REFERENCIAL	33
Título: Plan parcial del Naranjal (Medellín).....	33
Principios de estrategia.....	34
Fases:	35
Operadores ambientales.....	35
Vivienda a moradores	35
Uso residencial.....	36
Título: Parques Del Rio (Medellín)	36
Fases de construcción Parques del Río	37
Análisis	37
Título: Gran malecón del rio Magdalena.....	39
CAPITULO III.....	42
MARCO OPERATIVO	42
Análisis.....	42
Área de Contexto: ANALISIS MACRO - Departamento del Huila	43
Situación Actual de Sistema Ambiental.....	43
Condiciones Económicas.....	44
Tránsito y Movilidad	45
Métodos de Comunicación	45
Métodos de Comunicación	45
Sistema Ambiental	46
Infraestructura Vial y Transporte	47
Escala Meso Neiva	48

Tránsito y Movilidad	48
Sistema Urbano.....	49
Sistema Ambiental	50
Tránsito y Movilidad	52
ANALISIS CENTRO DE NEIVA	54
Movilidad	54
Usos	54
ANALISIS MICRO DEL POLIGONO.....	55
<i>MOVILIDAD</i>	56
TRANSPORTE PUBLICO.....	57
CAPITULO IV	61
Marco Metodológico	61
Enfoque metodológico.....	61
CAPITULO V	63
PROPUESTA.....	63
Criterios de Implantación.....	63
Criterios de Implantación.....	63
Dinámicas del sector	64
Tensiones	65
Propuesta de Zonas Verdes y Fitotectura	65
Propuesta de Vías	66
Estrategias.....	67
Propuesta Urbana	68
Propuesta de Uso Mixto	69
Revitalizando por completo el sector.	69
Planta general.....	70
Unidades de actuación urbanística.....	71
RENDERS	74

Acercamientos al proyecto 3d..... 74

Referencias 78

Lista de Ilustraciones

Caracterización de la problemática.....	19
Ilustración 1 Plano de ubicación a escala nacional, departamental, municipio y de la ciudad de Neiva, ubicación del sector. (.....)	32
Ilustración 3 Principios de Estrategia plan-parcial-de-renovación-urbana-de-naranjal-y-arrabal	34
Ilustración 4 Parque Industrial.....	35
Ilustración 5 Vivienda a moradores.....	35
Ilustración 6 Residencia	36
Ilustración 7 Etapas del río Medellín.....	36
Ilustración 8 Faces de construcción.....	37
Ilustración 9 Intervención.....	38
Ilustración 10 Soterrado.....	38
Ilustración 11 Ubicación www.barranquilla.gov.co	39
Ilustración 12 Faces.....	40
Ilustración 13 Desarrollo del malecón.....	40
Ilustración 14 Vista del malecón río Magdalena.....	41
Ilustración 15 3d Vista Río Magdalena.....	41
Ilustración 16 Vista real Malecón del Río Magdalena.....	42
Ilustración 17 Movilidad centro de Neiva.....	54
Ilustración 18 Usos	55

Ilustración 20 Talleres de motocicletas en Neiva.	55
Ilustración 21 Circuito vehicular.	56
Ilustración 22 Análisis vial del polígono.	57
Ilustración 23 Análisis de transporte público.	57
Ilustración 25 Análisis de usos del polígono.	58
Ilustración 26 Análisis de Morfología.	59
Ilustración 27 Análisis de llenos y vacíos.	59
Ilustración 28 Dimensión de manzanas existentes.	60
Ilustración 29 criterios metodológicos.	61

Lista de Planos

Criterio de implantación	63
Sistema vial propuesto.....	67
Plano 1 Ciclorrutas del polígono.....	68
Plano 1 Unidades de actuación urbanística.....	71

Lista de Tablas

Tabla 2. Cuadro de objetivos vs estrategias y proyectos. Elaboración propia.....	62
Tabla 2. Cuadro de objetivos vs estrategias y proyectos.	62
Tabla 3 Cuadro de áreas. elaboración propia.....	70
Tabla 4 UAU. 1 áreas. Elaboración propia.	72
Tabla 5 UAU. 2 áreas. Elaboración propia.	72
Tabla 6 UAU. 3 áreas. Elaboración propia.	73
Tabla 7 UAU. 4 áreas. Elaboración propia.	73
Tabla 8 UAU. 5 áreas. Elaboración propia.	74

Lista de Mapas

Mapa 1 Sistema Hídrico del departamento del Huila (CAM)	43
Mapa 2 Uso del suelo en el departamento del Huila (UPRA)	44
Mapa 3 Malla vial del Departamento del Huila (INVIAS).....	46
Mapa 4 Susceptibilidad de Amenazas en el Municipio de Neiva (ALCALDIA DE NEIVA)	47
Mapa 6 Eje vial que involucra principal que involucra el Municipio de Neiva (DYP).....	49
Mapa 7 Usos principales Alcaldianeiva.gov.co/Galería-de-Mapas.....	50
Mapa 8 Sistema ambiental.....	51
Mapa 9 Transito y movilidad.....	53

Introducción

En Colombia existe un medio de transporte muy común, la motocicleta. Esta hace parte de la mayoría de las familias colombianas debido a su economía y a la rapidez que brinda al movilizarse; a esto se suma su facilidad de adquisición y la abundancia en el mercado de sus accesorios y repuestos. Por todo esto la moto se ha convertido en pieza clave para el crecimiento y desarrollo de las ciudades y el desarrollo individual de muchas familias.

Para esta investigación se tomó como elemento principal y de análisis el comercio dedicado a la venta de accesorios y partes para motocicletas y vehículos livianos, ubicado en la zona centro de la ciudad de Neiva. Las consecuencias y problemas que ha traído consigo el exiguo control de las actividades mecánicas y de comercio de este importante medio de transporte es cada día más preocupante debido a la invasión del espacio público, al descontrol en la venta de refacciones, al auspicio de la delincuencia, al deterioro de la infraestructura, al impacto negativo al medio ambiente y a la proliferación de talleres ambulantes y callejeros, entre otros. Toda esta problemática ha hecho que esta zona de alto impacto social, económico y ambiental para el microcentro de Neiva, se convierta en célula de inseguridad y desorden del espacio público. Sin olvidar claro está, los beneficios que ha traído a la sociedad el crecimiento económico de las actividades relacionadas con este medio de transporte.

Para poder llegar a un punto de intervención se inició con un *Análisis de Marco Operativo*, el cual se tomó por escalas de estudio, Macro, Meso y Micro. Siendo Macro, el departamento del Huila; Meso, el municipio de Neiva y Micro, el centro de la ciudad, ya que esta es la zona en la que este medio de transporte circula en un alto porcentaje. De esta manera se obtiene el polígono de intervención en el que se proponen a nivel urbano las posibles alternativas de solución que irían vinculadas a la propuesta principal de renovación del sector.

Este análisis formal se realizó con el ánimo de identificar las afectaciones directas que presenta el polígono de intervención. La zona a intervenir se encuentra ubicada en la ciudad de Neiva Huila sobre la carrera 4, entre calle 4 y la avenida circunvalar y zonas circundantes. Su principal economía gira en torno a la venta de accesorios y repuestos para la movilidad automotriz, actividad que ha provocado afectaciones a la convivencia de la comunidad comercial y habitantes residenciales, así como afectaciones al medio ambiente, alto impacto al deterioro arquitectónico, visual y social, pérdida de la seguridad y afectaciones al ornato.

CAPITULO I

PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN

En Neiva se evidencia el deterioro del microcentro de la ciudad a causa de la relación socio-natural que se da en esta zona, situación que ha provocado una serie de conflictos ambientales debido a los crecientes procesos de industrialización, urbanización, crecimiento demográfico y migración del campo a la ciudad.

Hay condiciones y factores como el medio ambiente, el espacio público, la infraestructura o la seguridad que logran afectar por igual al conjunto de las personas que forman parte de un grupo humano o de un territorio. En todos estos casos se trata de bienes y servicios de uso común que perjudican o benefician a la colectividad en su conjunto, mejorando o debilitando las bases a partir de las cuales ella puede aprovechar las oportunidades y mejorar las condiciones de vida de sus integrantes (Mesa, 2007).

Por los procesos de expansión y reorganización de la ciudad se evidencia un uso del suelo desorganizado y gran deterioro en el manejo del espacio público así como falta del mismo (Concejo de Neiva, 2020). Al mismo tiempo la alta percepción de inseguridad y la contaminación ambiental evidencian que la calidad del espacio en el centro de Neiva es un tema altamente preocupante que se debe tratar con particular interés.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Caracterización de la problemática.



Elaboración propia

Planteamiento del problema

El debilitamiento de los elementos urbanos, ambientales y sociales del microcentro de la ciudad de Neiva, se ha originado debido al proceso de expansión que se ha dado en el transcurso de los últimos años, causando cambios en las dinámicas y actividades del sector, produciendo así problemáticas como el despoblamiento, espacios públicos en abandono, la tercerización, la invasión de calles, plazas y parques y grandes dificultades de accesibilidad y movilidad, empobrecimiento del sector y dificultad en la comunicación e interacción entre las poblaciones que allí conviven diariamente, perdiendo los valores culturales, sociales y urbanos (Mosquera Jiménez, 2022). De igual manera, es evidente el deterioro de las vías en dicho sector, las cuales se encuentran en mal estado debido al volumen de la actividad comercial, principalmente por la venta y reparación de automotores (autos y motocicletas), actividad que genera un gran movimiento y que ha provocado que se usen las vías como estacionamiento, generando con ello

caos e inseguridad y poniendo en evidencia la falta de zonas de parqueo o parqueaderos que eviten afectar la normal movilidad del peatón.

Otro factor que también se debe señalar es el hecho de que esta zona cambia de actividad en horas de la noche, apareciendo lugares de entretenimiento como bares y prostíbulos, circunstancia que ha generado un gran problema en términos de seguridad, contaminación ambiental y visual, donde además, las casas en las que funcionan estos negocios son construcciones antiguas cuyas estructuras se encuentran en mal estado, lo que ha incrementado la sensación de un lugar en deterioro y abandono.

Pregunta de Investigación

¿Cómo resolver la desarticulación urbana, entre el comercio de alto impacto y la informalidad en la zona centro de la ciudad de Neiva?

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo General

Diseñar un proyecto de renovación urbana en la zona centro de Neiva, que mitigue el impacto ambiental y urbanístico generado por la venta de repuestos y reparación de motocicletas.

Objetivos Específicos

- Identificar las zonas productivas dedicadas a la reparación y venta de motos y autopartes junto con las actividades económicas e informales existentes.
- Elaborar una tipología de vivienda que permita la generación de usos mixtos que minimicen los efectos del deterioro urbanístico y ambiental actual del área de estudio.
- Fortalecer el capital social consolidando participación y la cultura de gestión urbanística.

JUSTIFICACIÓN

Desde 1785 la huella urbana se ha duplicado y el crecimiento de la ciudad se ha visto reflejado sobre la Carrera 5 y las márgenes del río Magdalena (donde se formaron los puertos), junto con la Plaza de Mercado, espacios que permitían el intercambio de bienes y servicios y en los que las actividades agrícolas, educativas, religiosas y residenciales desarrolladas han creado las condiciones para el desarrollo de la ciudad, siendo el centro de Neiva el espacio que se convierte en el punto neurálgico del desarrollo económico.

No obstante, han cambiado las dinámicas urbanas tradicionales y una de estas es el uso a gran escala de la motocicleta, debido, entre otras cosas, a su fácil adquisición, logrando un crecimiento significativo en el sector, lo que ha llegado a transformar gran parte del centro de la ciudad por cuenta de talleres y locales de venta de autopartes, generando a su vez otro tipo de servicios que llegan como afectación colateral al sector, como son las ventas ambulantes, los bares y el comercio nocturno, cambiando de esta manera la cara del centro de la ciudad.

Por lo anterior, es importante recuperar el dinamismo del sector 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 afectadas.

A pesar de este problema, no es posible permitir que este tipo de comercio desaparezca de este sector o realizar la reubicación hacia otra zona lejos de esta por las siguientes razones:

1. Constituye un renglón importante del comercio de la ciudad de Neiva, ya que de su actividad dependen cientos de familias y personas que trabajan de manera formal e informal.

2. Con el paso de los años se ha convertido en un hito reconocido por la mayoría de familias neivanas, las cuales le han dado a esta zona una gran importancia, tanto así que se puede decir que ha pasado de generación en generación la ubicación de este sector.

Esto desde un punto de vista utilitario, pero quizás más importante, es imposible pensar que este tipo de comercio llegue a desaparecer ya que la mayoría de familias neivanas utilizan como medio de transporte la motocicleta y el número en circulación de estos vehículos es cada día mayor y continúa en aumento.

Este sector representa una de las zonas de mayor inseguridad, con unos índices bajos de salubridad, el no cumplimiento del uso de suelos establecido por el POT, uso indebido del espacio público para la prestación de un servicio, el cual no es seguro para los mismos usuarios, además del daño en el espacio público, afectando la imagen de la zona, teniendo en cuenta que por el centro de la ciudad 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 estas rutas pasa por el centro. Se calcula según tránsito y movilidad que por sus calles ruedan cada día unas 12.000 motocicletas, lo que hace que se convierta en un verdadero desafío la movilidad.

Esta investigación se propuso buscar la mejor manera de involucrar este comercio y los usos de suelo a favor de la ciudad unificándolos en un solo entorno, para así lograr una fluidez en el espacio público, transporte urbano, descongestionando la movilidad en la malla vial sin afectar a los comerciantes y trabajadores de este medio de transporte, además de beneficiar a los transeúntes y ciudadanos ya que se establecen en un solo punto todas las necesidades y actividades que realiza al momento de llegar a la ciudad.

LIMITACION Y ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

Este estudio se proyectó con el fin de llevar a cabo una solución a los conflictos mencionados con anterioridad, debido a que estos problemas han persistido y no se ha realizado aún una intervención capaz de mantener un orden espacial, ambiental, comercial y social al sector de la Carrera 4.

Estudiada a fondo toda esta problemática, se llevó a cabo el diseño de una renovación urbana en la que se mantiene la funcionalidad de las actividades y servicios, y lo más importante, el interés de que satisfaga las necesidades que se encuentren presentes para los usuarios, los comerciantes, los trabajadores y los transeúntes. De esta manera el diseño y su implementación podrían aportar a la ciudad de Neiva una zona de embellecimiento y de utilidad social y económica para la misma.

El sector maneja una economía de gran importancia para la ciudad, lo que también genera una situación complicada, pues tomar la decisión de reubicar esta área comercial es una problemática que amerita un manejo riguroso debido al alto impacto que esto representa.

La investigación se planteó de tipo mixto y descriptivo y método exploratorio, ya que tanto el tema como el sector no habían sido estudiados ni abordados en trabajos anteriores, por tal motivo se realizó una investigación con el fin de encontrar resultados cualitativos y cuantitativos abarcando la opinión tanto de los usuarios de este medio de transporte como de las personas que transitan con frecuencia, esto con el propósito de soportar un buen estudio y así poder lograr una posible solución que beneficie el bien común de todas las actividades, usuarios y personas que transitan por el sector de la plaza de San Pedro.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

La ciudad de Neiva empezó sobre un nodo, el cual se encuentra ubicado en la plaza o parque Santander, en cuyo alrededor empezaron a desarrollarse y a ubicarse entidades importantes para el progreso de la ciudad, tales como iglesias, entes gubernamentales, entidades bancarias, hoteles y edificios administrativos. Luego empezó el crecimiento de la ciudad con el desarrollo de vivienda para los habitantes que se iban instalando en la ciudad. Actualmente esta zona es de gran importancia comercial para los huilenses, ya que existe variedad de comercio agrícola, automotriz, industrial, transporte, ferretero, entre otros. Un diagnóstico económico de indicadores de desarrollo comercial en el Huila es la actividad comercial de la cual se desprende la actividad de la venta y manufacturación de repuestos, la cual se ha convertido en punto clave para el desarrollado de la ciudad y de sus habitantes.

El proyecto se desarrolló atendiendo a los siguientes conceptos:

Renovación Urbana

Con el fin de recuperar el centro histórico, es necesario desarrollar importantes intervenciones de renovación urbana que apunten a la integración de nuevos espacios públicos, la creación de vías peatonales, ciclo rutas, arborización y a la diversificación de los usos del suelo. Adicionalmente se deberá recuperar el patrimonio construido con el fin de revitalizar este importante recurso turístico de la ciudad (Municipio de Neiva et al., s.f.)

Las áreas de renovación urbana son zonas actualmente desarrolladas, que han sufrido deterioro físico y que tienen un aprovechamiento muy bajo en relación a su potencial. Es

importante identificar las zonas bajo este tratamiento ya que en estas la ciudad podrá densificarse, evitando así la expansión urbana; Se busca el desarrollo de proyectos de renovación urbana del centro tradicional que conlleve a la mezcla de usos y a la densificación en altura de la ciudad.

La renovación urbana en la mayoría de ciudades colombianas ha sido un objetivo imposible de cumplir, la falta de claridad en la normativa y la poca voluntad política no permiten que los proyectos se lleven a cabo. Este tratamiento es motivo de utilidad pública por lo que su desarrollo permite adelantar procesos de expropiación del suelo y así poder gestionar proyectos que generen ciudad y no pequeños retazos que no articulan el territorio. Para esto es importante que los entes públicos ayuden a gestionar el desarrollo de estos proyectos (Municipio de Neiva et al., s.f.).

Revitalización Urbana

El centro histórico de Neiva es actualmente la única centralidad de la ciudad, sin embargo, presenta diversas problemáticas asociadas a la baja densidad motivada por el alto valor del precio del suelo, la ausencia de vivienda, y la alta presión generada por los usos comerciales claramente dominantes en el sector sobre los principales ejes viales.

De igual manera, la ausencia de usos residenciales ha generado una zona urbana sin vecindad activa, en especial en la noche, donde se manifiesta un creciente desarraigo de la población y en donde la degradación social junto con la inseguridad va en aumento. En definitiva, la imagen urbana más representativa de la ciudad se ve deteriorada y amenazada. También es importante mencionar que actualmente la zona carece de senderos peatonales y las ciclo rutas y los andenes están obstruidos por vendedores ambulantes (Municipio de Neiva et al., s.f.).

MARCO CONCEPTUAL

En el marco conceptual se definieron conceptos clave acerca del tema y otros elementos que se tuvieron en cuenta en la realización y desarrollo de esta tesis, tales como:

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.

Unidad de atención urbanística

La Unidad de Actuación Urbanística corresponde a un área conformada por uno o varios inmuebles, cuyo proyecto de delimitación debe quedar explícitamente señalado en el plan parcial, el cual debe ser diseñado y construido en los suelos urbanos y de expansión, así como en tratamientos de renovación urbana o redesarrollo como una unidad de planeamiento, con el objetivo de promover el uso racional del suelo y garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas; las UAU forman parte del grupo de mecanismos para la gestión de lo planeado. Para reglamentar su aplicación se expidió el Decreto 1507 de 1998, que fue derogado dos años después por el Decreto 2320 de 2000.

El desarrollo de las UAU genera una gran variedad de alternativas de desarrollo inmobiliario, posibilitando la intervención de un mayor número de inversionistas y actores del sector de la construcción y adaptándose a las condiciones del mercado.

Zona urbana

Aquella porción geográfica altamente poblada, característica de las grandes ciudades y que va acompañada del comercio y la tecnología, el turismo y muchas veces, las desigualdades sociales. Pero el criterio para considerar a una zona como urbana, es variable; aunque se puede hablar a partir de unos 2000 habitantes aproximadamente para tener una idea.

Transporte

Se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro.

También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro.

Comercio ilegal

Es un fenómeno que se presenta prácticamente en todos los países y sus repercusiones se evidencian no sólo en la economía de las industrias, sino en el bienestar social, la seguridad pública y el propio desarrollo nacional.

Uso del suelo

Es el dictamen escrito por medio del cual el curador urbano o la autoridad municipal o distrital competente para expedir licencias o la oficina de planeación o la que haga sus veces, informa al interesado sobre el uso o usos permitidos en un predio o edificación, de conformidad con las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen. La expedición de estos conceptos no otorga derechos ni obligaciones a su petitionario y no modifica los derechos conferidos mediante licencias que estén vigentes o que hayan sido ejecutadas.

Plaza

Es un sitio destinado al esparcimiento de las personas en las grandes ciudades y pueblos, las plazas son por definición el punto central de una población, históricamente las poblaciones fueron asentándose alrededor de sitios en los que sucedieron hechos conmemorables. Las plazas están compuestas por arboles de gran frondosidad, lo cual contribuye a que las personas se

acerquen a ellas en búsqueda de sombra o aire más fresco y limpio el cual está ausente en las calles de la ciudad ya que lo que en su momento fue bosque y llanuras ahora son estructuras de concreto y metal. Además de esto, en el centro de la plaza está dispuesta por lo general una estatua de algún prócer de la independencia.

Espacio

Es la parte que ocupa un objeto sensible, la capacidad de un terreno o la extensión que contiene la materia existente. **Público**, del latín *publicus*, es un adjetivo que permite nombrar aquello que resulta manifiesto, notorio, sabido o visto por todos, y a aquello que pertenece a toda la sociedad y es común del pueblo.

MARCO HISTORICO

La ciudad de Neiva se ha visto caracterizada por su economía agrícola ya que al ser la capital del departamento donde su mayor área y terreno está dedicada al trabajo en el campo y sus productos y resultados son dirigidos principalmente a la ciudad con el fin de llegar a la canasta familiar y a los hogares de los neivanos, se ha de aclarar que no es su única actividad pero si la principal, también existen actividades las cuales ayudan a la economía como son las artesanías y productos manufacturados para su venta, y por ultimo las actividades relacionadas con el emprendimiento empresarial de los pobladores la cual también hacen parte de la economía de este. Los sectores de la ciudad de Neiva se dividen en tres sectores, Primario, Secundario y Terciario:

SECTOR PRIMARIO

Las principales actividades económicas son la agricultura y la ganadería. La agricultura se ha desarrollado, sus principales cultivos son café, algodón, arroz, frijol, maíz, sorgo, cacao, caña panelera, plátano, yuca, iraca y tabaco. De las actividades del sector primario, corresponde al sector Agrícola, sector pecuario y el sector piscícola.

SECTOR SECUNDARIO

En el sector secundario podemos encontrar los productos que son elaborados de manera manual denominados productos artesanales de los cuales la producción artesanal es muy laboriosa, especialmente la de cerámica y sombreros. También en esta ciudad existe la producción de productos alimenticios, bebidas, jabones, cigarros y licores. La actividad industrial se desarrolla en la agroindustria, en manufacturas de producción artesanal, en la producción de alimentos y bebidas, y en la fabricación de carrocerías y la metalmecánica.

SECTOR TERCIARIO

Por último, nos encontramos con los establecimientos dedicados a actividades económicas, tales como servicios y a otras actividades. No por ser el último sector económico de la ciudad significa que este sea uno de los menores productores económicos de la ciudad ya que este es el que se encuentra en la mayoría del territorio de la ciudad además el comercio es muy activo, ya que Neiva se ha convertido en el eje de la economía de los departamentos del Huila, Caquetá y Putumayo..

MARCO LEGAL

Este marco legal contiene normativa de la cual se arraiga el diseño de la renovación urbana para el polígono definido entre la avenida circunvalar con carrera 7 y la calle 4 con avenida circunvalar, vinculando el mejoramiento del río del oro para la integración con el malecón del río Magdalena.

Decreto 1504 de 1998: es deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación de uso común, el cual prevalece sobre el interés particular; en el cumplimiento de la función pública del urbanismo.

Ley 388 de 1997: se define como conjunto de objetivos, directrices políticas estratégicas, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Ley 152 de 1994: tiene como propósito establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, evaluación y control de los planes de desarrollo.

El decreto 562/14: establece las normas urbanísticas para los planes parciales y de las fichas normativas, que son instrumentos de planeamiento aplicables en las zonas con tratamiento de renovación urbana, de acuerdo con sus modalidades. Asimismo, adopta las fichas normativas para el tratamiento de renovación urbana en la modalidad de reactivación e incorpora nuevas zonas de la ciudad al tratamiento de renovación urbana.

DECRETO 2181 DE 2006: Por el cual se reglamentan parcialmente las disposiciones relativas a planes parciales contenidas en la Ley 388 de 1997 y se dictan otras disposiciones en materia urbanística.

Artículo 14° DECRETO 1504 DE 1998: Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial de Colombia. -Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, de quince (15m²) metros cuadrados por habitante.

Decreto 1018 de 2013: Reglamenta la recuperación, el mejoramiento, embellecimiento y mantenimiento de zonas verdes públicas, parques y separadores viales, dado en adopción a la empresa pública y/o privada a cambio de publicidad visual exterior mediante el programa “Adopta un Parque”.

MARCO GEOGRÁFICO

Con el fin de geo localizar la ciudad donde se encuentra el problema principal y mantener una idea acerca de los poblados cercanos que limitan a esta y que son de gran importancia e influyen en esta investigación se llega a la Localización y Ubicación de la ciudad:

Localización

Se toma como lugar de estudio la ciudad de Neiva, en el departamento del Huila, siendo este el punto clave para la manufactura y comercialización de los repuestos para vehículos automotores como las motos y los carros, desde la cual parte la distribución y el crecimiento de esta a otros puntos del departamento y a las zonas rurales y pueblos aledaños ya que es la capital más cercana la cual cuenta con una gran variedad de proveedores de este tipo de productos.

Ubicación

La Ciudad de Neiva, la cual está ubicada entre la cordillera Central y Oriental, en una planicie sobre la margen oriental del río Magdalena, en el valle del mismo nombre, cruzada por los Ríos Las Ceibas y el Río del Oro.

Limita al Norte con los municipios tolimenses de Ataco, Natagaima y Alpujarra y el municipio huilense de Colombia; al Sur con los municipios huilenses de Santa María, Teruel, Yaguará, Hobo y Algeciras; al Oriente con el municipio metense de La Uribe y el municipio caqueteño de San Vicente del Caguán; al Occidente con los municipios tolimenses de Planadas y Ataco. Extensión total: 1557.06 km² - Extensión urbana: 4.594 has - Extensión rural: 150.706 has. Temperatura promedio: 27.7°C.



Ilustración 1 Plano de ubicación a escala departamental, municipio y de la ciudad de Neiva, ubicación del sector. (Autoría propia)

El polígono se encuentra ubicado en la comuna 4 de la ciudad de Neiva, tiene como vías de acceso la avenida circunvalar con carrera séptima y calle cuarta con avenida circunvalar en el cual el uso del suelo que más predomina es comercial, por lo tanto no cuenta con un alto índice de vivienda; dentro de la actividad económica más resaltada encontramos la venta de repuestos y reparación para motocicletas y vehículos livianos.

MARCO REFERENCIAL

Título: Plan parcial del Naranjal (Medellín)

Es un plan liderado a través de la alcaldía de Medellín y la empresa de desarrollo, este se da en una de las áreas más dinámicas de la ciudad gracias a su ubicación estratégica al interior del centro de la ciudad.



Ilustración 2 Polígono el naranjal (Medellín) plan-parcial-de-renovación-urbana-de-Naranjal-y-arrabal.

Unidades de actuación urbanística:

- Potencializar la utilización del suelo urbano.
- Transformación funcional urbanística y socioambiental.

Es una de las áreas más dinámicas de la ciudad gracias a su ubicación estratégica al interior del centro de la ciudad.

Aprovechamiento de infraestructuras existentes como:

- Estación del metro

- Superficies comerciales
- Unidad deportiva
- Centro de espectáculos la macarena.
- Avenida del rio Cra. 6, calle San Juan, comunicación con el centro administrativo, sede EPM.

Estrategias del proyecto:

Estrategia social de protección a moradores: reconocer a los trabajadores con actividades dedicadas a la atención del vehículo pesado y liviano, servicios de residuos sólidos de reciclaje y los propietarios residentes, arrendatarios y poseedores de vivienda.

Principios de estrategia



Ilustración 3 Principios de Estrategia plan-parcial-de-renovación-urbana-de-naranjal-y-arrabal

Fases:

Operadores ambientales

Parque de renovación ambiental será escenario de garantías laborales y humanas para los recuperadores.



Ilustración 4 Parque Industrial. <https://www.cideu.org/proyecto/plan-parcial-de-renovacion-urbana-de-naranjal-y-arrabal>.

Vivienda a moradores.

Atendiendo a los usos del suelo establecidos para todo el polígono promueve.



Ilustración 5 Vivienda a moradores (cudeu, (n/d))

Uso residencial.



Ilustración 6 Residencia. <https://www.cideu.org/proyecto/plan-parcial-de-renovacion-urbana-de-naranjal-y-arrabal>.

Título: Parques Del Rio (Medellín)

Parques del río Medellín es un parque lineal localizado en la zona céntrica de la ciudad colombiana de Medellín (Antioquia) que integra ambas orillas del río Medellín, el cual atraviesa la ciudad de sur a norte. esta obra contempla en su diseño el mejoramiento de la infraestructura, el paisajismo y la vegetación, con el objetivo de convertirse en un corredor de movilidad metropolitana, y principal eje ambiental y de espacio público para favorecer el encuentro de los ciudadanos.



Ilustración 7 Etapas del río Medellín. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

El objetivo general de Parques del Río Medellín es proporcionar un eje público y ambiental de alta calidad para el Corredor del Río Aburrá a través del parque de la ciudad. Medellín y las actividades urbanas y el sistema estructural del Área Metropolitana de Medellín y Valle de Aburrá.

Fases de construcción Parques del Río

El proyecto surge de la demanda de transporte urbano, basado en el uso efectivo de terrenos de oportunidad, infraestructura, áreas verdes y espacios públicos circundantes, se pueden realizar usos más apropiados que sean compatibles con el medio ambiente, la forma del relieve, el paisaje y el entorno natural. Cultura y estructura urbana existente.



Ilustración 8 Fases de construcción. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

Análisis

El proyecto es un ambicioso modelo de desarrollo urbano y paisajístico que no solo restaura la estructura ecológica del territorio, sino que también logra un nuevo desarrollo sostenible y restaura la memoria hídrica del Valle de Aburrá.



Ilustración 9 Intervención. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

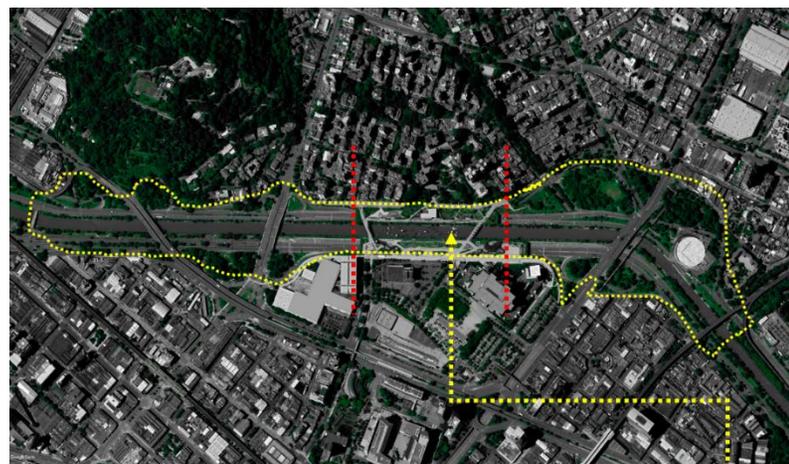


Ilustración 10 Soterrado. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

Título: Gran malecón del río Magdalena

Ubicado en la ciudad de Barranquilla (Colombia), uno de los principales puertos del país, el Gran Malecón del Río Magdalena se encuentra a 5 km sobre la margen occidental del Río Magdalena, con senderos, ciclovías, áreas verdes, instalaciones deportivas y en paralelo una vía de dos carriles, que conecta con las vías principales de la ciudad, y a su vez con el centro de eventos y congresos Puerta de Oro.

Este proyecto nace de la necesidad de restablecer la relación entre el río Magdalena, principal río de Colombia, y la ciudad de Barranquilla, cuya riqueza visual y natural nunca ha sido explotada, por él se transporta gran parte de las materias primas e importados al país.



Ilustración 11 Ubicación www.barranquilla.gov.co/mi-barranquilla/gran-malecon-del-rio-magdalena

El proyecto cuenta con 4 unidades funcionales, la primera se denomina gastronomía y entretenimiento en un tramo de 500 metros, la segunda de 1500 metros de longitud se le llama recreativo y familiar, la tercera unidad deportiva y la cuarta dedicada a la cultura.

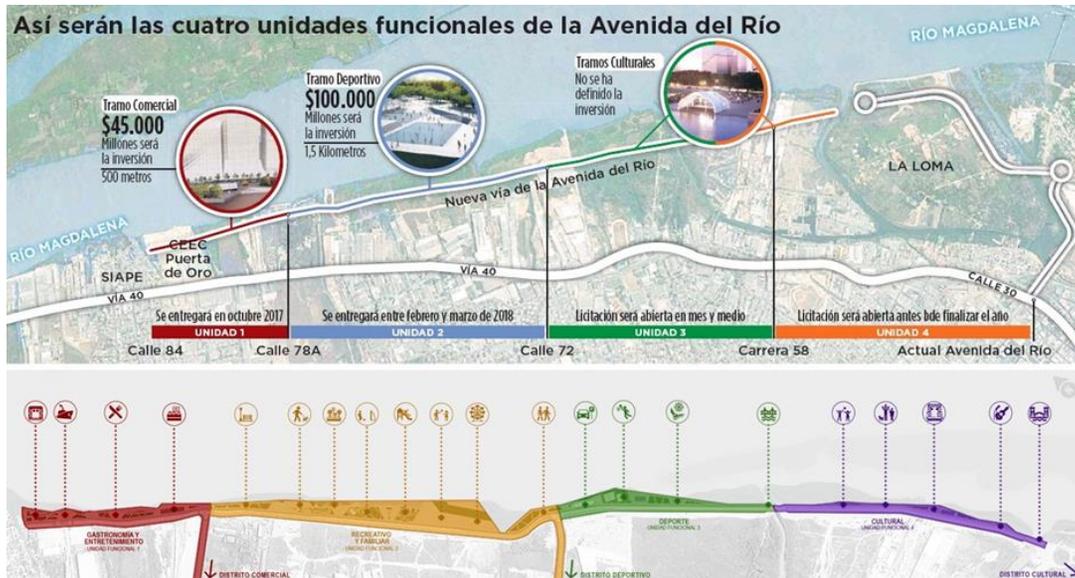


Ilustración 12 Facés. www.barranquilla.gov.co/mi-barranquilla/gran-malecon-del-rio-magdalena

Jardineras y plazas se disponen en diagonal mirando al río o al horizonte de la ciudad, hacia los cursos de agua y el Parque Natural de Salamanca en la otra orilla, en el otro sentido, con la silueta de la ciudad en el horizonte.



Ilustración 13 Desarrollo del malecón. www.barranquilla.gov.co/mi-barranquilla/gran-malecon-del-rio-magdalena

Este proyecto ha beneficiado la ciudad de barranquilla dotándola de 174.000 m² dedicados al ocio, la cultura, el deporte la gastronomía, y ha consolidado un sector que estaba deteriorado y ahora es la cara de una Barranquilla más consciente de su entorno natural.

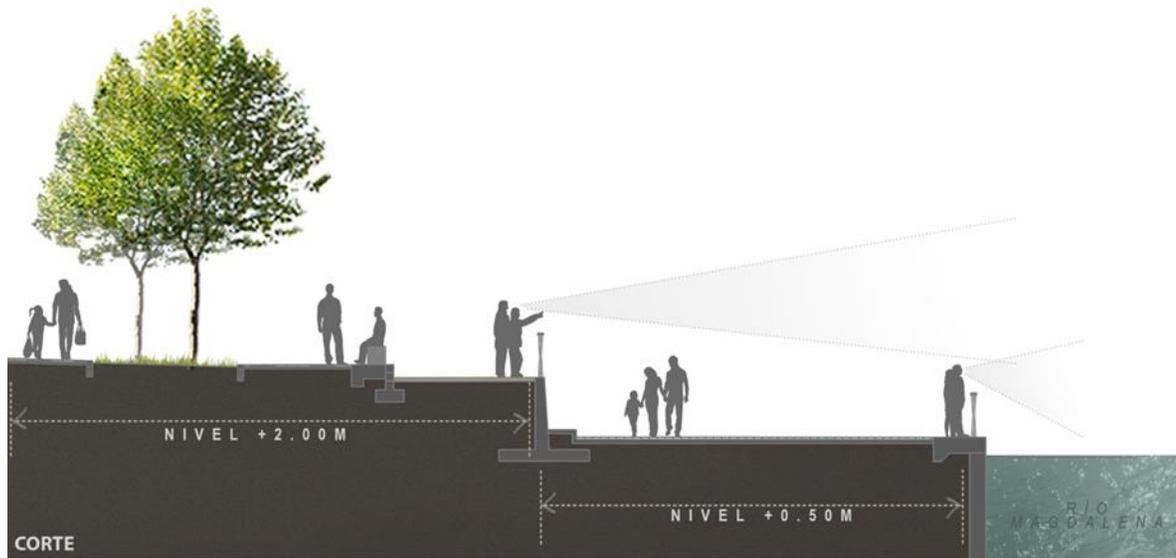


Ilustración 14 Vista del malecón rio Magdalena.



Ilustración 15 3d Vista Rio Magdalena.



Ilustración 16 Vista real Malecón del Río Magdalena.

CAPITULO III

MARCO OPERATIVO

Análisis

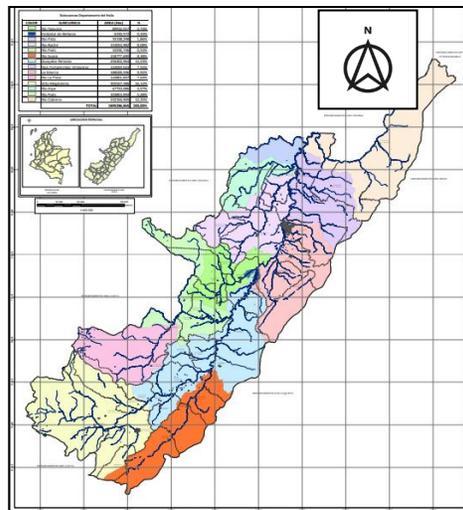
Se realizó un análisis urbano a diferentes escalas, se empezó con el análisis macro, meso y micro, partiendo desde el departamento del Huila, de esta manera se lograron evidenciar los diferentes aspectos y condiciones en las que se encuentran algunos temas con importancia para el problema presente y que servirán a futuro para la realización del proyecto final como las condiciones viales, hídricas, ambientales, uso de suelos, entre otras. En este estudio se pudo evidenciar que el departamento está conectado con departamentos aledaños principalmente por ejes viales y ambientales que permiten una mejor integración y una mejor conectividad del proyecto con el resto de ciudades.

Área de Contexto: ANALISIS MACRO - Departamento del Huila

Situación Actual de Sistema Ambiental

Se inició con el análisis del sistema ambiental del departamento del Huila, ya que este cuenta con una gran variedad y riqueza, fuentes hídricas principales, ecosistemas importantes, que unen al departamento con otros aledaños.

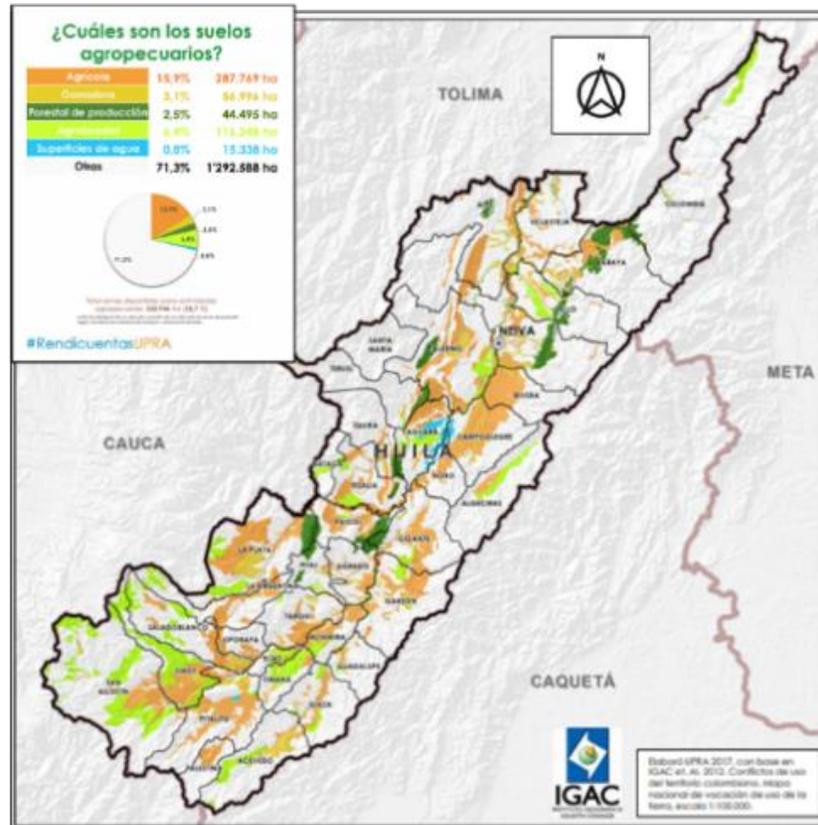
El departamento del Huila cuenta con una estructura ambiental importante; por un lado, cuenta con una malla hídrica encabezada por uno de los ríos más grandes a nivel nacional, el río Magdalena que atraviesa todo el departamento y lo conecta, a medida que se abre, paso con otros departamentos; por otro lado, cuenta con varios páramos que de igual forma unen al departamento con otros aledaños.



Mapa 1 Sistema Hídrico del departamento del Huila (CAM)

Gran parte del territorio del departamento es utilizado con fines agrícolas, esto es debido a que es mayor la parte rural que las zonas urbanas y desarrolladas, además a que el departamento del Huila es uno de los principales productores para la canasta familiar. También figura en los primeros puestos de los departamentos que exportan una mejor calidad de café, sin

dejar de lado que también se encarga de cultivar Arroz, Plátano y Caña (Gobernación del Huila, 2019).



Mapa 2 Uso del suelo en el departamento del Huila (UPRA)

Condiciones Económicas

Se establecen las actividades económicas principales del departamento en base a que se establece su crecimiento, cuáles son las actividades que hacen que la economía a nivel departamental aumente o disminuya y como se realiza la actividad, en base a esto se identifican que problemas existen en la economía departamental, como influye y en base a qué la agricultura se ha desarrollado y tecnificado en los últimos años y sus principales cultivos el arroz de riego, plátano, café, maíz tecnificado, maíz tradicional, frijón, sorgo, cacao, caña de

azúcar, yuca, tabaco y frutales en general. La economía del departamento se basa principalmente en la producción agrícola, ganadera y la explotación petrolera

Tránsito y Movilidad

Red vial primaria: de los cuales 297,22 km, (35,66%) se encuentran sin ser pavimentados.

Red vial terciaria: La red vial terciaria a cargo de los municipios es de 3.589,0 km y la red vial terciaria a cargo del INVIAS (incluye la red que está dentro de la red secundaria), 1732,0 km.

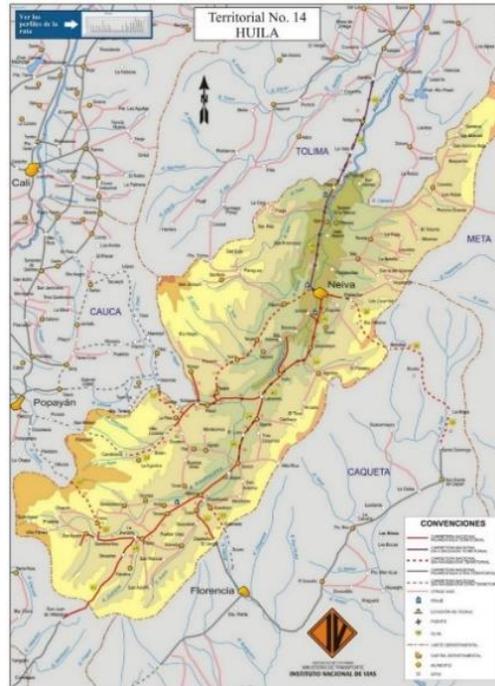
Para un total de 5.321,0 km, la cual la mayor parte de esta se encuentra sin un desarrollo particular, además estas se encuentran ubicadas en zonas que comunican las zonas rurales con los cascos urbanos mediante el uso de vías primarias o secundarias (Secretaría de Vías e Infraestructura, 2017).

Métodos de Comunicación

A nivel fluvial, el río Magdalena permite solo la navegación de pequeñas embarcaciones, siendo Neiva y Aipe los principales puertos del río dándose paso por el departamento.

Métodos de Comunicación

El departamento del Huila cuenta con una buena infraestructura vial; la carretera troncal atraviesa el territorio y lo comunica con el departamento del Caquetá. Todos los municipios se encuentran conectados por carretera entre sí y con Neiva, la cual a su vez se conecta con las principales ciudades del país. Neiva dispone de servicio aéreo con Bogotá y otras ciudades del sur del país; Garzón y Pitalito también tienen servicio aéreo



Mapa 3 Malla vial del Departamento del Huila (INVIAS)

Sistema Ambiental

El departamento del Huila cuenta hoy con 549.840 hectáreas de áreas protegidas distribuidas en cinco parques naturales nacionales, seis parques naturales regionales y un distrito regional de manejo integrado (la Tatacoa) y 28 parques municipales; de igual forma 119.000 hectáreas del Huila pertenecen a zonas de páramos, es decir que al menos del 29% de áreas del departamento se encuentra en estado de conservación y protección (Corporación Autónoma Regional del Alto Magdalena CAM, 2022).



Mapa 4 sistema ambiental Huila

Infraestructura Vial y Transporte

Terminal de transporte

A pesar de mantener en sus funciones lugares servicio de transporte rural como camionetas, buses y Vehículos Mixtos, este último no cuenta con un lugar específico para su función, solo se es mencionado que la terminal de transporte cuenta con este servicio mas no con un lugar para el mismo.

Aérea

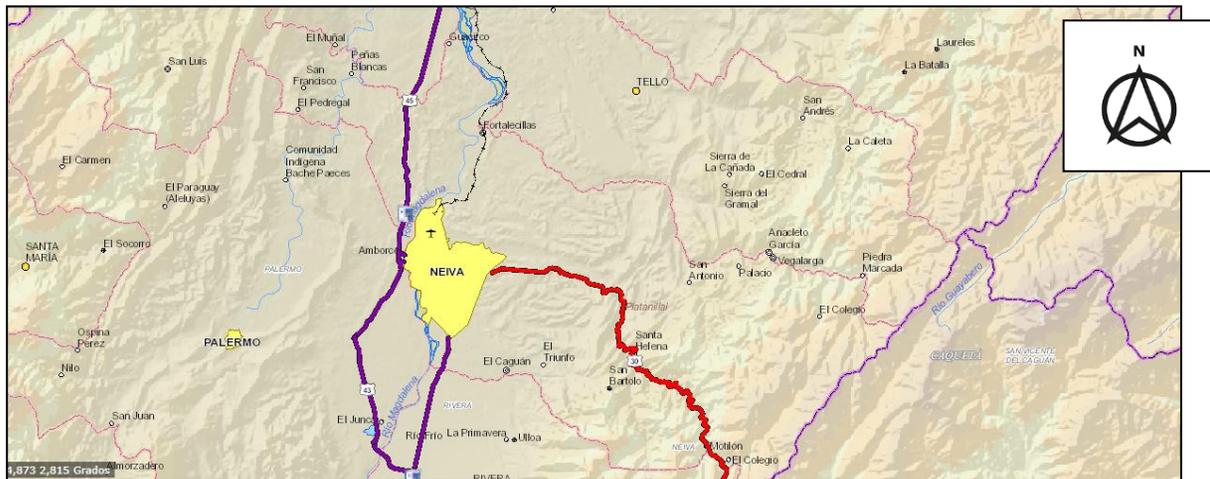
Actualmente el aeropuerto de la ciudad de Neiva no cuenta con la infraestructura adecuada, debido a que no tiene gran demanda de pasajeros, además se encuentra establecido un eje aéreo que aumentaría la demanda de este medio de transporte, pero aún no se ha efectuado.

Infraestructura vial

Adicionalmente al circuito turístico del sur, es importante resaltar otros circuitos turísticos viales del Huila que comunican y conectan a Neiva con diferentes ejes de desarrollo

turístico de la región, algunos de estos trayectos no se encuentran en buenas condiciones.

Aunque se evidencian avances importantes, La malla vial actualmente se encuentra deteriorada en gran parte por los efectos climáticos y tienen incomunicadas algunas subregiones.



Mapa 5 Vías Principales y Secundarias del Municipio de Neiva (INVIAS)

ESCALA MESO NEIVA

Tránsito y Movilidad

DEBILIDADES

Las vías de mayor movilidad como las nacionales se encuentran en un estado óptimo para su tránsito, en cambio las vías secundarias que comunican internamente con otros municipios del departamento están en un estado regular y se están convirtiendo en un problema debido a su gran tránsito de pasajeros, visitantes y transporte de alimentos.

La malla vial terciaria, que es la que comunica internamente en el municipio la zona urbana con la rural, no ha tenido una intervención adecuada que garantice el tránsito y la movilidad por sus trochas; por lo demás, la mayor actividad de transporte que se realiza por estas vías es la de alimentos, seguida del transporte de pasajeros.

POTENCIALIDADES

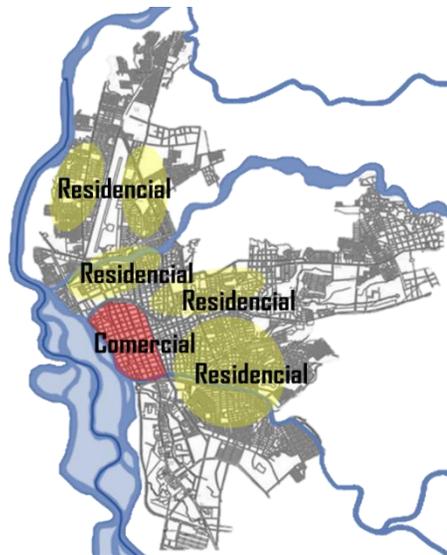
El municipio de Neiva es uno de los puntos clave para la conexión entre los departamentos del norte que van al sur del país, esto lleva a que el paso de pasajeros sea de un alto nivel, pero las instalaciones con las que cuenta la ciudad en temporada de visitas no dan abasto para la cantidad de pasajeros que arriban a la capital.



Mapa 6 Eje vial que involucra principal que involucra el Municipio de Neiva (DYP)

Sistema Urbano

Neiva es una ciudad con un centro consolidado de comercio y servicios, las demás zonas de la ciudad alrededor del centro tienen una predominancia de uso residencial; cuenta con un sistema vial que comunica a la ciudad de norte a sur, de oriente a occidente, además de comunicar al sur con el resto del país. La ciudad cuenta con tres fuentes hídricas que atraviesan y acogen la ciudad, Río las ceibas, Río del Oro y Río Magdalena.



Mapa 7 Usos principales Alcaldía Neiva.gov.co/Galería-de-Mapas.

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. Es una ciudad con un centro consolidado, el cual genera una centralidad económica, comercial y de servicios. Las zonas aledañas de la ciudad, alrededor del centro tienen una predominancia del uso residencial lo que genera una dependencia de toda la ciudad al centro.

Se considera la clasificación municipal en barrios y lugares poblados; en ocasiones estos barrios tienen cierta homogeneidad por su estructura vial, usos del suelo y morfología, entre otros; dada su morfología, tamaño y estructura se puede extraer información específica de otros criterios como la clase socioeconómica, vivienda social, formalidad y conectividad (Alcaldía Municipal de Neiva, s. f.).

Sistema Ambiental

Neiva cuenta con grandes cuencas hidrográficas como el río Magdalena, el río del Oro, el río las Ceibas y la quebrada La Toma. A pesar de la importancia del río Magdalena para el

crecimiento y desarrollo de la ciudad desde su fundación, se evidencian grandes problemáticas ambientales y el río del oro es uno de los que más ha sufrido los efectos de la urbanización, ya que en él se vierten las aguas negras provenientes de los barrios del sur de la ciudad y vertimientos industriales por parte de los talleres aledaños al sector dentro de los que podemos destacar el aceite quemado, pinturas disolventes, entre otros.



Mapa 8 Sistema ambiental. Alcantaneiva.gov.co/Galería-de-Mapas.

DEBILIDADES

Las zonas verdes de la ciudad, actualmente no se han establecido actividades que incrementen el turismo por medio de estas zonas ambientales como la ruta de la achira que consta de una ruta turística a través del Río Magdalena. Canalización del río las ceibas para la adecuación de zonas verdes y de esparcimiento a orillas de esta para aprovechar las protecciones que son obligatorias a orillas de estas fuentes hídricas. Además, la nueva realización de tres parques de ciudad en distintos puntos de la misma.

POTENCIALIDADES

Como ya se dijo, la ciudad cuenta con tres fuentes hídricas que atraviesan y acogen la ciudad, el Río las ceibas, el Río del Oro y el Río Magdalena, Además cuenta con zonas verdes como espacio de esparcimiento y de recreación como el Jardín Botánico. Neiva tiene un índice de 2.3% de zona verde por habitante donde se establece que el mínimo para tener una adecuada zona de esparcimiento debería de ser del 15%.

Tránsito y Movilidad**DEBILIDADES**

Sectores de la ciudad no cuentan con el desarrollo total de sus vías, a pesar de ser vías importantes para el ingreso a algunos de estos sectores, además vías terciarias, de las cuales el urbanista es el encargado del desarrollo de estos tramos, no se han desarrollado.

POTENCIALIDADES

La ciudad de Neiva cuenta con vías principales importantes que comunican con toda la ciudad, atravesándola de Norte a Sur y de Oriente a Occidente. Estas se convierten en accesos principales a la ciudad. Estas son:

- CRA 7
- CRA 2
- CRA 15
- AV. CIRCUNVALAR
- CLL 8
- CLL 19



Mapa 9 Transito y movilidad. Alcantaneiva.gov.co/Galería-de-Mapas.

El municipio de Neiva es uno de los puntos clave para la conexión entre los departamentos del norte que van al sur del país, esto lleva a que el paso de pasajeros sea de un alto nivel, pero las instalaciones con las que cuenta la ciudad en temporada de visitas no dan abasto para la cantidad de pasajeros que arriban a la capital.

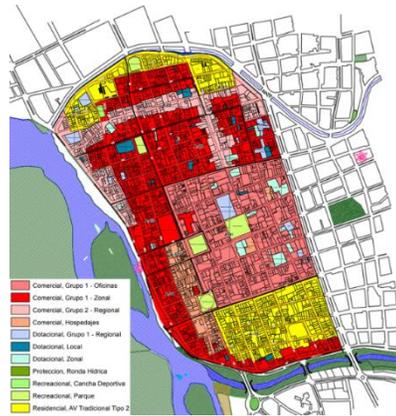


Ilustración 18 Usos Elaboración propia a partir del POT.

El centro ha tenido siempre la vocación de intercambio de bienes entre las personas, actualmente está conformado por establecimientos comerciales, tanto regionales como locales, y equipamientos dotacionales lo que genera un gran número de población flotante.

ANALISIS MICRO DEL POLIGONO

En la ciudad de Neiva, según la investigación realizada, la zona centro es la que tiene mayor impacto de comercio de venta y reparación de motos y autopartes.

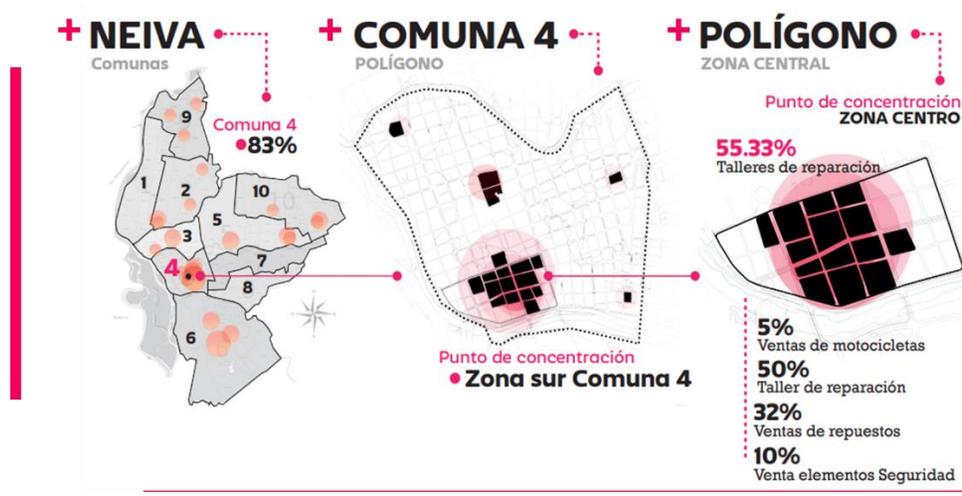


Ilustración 19 Talleres de motocicletas en Neiva. Elaboración propia a partir de investigación propia de la zona



Ilustración 20 Circuito vehicular. Elaboración propia a partir de investigación propia de la zona

El polígono cuenta con una área de 300.000 m², cuenta con una malla vial entre carreras y calles de 1.330 mts. Está compuesto por 32 manzanas de tipo ortogonal. El polígono lo podemos conectar con el estadio Urdaneta Arbeláez con las carreras 2 y 3, el palacio de justicia, el parque Santander y la Catedral por las calles 4 y 5 y la Plaza Cívica con las calles 2 y 3.

MOVILIDAD

La movilidad vehicular por la zona ubicada entre la calle cuarta con carrera séptima y la calle segunda con avenida circunvalar es de difícil circulación, por cuenta de talleres de reparación, almacenes de repuestos que generan caos, inseguridad, contaminación visual y auditiva.

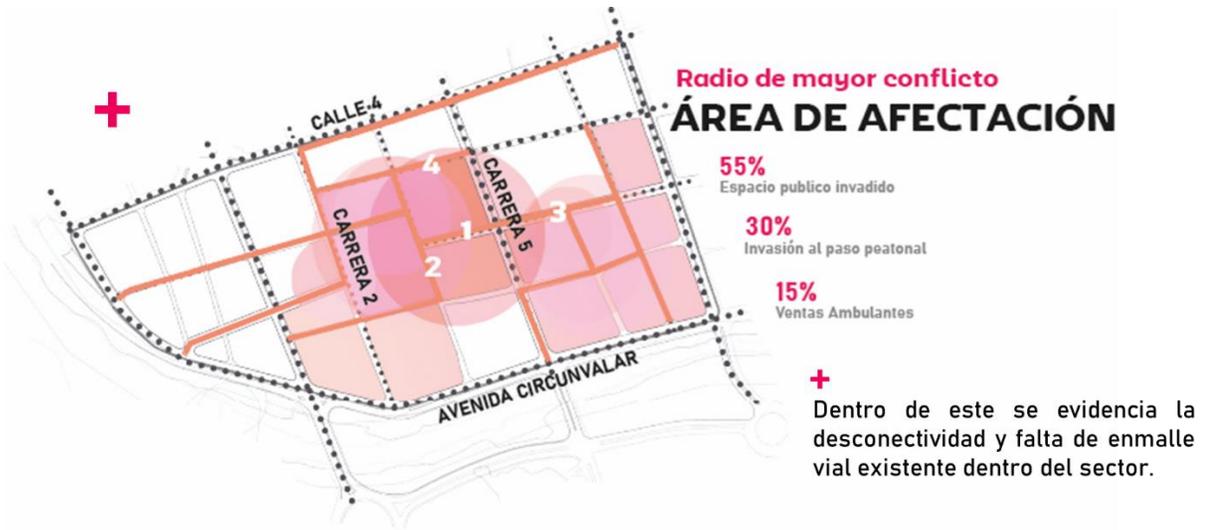


Ilustración 21 Red vial del polígono. Elaboración propia a partir de investigación propia de la zona

TRANSPORTE PUBLICO

+ En esta zona las rutas de transporte publico son perimetrales, aferentes al área de estudio ya que hay muy poco uso residencial.

MOTOS 45%
MOTOS TAXIS 30%
TAXIS 15%
TRANSPORTE PUBLICO 10%



Ilustración 22 Análisis de transporte público. Elaboración a partir de sistema de espacio público SETP

En la zona hay 36 rutas urbanas, las cuales son perimetrales por el polígono, por ende, lo que más se ve es el movimiento de vehículos particulares, motocicletas y moto-taxis. Se evidencia de manera notoria la invasión del espacio público.

Usos

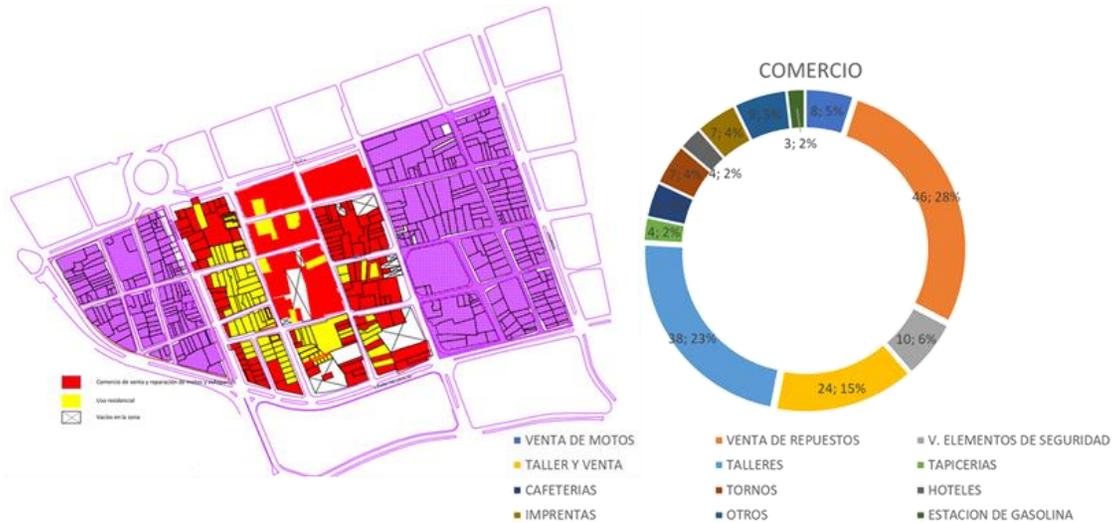


Ilustración 23 Análisis de usos del polígono. Elaboración propia. A partir de una investigación de la zona.

La zona tiene vocación comercial e intercambio de bienes entre personas, por lo cual, actualmente está conformada por establecimientos comerciales dedicados a la reparación y venta de auto partes en su gran mayoría, aunque también existe otro tipo de comercio, el del sector ferretero, que genera un gran número de población flotante.

En la zona se evidencia que la actividad predominante es la del comercio dedicado a la venta y reparación de motos y autopartes; de 302 predios existentes, tan solo 86 son de uso residencial y 45 son de uso mixto.

Morfología



Ilustración 24 Análisis de Morfología. Elaboración propia. A partir de una investigación de la zona.

El polígono presenta una tipología variada, en su mayoría viviendas tradicionales en bahareque o en arquitectura tradicional de un solo piso, muchas de las cuales han sufrido modificaciones en su interior para convertirlas en bodegas con uso comercial.

Llenos y vacíos



Ilustración 25 Análisis de llenos y vacíos. Elaboración propia. A partir de una investigación de la zona.

Dimensión de manzanas



Ilustración 26 Dimensión de manzanas existentes. Elaboración propia. A partir de una investigación de la zona.

CAPITULO IV

Marco Metodológico

Enfoque metodológico

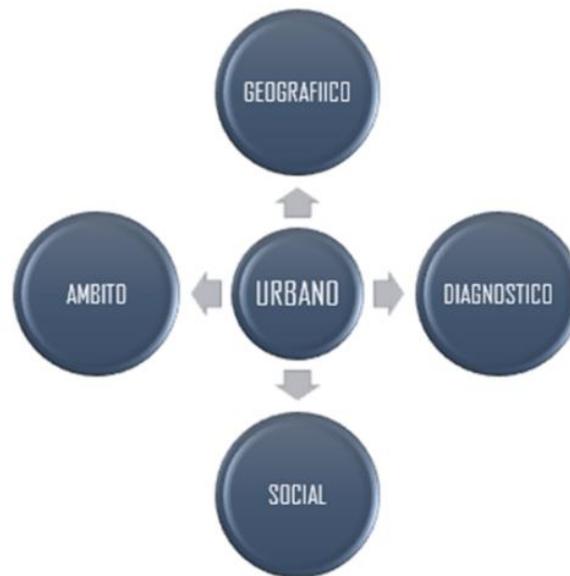


Ilustración 27 criterios metodológicos. elaboración propia

El método de investigación aplicado fue el cuantitativo y se utilizaron elementos de la investigación descriptiva en el análisis de estadísticas, censos y estudios realizados sobre el centro de Neiva. También se estudió la relación entre causas y efectos de las problemáticas existentes en el sector, se recopilaban datos tomados In Insitu, análisis fotográficos, climatológicos, planimetrías y documentación existente sobre el lugar.

Cuadro de objetivos.

1 + OBJETIVO	ESTRATEGIAS & PROYECTOS	
<p>Identificar las zonas productivas dedicadas a la reparación y venta de motos y autopartes junto con las actividades económicas e informales existentes.</p>	<p>Caracterización de la zona de influencia del microcentro afectado</p>	<p>+ Elaborar un esquema que contextualice la zona de influencia del microcentro afectado.</p>
2 + OBJETIVO	<p>Plan de vivienda, parqueaderos y comercio formal que permita recuperar el sector afectado.</p>	<p>+ Generar proyectos de vivienda, proponiendo comercio en los primeros niveles y vivienda en los niveles superiores. + Generar normatividad con respecto a los usos principales y complementarios</p>
<p>Elaborar una tipología de vivienda que permita la generación de usos mixtos que minimicen los efectos del deterioro urbanístico y ambiental actual del área de estudio.</p>	<p>Caracterización por zonas y usos comerciales específicos (Comercio local y de uso especial)</p>	<p>+ Implementación de planes parciales de renovación urbana</p>
3 + OBJETIVO	<p>Garantizar articulación, movilidad y accesibilidad dentro del polígono de trabajo.</p>	<p>+ La ampliación de las principales vías del sector implementando espacios de bahías de parques y ciclovías</p>
<p>Fortalecer el capital social consolidando participación y la cultura de gestión urbanística.</p>	<p>Integrar el sector con el río del oro buscando la conexión con el malecón del río magdalena.</p>	<p>Incorporar la creación o generación de espacio público efectivo que vincule al polígono con el centro de la ciudad. + Mediante una franja ambiental peatonal sobre el río del oro, que reconozca el paisaje para las actividades pertinentes.</p>

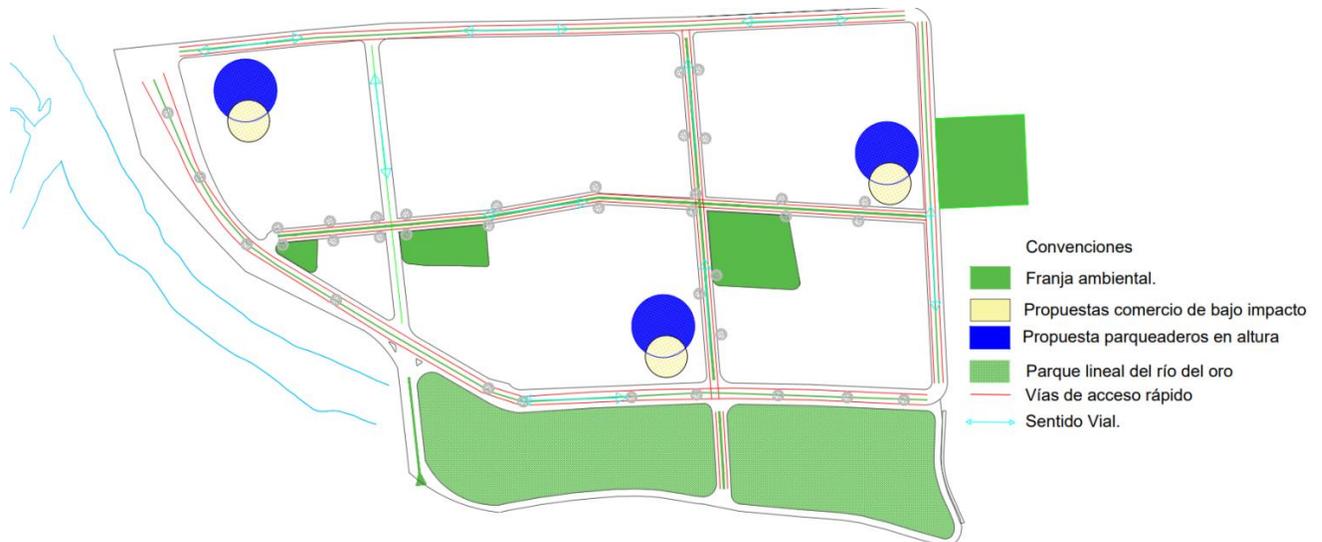
Tabla 1. Cuadro de objetivos vs estrategias y proyectos. Elaboración propia.

CAPITULO V

PROPUESTA

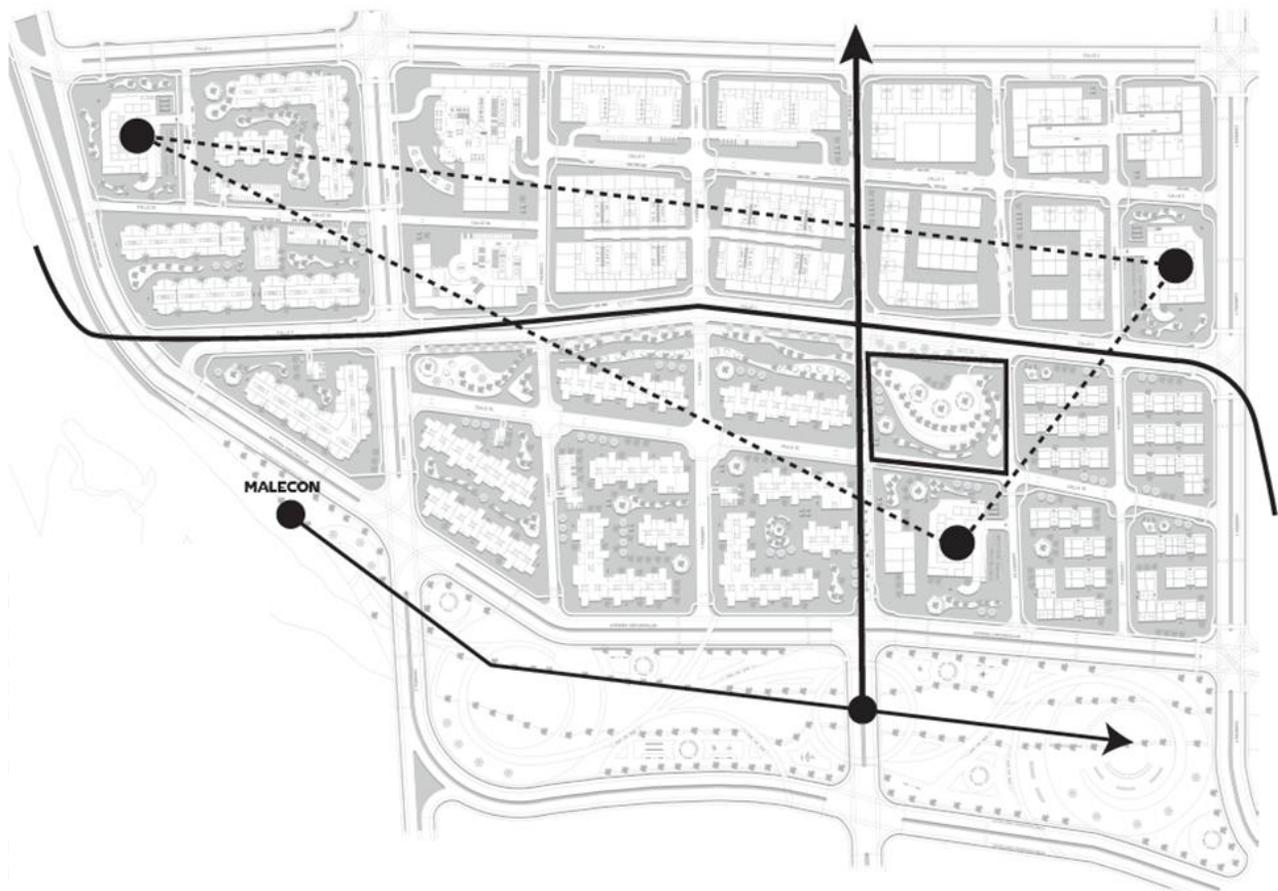
Criterios de Implantación

Se busca generar espacio público conectado por un eje ambiental, en el que se proponen tres parques conectados a un bulevar rematando en una galería cultural abierta; se proponen igualmente nuevos perfiles viales y una nueva vía interna de conexión directa dentro del polígono, pero con uso restringido vehicular; se generan también tres parqueaderos públicos estratégicos para mejorar el caos vehicular existente en la zona.

Criterios de Implantación

Plano 1 Criterio de implantación. Elaboración propia.

Dinámicas del sector



Plano 2 Dinámicas del sector. elaboración propia

A través de las tenciones generales por las dinámicas existentes, se propone aprovechar las actividades, materialidades y funcionalidades positivas en pro del aprovechamiento del espacio, sin romper con las costumbres del lugar. Por ello se realiza un análisis previo donde se analizan las condiciones para el diseño teniendo en cuenta los recorridos y rutas que realiza dicha población rescatando y aprovechando la experiencia actual del sector.

Estas especies comparten la propiedad de ser empleadas con éxito en la recuperación de terrenos degradados, incluso en la rehabilitación de terrenos donde hubo explotación minera (canteras).

La solución a la contaminación ambiental generada por el río del loro, además de la inseguridad del sector, se toman como el punto de partida del proyecto para crear una renovación urbana que integre a la ciudad con el medio ambiente y restablezca la comunicación con su entorno natural, sin darle la espalda y de esta manera poder crear espacios de esparcimiento y confort de los cuales carece el centro de la ciudad.

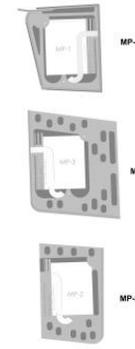
Propuesta de Vías

El centro de la ciudad de Neiva carece de una organización vial coherente que integre los principales puntos de la ciudad y solucione los puntos más neurálgicos, es por esto que se implementan los perfiles viales propuestos por el manual del espacio público del municipio, donde se amplían y se da prioridad a vías como la circunvalar, la carrera 2, la carrera 7 y la calle 4, teniendo como objetivo descongestionar y a la vez dinamizar con ciclo-rutas la ciudad.

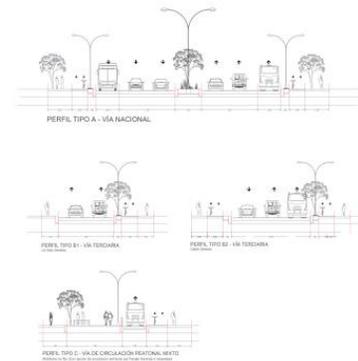
La ampliación de las principales vías del centro de la ciudad, así como la implementación de los carriles para bicicletas, son una de las estrategias para solucionar el congestionamiento de este sector. Se busca una conectividad del sector para mejorar el estado vial actual proponiendo una vía de comunicación directa dentro del polígono desde la avenida circunvalar con la carrera séptima.

NEIVA
RENOVACIÓN_URBANA
Comuna04.Centro

CUADRO DE AREAS	
AREA	M2
RESIDENCIA	235.045
PARQUEONES DE 4x4	13.900
VIVIENDAS Y AMBIENTAMIENTO	9.052
TALLERES MEDIANOS	50.000
FERRETERIA	35.671
CARRITERIA	9.838
PARQUEOS	20.980
ESPACIO PUBLICO	23.900
PARQUE DEL RIO	78.500



BLOQUES DE ESTACIONAMIENTO VERTICAL
3.870m2
115 Vehiculos x Piso



Plano 4 Sistema vial propuesto. Elaboración propia.

Estrategias

Se busca desarrollar un circuito de ciclorrutas que conecte el polígono a la ciudad y buscando que el circuito generado en el parque lineal del rio del oro se conecte en dirección al malecón del rio Magdalena. Se propone así una red de circulaciones en contemplación al paisaje urbano, proponiendo nuevas dinámicas atractivas en las actividades allí vinculadas



Plano 5 Ciclorrutas del polígono. Elaboración propia.

Propuesta Urbana

Fases de intervención del polígono.

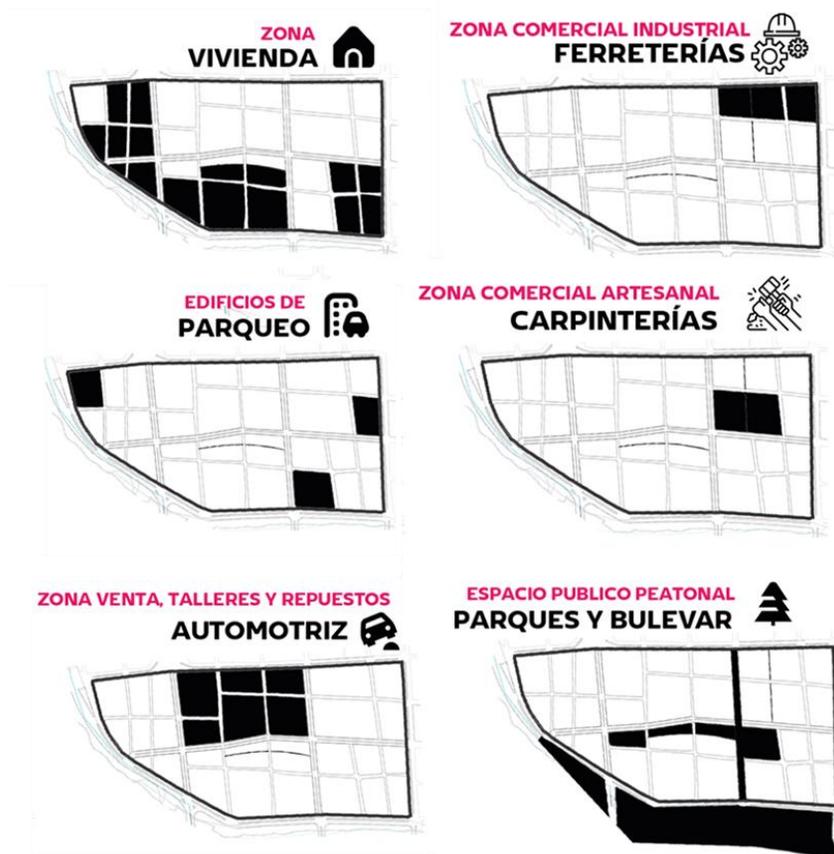


Ilustración 29 Fases desarrollo. Elaboración propia

Propuesta de Uso Mixto

Unificación del uso del suelo existente, a un uso del suelo mixto para mejorar el estado de deterioro del centro, planteando solución de vivienda, parqueaderos y comercio revitalizando por completo el sector.



ZONIFICACIÓN

USOS Y ACTIVIDADES

<p>VIVIENDA 7 Pisos</p> <p>V-1 TIPOLOGIA DE VIVIENDA Socelo Comercial Planta Baja Zona de Parques</p> <p>V-2 TIPOLOGIA DE VIVIENDA Socelo Comercial Planta Baja Zona de Parques Integración al paisaje (Bulevar)</p> <p>V-3 TIPOLOGIA DE VIVIENDA Socelo Comercial Planta Baja Vivienda interés social</p> <p>CONCESIONARIOS</p> <p>CV-1 MOTOCICLETAS Venta de motos nuevas y usadas Taller y mantenimiento Exposición de Vehículos</p> <p>CV-2 AUTOMÓVILES Venta de autos nuevos y usadas Taller y mantenimiento Exposición de Vehículos</p> <p>TALLERES 3 Pisos <i>Uso mixto residencial</i></p> <p>T-1 AUTOMÓVILES Venta de repuestos Taller y mantenimiento Lavado</p> <p>T-2 MOTOCICLETAS Venta de repuestos Taller y mantenimiento Lavado</p>	<p>COMERCIO 3 Pisos <i>Uso mixto residencial</i></p> <p>CI-1 TIPO INDUSTRIAL Ferreterías Almacenes de Cadena</p> <p>CI-2 TIPO INDUSTRIAL Almacenes de repuestos Accesorios</p> <p>CA-1 TIPO ARTESANAL Carpinterías Plaza Comunal - Manufactura</p> <p>ESTACIONAMIENTO 4 Pisos</p> <p>P-1 BLOQUE DE PARQUEO Socelo Comercial Planta baja Punto alquiler de Bici</p> <p>PARQUE BULEVAR</p> <p>PB PARQUE LINEAL Ruta de paisaje Punto alquiler de Bici Pasarela comercial Áreas Polivalentes</p> <p>PARQUE DEL RÍO</p> <p>PR PARQUE LINEAL Ruta de paisaje Punto alquiler de Bici Pasarela comercial Áreas de exposición Áreas Polivalentes</p>
---	--

Ilustración 31 Zonificación del polígono. Elaboración propia

Planta general



Plano 6 Plano general. Elaboración propia

Cuadro general de áreas.

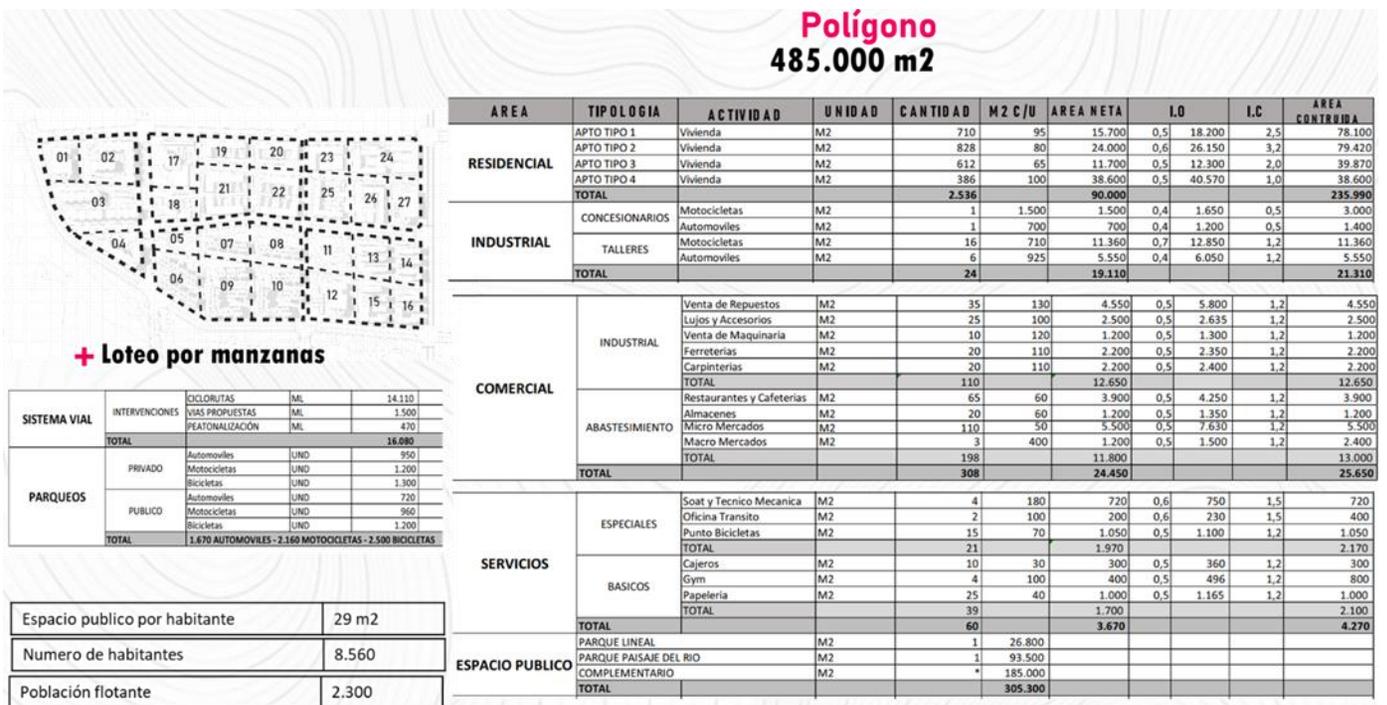
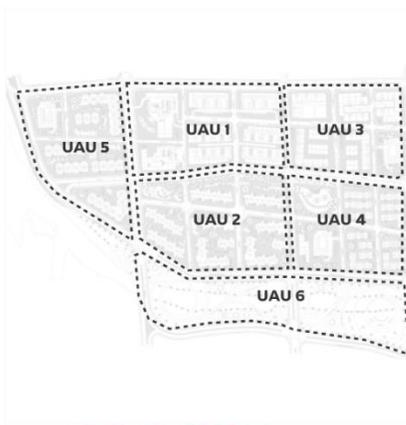


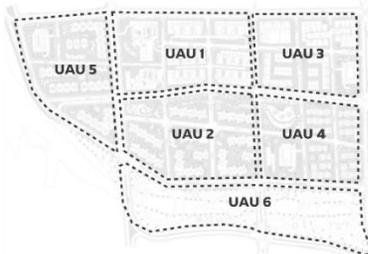
Tabla 2 Cuadro de áreas. elaboración propia.



+ UAU 1

COD	ZONA	REFERENCIA	REF	ACTIVIDAD	CANTIDAD	ÁREA	ÁREA CONSTRUIDA	TOTAL	I.O	I.C
17	CONCESIONARIO DE MOTOCICLETAS NUEVAS Y USADAS ÁREA OCUPADA 4.550m ²			Equipamiento	1	1500m ²	1500m ²	4,550m ²	0,4	0,5
				Vivienda						
				Comercio	6	190m ²	3.050m ²			
					5	150m ²				
18	CONCESIONARIO DE AUTOM VILES NUEVOS Y USADOS ÁREA OCUPADA 2.640m ²			Equipamiento	1	700m ²	700m ²	2,640m ²	0,4	0,5
				Vivienda						
				Comercio	4	100m ²	1.940m ²			
					6	150m ²				
19	TALLER DE AUTOM VILES Y VENTAS DE REPUESTOS A ÁREA OCUPADA 2.500m ²			Equipamiento	3	925m ²	2.775m ²	7,665m ²	0,4	1,2
				Vivienda	40	100m ²	4.000m ²			
				Comercio	2	195m ²	890m ²			
					5	100m ²				
20	TALLER DE AUTOM VILES Y VENTAS DE REPUESTOS B ÁREA OCUPADA 2.600m ²			Equipamiento	3	925m ²	2.775m ²	7,665m ²	0,4	1,2
				Vivienda	40	100m ²	4.000m ²			
				Comercio	2	195m ²	890m ²			
					5	100m ²				
21	TALLER DE MOTOCICLETAS Y VENTAS DE REPUESTOS A ÁREA OCUPADA 7.100m ²			Equipamiento	8	710m ²	5.680m ²	13,758m ²	0,7	1,2
				Vivienda	50	100m ²	5.000m ²			
				Comercio	14	130m ²	3.078m ²			
					4	162m ²				
22	TALLER DE MOTOCICLETAS Y VENTAS DE REPUESTOS B ÁREA OCUPADA 7.200m ²			Equipamiento	8	710m ²	5.680m ²	13,758m ²	0,7	1,2
				Vivienda	50	100m ²	5.000m ²			
				Comercio	14	130m ²	3.078m ²			
					4	162m ²				
UAU-1	RESUMEN			Vivienda	180 APTOS					
				Comercio	SOAT Y TECNÓ - VENTA Y REPUESTOS DE MOTOS - VENTA Y REPUESTOS DE AUTOS - TALLERES DE MOTOS Y AUTOS - VENTAS Y REPUESTOS DE BICICLETAS - LUJOS Y ACCESORIOS - CAFETERÍAS - RESTAURANTES - CAJEROS - PAPELERÍAS					

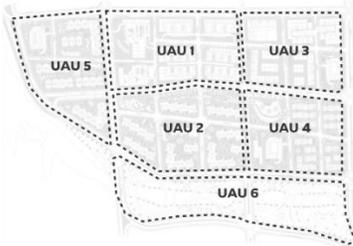
Tabla 3 UAU. 1 áreas. Elaboración propia.



+ UAU 2

COD	ZONA	REFERENCIA	REF	ACTIVIDAD	CANTIDAD	ÁREA	ÁREA CONSTRUIDA	TOTAL	I.O	I.C
06	BLOQUE RESIDENCIAL A ÁREA OCUPADA 4.800m ²			Equipamiento				18,240m ²	0,6	3,5
				Vivienda	192	95m ²	18.240m ²			
07	BLOQUE RESIDENCIAL B ÁREA OCUPADA 2.400m ²			Equipamiento				17,520m ²	0,6	3,5
				Vivienda	96	95m ²	9.120m ²			
08	BLOQUE RESIDENCIAL C ÁREA OCUPADA 2.400m ²			Equipamiento				10,400m ²	0,6	3,5
				Vivienda	96	95m ²	9.120m ²			
09	BLOQUE RESIDENCIAL D ÁREA OCUPADA 7.200m ²			Equipamiento				33,550m ²	0,6	2,8
				Vivienda	222	95m ²	30.590m ²			
10	BLOQUE RESIDENCIAL E ÁREA OCUPADA 7.200m ²			Equipamiento				30,590m ²	0,6	2,8
				Vivienda	222	95m ²	30.590m ²			
UAU-2	RESUMEN			Vivienda	828 APTOS					
				Comercio	CAFETERÍAS - RESTAURANTES - GIMNASIOS - DROGUERÍAS - SUPERMERCADOS - CAJEROS - TALLERES BICICLETAS - MENSAJERÍA - PAPELERÍA					

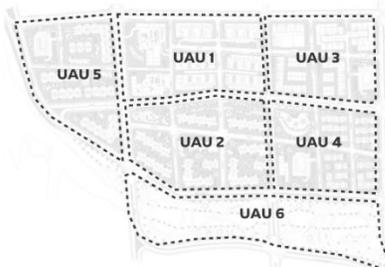
Tabla 4 UAU. 2 áreas. Elaboración propia.



+UAU 3

COD	ZONA	REFERENCIA	REF	ACTIVIDAD	CANTIDAD	ÁREA	ÁREA CONSTRUIDA	TOTAL	I.O	I.C
23	ALMACENES Y COMERCIO DE FERRETERÍAS ÁREA OCUPADA 4,754m ²			Equipamiento	10	300m ²	3.000m ²	10,900m ²	0,7	1,4
				Vivienda	60	100m ²	6.000m ²			
				Comercio	2	950m ²	1.900m ²			
24	PASARELA COMERCIO INDUSTRIAL ÁREA OCUPADA 7,100m ²			Equipamiento	18	120m ²	2.160m ²	11,120m ²	0,6	1,0
				Vivienda	80	100m ²	8.000m ²			
				Comercio	12	80m ²	960m ²			
25	PASARELA COMERCIO ARTESANO CARPINTERÍAS A ÁREA OCUPADA 5,476m ²			Equipamiento	12	245m ²	2.940m ²	7,940m ²	0,5	1,5
				Vivienda	36	100m ²	3.600m ²			
				Comercio	20	120m ²	2.400m ²			
26	PASARELA COMERCIO ARTESANO CARPINTERÍAS B ÁREA OCUPADA 4,000m ²			Equipamiento	10	245m ²	2.450m ²	6,890m ²	0,5	1,5
				Vivienda	30	100m ²	3.000m ²			
				Comercio	12	120m ²	1.440m ²			
27	EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTO VERTICAL ÁREA OCUPADA 2,700m ²			Equipamiento	3 Niveles	2.700m ²	8.100m ²	8,955m ²	0,5	1,2
					240 Autos	320 Motos	100 Bicicletas			
				Comercio	12	50m ²	855m ²			
	3	85m ²								
UAU-3 RESUMEN				Vivienda	204 APTOS					
				Comercio	ALMACENES DE CADENA - FERRETERÍAS - MAQUINARIA INDUSTRIAL - MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN - CARPINTERÍAS - PLOMERÍAS - ELECTRODOMÉSTICOS - VIDRIOS - MARROQUERÍAS - ALMACENES - CAFETERÍAS - RESTAURANTES - CAJEROS					

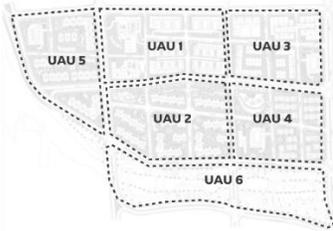
Tabla 5 UAU. 3 áreas. Elaboración propia.



+UAU 4

COD	ZONA	REFERENCIA	REF	ACTIVIDAD	CANTIDAD	ÁREA	ÁREA CONSTRUIDA	TOTAL	I.O	I.C
11	PARQUE CENTRAL DE BULEVAR ÁREA OCUPADA 300m ²			Equipamiento				300m ²	0,2	0,5
				Vivienda						
				Comercio	3	100m ²				
12	EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTO VERTICAL ÁREA OCUPADA 3,660m ²			Equipamiento	3 Niveles	2.700m ²	8.100m ²	9,915m ²	0,4	1,0
					240 Autos	320 Motos	100 Bicicletas			
				Comercio	12	50m ²	1.815m ²			
	3	85m ²								
				8	120m ²					
13	BLOQUE RESIDENCIAL A ÁREA OCUPADA 2,950m ²			Equipamiento				10,920m ²	0,5	2,0
				Vivienda	148	65m ²				
14	BLOQUE RESIDENCIAL B ÁREA OCUPADA 2,820m ²			Equipamiento				12,480m ²	0,6	2,0
				Vivienda	192	65m ²				
15	BLOQUE RESIDENCIAL C ÁREA OCUPADA 3,250m ²			Equipamiento				10,120m ²	0,5	2,0
				Vivienda	132	65m ²	8.580m ²			
				Comercio	22	70m ²	1.540m ²			
16	BLOQUE RESIDENCIAL D ÁREA OCUPADA 2,750m ²			Equipamiento				9,200m ²	0,5	2,0
				Vivienda	120	65m ²	7.800m ²			
				Comercio	20	70m ²	1.400m ²			
UAU-4 RESUMEN				Vivienda	612 APTOS					
				Comercio	SOAT Y TECNO - VENTAS Y ALQUILER DE BICICLETAS - CAFETERÍAS - RESTAURANTES - GIMNASIOS - DROGUERÍAS - SUPERMERCADOS - CAJEROS - ALMACENES CADENA -					

Tabla 6 UAU. 4 áreas. Elaboración propia.



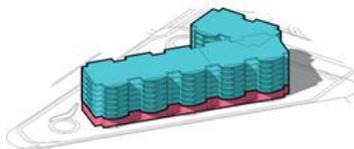
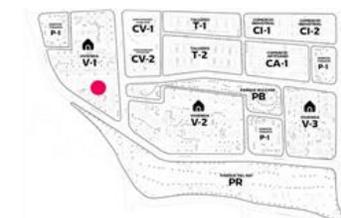
+UAU 5
UNIDAD DE
ACTUACIÓN URBANA

COD	ZONA	REFERENCIA	REF	ACTIVIDAD	CANTIDAD	ÁREA	ÁREA CONSTRUIDA	TOTAL	I.O	I.C
01	EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTO VERTICAL			Equipamiento	3 Niveles	2.700m ²	8.100m ²	8.900m ²	0,5	1,2
					240 Autos	320 Motos	100 Bicicletas			
				Comercio	12	50m ²	855m ²			
					3	85m ²				
02	BLOQUE RESIDENCIAL A			Equipamiento				30.880m ²	0,5	2,6
				Vivienda	254	110m ²	27.940m ²			
					Comercio	42	70m ²			
03	BLOQUE RESIDENCIAL B			Equipamiento				37.960m ²	0,5	2,9
				Vivienda	312	110m ²	34.320m ²			
					Comercio	52	70m ²			
04	BLOQUE RESIDENCIAL C			Equipamiento				17.520m ²	0,5	2,7
				Vivienda	144	110m ²	15.840m ²			
					Comercio	24	70m ²			
UAU-5			RESUMEN	Vivienda	710 APTOS					
				Comercio	CAFETERÍAS - RESTAURANTES - GIMNASIOS - DROGUERÍAS - SUPERMERCADOS - CAJEROS - PAPELERÍAS -					

Tabla 7 UAU. 5 áreas. Elaboración propia.

RENDERS

Acercamientos al proyecto 3d.



Vivienda	144	110m ²
Comercio	24	70m ²



Ilustración 32 Tipología de vivienda 1. elaboración propia



Ilustración 33 Tipología de vivienda 2. elaboración propia

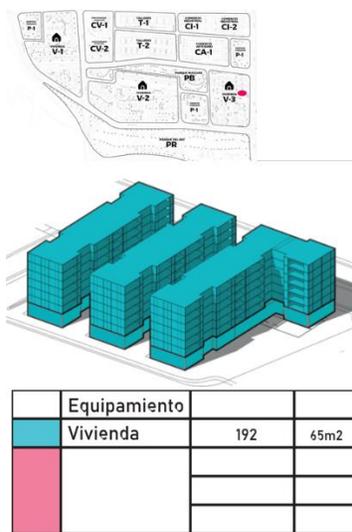
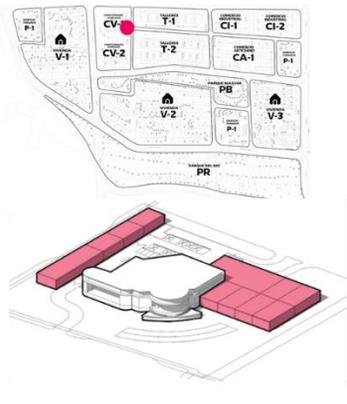
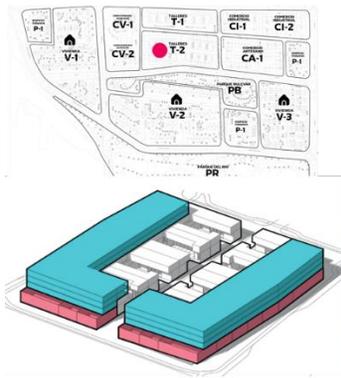


Ilustración 34 Tipología de vivienda 3. elaboración propia



Equipamiento	1	1.500m ²	1.500m ²
Vivienda			
Comercio	1	660m ²	3.050m ²
	6	190m ²	
	5	150m ²	

Ilustración 35 Local motos nuevas y usadas. Elaboración propia



Vivienda	50	100m ²
Comercio	14	130m ²
	4	162m ²
	2	305m ²

Ilustración 36 Talleres de reparación. Elaboración propia



Ilustración 37 Comercio tipo 1. Elaboración propia.



Ilustración 38 Comercio tipo 2. Elaboración propia

Referencias

- Alcaldía Municipal de Neiva. (s. f.). *Información del Municipio*. Recuperado de <https://www.alcaldianeiva.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informacion-del-Municipio.aspx>
- Concejo de Neiva. (2020). *Acuerdo N° 008 del 05 de junio del año 2020. Por Medio de la Cual se Adopta el Plan de Desarrollo Municipal 2020 — 2023, "Mandato Ciudadano, Territorio de Vida y Paz"*. Recuperado de <https://www.alcaldianeiva.gov.co/Ciudadanos/Paginas/Plan-Desarrollo-2020-a-2023.aspx>
- Corporación Autónoma Regional del Alto Magdalena CAM. (2022). *Las Áreas Protegidas del Huila Representan el 33% del Territorio Departamental*. Recuperado de <https://cam.gov.co/1610-las-%C3%A1reas-protegidas-del-huila-representan-el-33-del-territorio-departamental.html>
- Gobernación del Huila. (2019). *Plan Departamental de Extensión Agropecuaria del Huila - PDEA Huila*. Gobernación del Huila. Recuperado de https://www.minagricultura.gov.co/ministerio/direcciones/PublishingImages/Paginas/PDEA/HUILA_Documentos%20PDEA%20Huila%20%281%29.pdf
- Mesa, M. (2007). *Plan Maestro de Espacios Públicos Verdes Urbanos*. Alcaldía Valle de Aburrá.
- Municipio de Neiva, Ciudades Emergentes y Sostenibles BID y Ciudades Sostenibles y Competitivas FINDETER. (s.f.). *Estudios base módulo 3: Estudio de crecimiento urbano. Estudios base para la ciudad de Neiva, Colombia. - Cambio climático, Riesgos naturales y Crecimiento urbano-*. Recuperado de

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

Secretaría de Vías e Infraestructura. (2017). *Infraestructura Vial*. Gobernación del Huila.

Recuperado de <https://www.huila.gov.co/vias-e-infraestructura/publicaciones/6169/infraestructura-vial/#:~:text=La%20red%20vial%20terciaria%20a,un%20total%20de%205%2C321.0%20km.>

Vargas, V. (2019). *Revitalización del corredor urbano del centro tradicional de Neiva y su borde, el río Magdalena. El deterioro de centros urbanos*. [Tesis para optar al título de Arquitecto, Pontificia Universidad Javeriana]. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/222782134.pdf>