

**RENOVACION Y DESARROLLO URBANÍSTICO AL BORDE DEL RIO
MAGDALENA, MALECÓN Y PARQUE ISLA DE AVENTURA DE LA
CIUDAD DE NEIVA**

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA



CAMILO ANDRES RAMÍREZ GUZMÁN

Bogotá D.C, Diciembre 2012

**RENOVACION Y DESARROLLO URBANÍSTICO AL BORDE DEL RIO
MAGDALENA, MALECÓN Y PARQUE ISLA DE AVENTURA DE LA
CIUDAD DE NEIVA**

CAMILO ANDRES RAMIREZ GUZMAN

Código: 2000810639

Trabajo de Grado presentado Como requisito para optar por

El título de Profesional en Arquitectura

Dirigido por:

ARQ. ALEXANDER VALLEJO

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

BOGOTÁ D.C, Diciembre 2012

Índice de Contenido

Dedicatoria.....	9
Agradecimientos.....	10
Resumen.....	11
Abstract.....	13
Introducción.....	15
Capítulo 1. Generalidades.....	18
1.1. Planteamiento y Formulación del problema.....	18
1.2. Justificación.....	20
1.3. Objetivos de la investigación.....	21
1.3.1. Objetivo General.....	21
1.3.2. Objetivos específicos.....	22
1.4 Hipótesis.....	22
1.5.2. Fase Conceptual.....	25
1.5.2. Fase Proyectual.....	25
Capítulo 2. Fase Diagnóstica.....	26
2.1. Fase de Análisis.....	26
2.2. Variables.....	28
Capitulo 3: Fase Conceptual.....	29
3.1. ¿Qué se entiende por renovación urbana?.....	29
3.2 La Dimensión Estructural y Urbanística.....	30

3.3. Elementos de la Morfología Urbana.....	34
3.3.1. La trama.....	34
3.3.2. La Manzana	35
3.3.3. La Calle.....	35
3.3.4. La Plaza	36
3.3.5. La Plazoleta o Plazuela.....	36
3.3.6. Los Parques.....	37
3.3.7. Espacios Residuales.....	37
3.3.8. Las Edificaciones.....	38
3.3.9. La residencia, Vivienda o Tejido.....	38
3.4 Marco Histórico.....	39
3.5. Marco Referencial	42
3.6. Marco Legal.....	48
Capítulo 4. Fase Proyectual	51
4.1. Planimetrías Urbanas.....	51
4.2. Descripción del Proyecto urbano.....	60
4.3. Análisis Planimetrías a Intervenir al Detalle.	64
4.3.1 Caracterización de las Zonas de Influencia	64
4.3.2 Sentidos Viales	65
4.3.3 Sistema vial del proyecto.....	66
4.3.4 Lectura y Análisis de la Imagen del Sector a Intervenir.....	67

4.3.5 Plano de Usos Existentes	69
4.3.6 Deterioro de la Zona	70
4.3.7 Ejes Principales del Proyecto	71
4.3.8 Zonas Ambientales Existentes.....	72
4.4 Implantacion del Proyecto	73
4.4.1 Implantacion del Proyecto Seccion Norte	79
4.4.2 Implantacion del Proyecto Seccion Media	80
4.4.3 Implantacion del Proyecto Seccion Sur.....	81
4.4.4 Articulación de Tipologías con la Implantación del Proyecto	82
4.4.5 Implantacion del Parque Articulador del Proyecto.....	86
4.4.6 Implantacion del Centro Cultural	87
4.4.7 Implantacion del Auditorio Costado Norte	89
4.4.8 Implantacion del Teatro Costado Sur	90
4.4.9. Perfiles Viales.....	91
4.4.10. Corte Transversal del Proyecto Tipo Institucional y Hotel	94
4.4.11 Corte Longitudinal del Proyecto.....	95
4.4.12. Fachada Principal Borde Malecón.....	96
4.4.13. Corte Transversal del Proyecto.....	97
4.4.14. Fachada Frontal de Tipologia 1 de Vivienda y Comercio	98
4.4.15. Fachada Frontal de Tipologia 2 de Vivienda y Comercio.....	99
CONCLUSIONES.....	100

REFERENTES BIBLIOGRAFICOS	101
ANEXOS	103
ANEXO No.1	103
ANEXO No. 2	104
ANEXOS No.3	108
ANEXO No 4	111

Lista de Tablas

Tabla 1: Arbol de Problemas	19
Tabla 2: Variables Diseños Esquemáticos.....	28
Tabla 3 Resumen Marco Normativo	50

Lista de Ilustraciones

Figura 1: Fotos Tipologías morfológicas Circunvalar Neiva	34
Figura 2: Distribución del sector por Manzanas	35
Figura 3: Foto Plaza cívica y Plazoleta Santander.....	36
Figura 4: Plazoleta Malecón-viandas.....	36
Figura 5: Parque Isla de Aventura	37
Figura 6: Fotos sector circunvalar con espacios residuales	37
Figura 7: Edificaciones del sector-UCC.....	38
Figura 8: Viviendas en la Circunvalar Neiva	38
Figura 9: Plazoleta de viandas y comidas Neiva	40
Figura 10: Plaza de Artesanos	40
Figura 11: Monumento a la Gaitana	41

Figura 12: Parque Islas de Aventura.....	44
Figura 13: Mapa parque Islas de Aventura.....	44
Figura 14: Malecón Junto al río Guayas.....	46
Figura 15: Plano Básico Urbano y Distribución Politico Administrativa.....	52
Figura 16: Plano de tratamientos Urbanísticos.....	53
Figura 17: Plano de los Planes Parciales.....	54
Figura 18: Plano del sistema Ambiental.....	55
Figura 19: Plano de Perfiles Viales.....	56
Figura 20: Plano de Ejes Estructurantes.....	57
Figura 21: Plano Sistema de Transporte y Equipamentos Urbanos.....	58
Figura 22: plano de Equipamentos Urbanos.....	59
Figura 23: Cuadro Resumen analisis por manzanas-1.....	61
Figura 24: Cuadro Resumen análisis por manzanas-2.....	61
Figura 25: Cuadro Resúmen análisis por manzana-3.....	62
Figura 26: Cuadro resúmern análisis por manzana-4.....	62
Figura 27: Cuadro resúmen análisis por manzana-5.....	63
Figura 28: Cuadro resúmen análisis por manzana-6.....	63
Figura 29: Plano de caracterización de las zonas de influencia.....	64
Figura 30: Plano de sentidos viales.....	65
Figura 31: Plano del sistema vial del proyecto.....	66
Figura 32: Lectura y análisis de la imagen del sector a intervenir.....	68
Figura 33: Plano de usos existentes.....	69
Figura 34: Deterioro de la zonaFigura No. 34 deterioro de la zona.....	70
Figura 35: Plano de ejes principales del proyecto.....	71
Figura 36: Plano de usos existentes.....	72
Figura 37plano expocitivo del proyecto.....	74
Figura 38 Plano Ejes Articuladores.....	75
Figura 39 Plano Ejes de Movilidad.....	75
Figura 40 Plano Usos del Suelo Propuestos.....	76

Figura 41 planos de llenos y vacios.....	76
Figura 42 Plano Ambiental y de Arborizacion	77
Figura 43 Plano de Recorridos y Permanencias	77
Figura 44: plano implantaciòn del proyecto	78
Figura 45: Planos implantaciòn del proyecto secciòn Norte	79
Figura 46: Plano implantaciòn del proyecto secciòn media	80
Figura 47: Plano implantaciòn del proyecto secciòn sur	81
Figura 48: Plano implantaciòn del parque articulador del proyecto	86
Figura 49: Plano implantaciòn del centro cultural.....	87
Figura 50 Fachada Frontal Centro Cultural	88
Figura 51 Fachada Posterior Centro Cultural	88
Figura 52 Plano Implantacion del Auditorio Costado Norte	89
Figura 53 Plano Implantacion del Teatro Costado Sur	90
Figura 54 Perfiles Viales Transversales	91
Figura 55 Perfiles Viales Tranversales	91
Figura 56 Plano Perfiles Viales	92
Figura 57 Plano Perfil Vial Longitudinal	93
Figura 58 Plano Corte Transversal	94
Figura 59 Plano Corte Longitudinal del Proyecto	95
Figura 60 Plano Fachada Principal.....	96
Figura 61 Plano Corte Transversal del Proyecto	97
Figura 62 Plano fachada Frontal.....	98
Figura 63 Plano Facahda Frontal.....	99

Dedicatoria

A mi madre, mi Fortaleza, que ha permanecido Como una columna que fundamenta día tras día mis logros, porque su ejemplo Como profesional dedicada y siempre cualificada, Como madre intachable y Como amiga la incondicional.

A David Fernando, mi hermano un regalo del Todopoderoso, que con su silencio, su tesón y su persistencia me obliga a permanecer siempre activo para proporcionarle mi apoyo y ejemplo.

Agradecimientos

A mi director y asesor de proyecto de grado Doctor Alexander Vallejo quien con sus aportes valiosos ha contribuido a consolidar esta investigación.

A los docentes de la Facultad de Arquitectura, quienes con sus enseñanzas y experiencias académicas y personales no solo contribuyeron a construir conocimientos sino que me motivaron para continuar por el camino de la profesionalización y valorar cuán importante es dignificar la labor del Arquitecto desde la luz de lo ético, el deber cumplido, la exigencia y la responsabilidad.

A mis compañeros y amigos quienes compartieron espacios de aula, pero además contribuyeron para que este sueño se cristalizara a través de la camaradería y su amistad.

Resumen

La renovación urbana es una herramienta de planificación que permite reorientar el crecimiento de la ciudad, consolidando sectores de la ciudad deteriorados y parcialmente abandonados, con lo cual se puede generar suelo urbanizable y mejor calidad de vida. Sin embargo, es un tema contradictorio: por un lado, es parte fundamental en la dinamización económica de una ciudad, pero a la vez es un mecanismo que genera fuertes desplazamientos. Si este instrumento de gestión de suelo fuera bien utilizado, lograría integrar los sectores populares, como lugares de vivienda en los cuales se podrían desarrollar actividades económicas que les permitieran a los residentes tener una fuente de ingresos.

El presente proyecto va encaminado a presentar una alternativa para la renovación y desarrollo urbanístico al borde del Río Magdalena, Malecón y Parque Isla de Aventura de la ciudad de Neiva, ya que se ha logrado evidenciar el deterioro espacial del lugar, y los diversos factores contaminantes que afectan el desarrollo óptimo y adecuado del lugar, así como la mala utilización que se hace de los bienes y espacios públicos afectando el entorno urbano de la ciudad.

Estos inmuebles son subutilizados y no poseen un nivel de sustentación o sostenibilidad, además la falta de compromiso de los entes reguladores tanto públicos como privados y sumados a la falta de pertenencia de los habitantes por su ciudad.

Para la investigación se tuvo en cuenta la participación de varios actores entre ellos las autoridades Municipales, expertos en desarrollo urbanístico, vecinos del sector, comerciantes y ciudadanía en general.

La investigación tiene un enfoque cualitativo, que se soporta en las matrices de observación participante, diario o bitácora de campo, aplicación de entrevistas y análisis de variables con los sustentos teóricos respectivos abordados en las diferentes fases planteadas del proyecto.

El proyecto mostrarà en la fase proyectual una vez agotadas las fases de diagnóstico y conceptual una alternativa viable, sostenible y sustentable de renovación y desarrollo Urbano en la que se integran los diferentes componentes arquitectónicos, ambientales, socio-culturales y turísticos.

Palabras Clave: Modelo territorial, urbanismo, Malecón, ordenamiento territorial, circunvalar, desarrollo urbanístico

Abstract

Urban renewal is a planning tool that allows you to redirect the growth of the city, strengthening parts of the city damaged and partially abandoned, with which you can create land for development and improved quality of life. However, it is an issue contradictory: on the one hand, is a fundamental part of the economic revitalization of a city, yet is a mechanism that generates strong movements. If this land management tool was well used, achieved integrate the popular sectors, as dwelling places in which they could develop economic activities that would enable them to residents have a source of income.

This project is aimed to present an alternative to the renewal and urban development on the edge of the Rio Magdalena, Boardwalk and Park Adventure Island city of Neiva, as has been evident deterioration of spatial location, and different contaminants affecting the optimal development and proper place, and the poor use made of the property and public spaces affecting the urban environment of the city.

These properties are underutilized and have a level of support and sustainability, and the lack of commitment of regulators and both public and private, together with lack of belonging to the inhabitants of their city.

For research took into account the participation of several actors including municipal authorities, experts in urban development sector neighbors, traders and the general public.

The research is a qualitative approach, which is supported on arrays of participant observation, field log book, application interviews and analysis of variables with respective theoretical underpinnings raised addressed in the different project phases.

The project displayed in the projective phase once the conceptual stages of diagnosis and a viable, sustainable and sustainable alternative development and urban renewal in which the different architectural, environmental, socio-cultural and tourism components are integrated out.

Keywords: model planning, urban, Malecon, land, bypass, urban development

Introducción

Los espacios urbanos en el transcurso del tiempo han venido recobrando importancia como herramientas indispensables para el desenvolvimiento social y cultural, de las ciudades y sus habitantes, es por esto que grandes ciudades han adoptado la ejecución de planes urbanos que se integran con la naturaleza y a su vez ofrecen un intercambio económico, cultural y social, punto de partida para plasmar proyectos en esta línea. La ciudad de Neiva tanto morfológicamente, como por su ubicación estratégica, permite desarrollar proyectos urbanos ambientales que contribuyen no solo a la transformación de las formas físicas de la ciudad preexistente y de los espacios sino que dinamizan el ritmo de vida de sus habitantes.

Todas las formas de expresión cultural tienen un espacio asociado y reflejado en el comportamiento humano, razón por la cual es importante establecer en forma integral la relación entre los diferentes componentes arquitectónicos ambientales, culturales.

El primer capítulo presenta las generalidades que están relacionadas con el planteamiento y formulación del problema, se podrá observar que el sector comprendido entre la Carrera 2 y la av. Circunvalar sobre el río Magdalena al final de la calle 4ª siguiendo la ronda del río desde la calle 4ª en sentido sur 150 metros e incluyendo al otro lado del río el parque Isla de aventura de la ciudad de Neiva, contiene una serie de síntomas que se desenvuelven en la ciudad como agentes contaminantes del espacio público, tales como ventas ambulantes, contaminación visual, auditiva, carencia de espacios para la circulación peatonal, aglomeración de automóviles en las horas pico, aparición de establecimientos de carácter comercial sin ningún control de suelo urbano, que conlleva actividades no acordes con el tipo de uso del espacio y esto provoca un deterioro físico espacial de gran magnitud que perjudica las zonas comerciales, institucionales y residenciales previamente establecidas bajo un control que también afecta la malla vial y sus zonas peatonales, lo anterior permite la formulación de hipótesis y los objetivos de la investigación.

En el capítulo dos se desarrolla la fase diagnòstica en donde se tienen en cuenta las características originales del Sector de la circunvalar, Malecòn y parque Isla de Aventura, y entrevistas a varios actores directamente relacionados con el proyecto, entre ellos autoridades gubernamentales, autoridades en materia de arquitectura regional, empresarios, docentes y vecinos del sector atendiendo a las variables socio-culturales, politico-econòmicas, turísticas, y urbano- ambientales, en caminadas a proporcionar una alternativa que responda a las necesidades de desarrollo, de la ciudad, conservando los ejes ambientales, pero mejorando la provisión de espacios públicos a través del aumento en el índice de construcción, para liberar espacios que serían convertidos en parques, plazas o corredores peatonales.

El tercer capítulo es dedicado a dar el soporte conceptual del proyecto explicitando que la renovación urbana, es un instrumento de gestión de suelo que a partir de tratamientos busca mejorar las condiciones físicas de un sector determinado, además los elementos constitutivos de la dimensión estructural y urbanística, asociada, entre otras, con el hábitat construido, la definición de la localización de infraestructuras, servicios y equipamientos, la determinación de las unidades de actuación urbanística, las economías externas y de aglomeración, los vínculos y accesibilidad, las funciones urbanas para el desarrollo de sistemas logísticos y el entorno innovador y terminando con los elementos constitutivos de la morfología urbana, toda vez que ellos permiten centrar la actuación del diseño y de ciudad.

En el cuarto capítulo se da paso a la fase proyectual en donde se colocaron todos los insumos que contribuyeron al desarrollo del proyecto en lo arquitectónico, lo urbanístico, el diseño como tal y todos los componentes que fortalecen la propuesta, se mostrarà como se puede cambiar la dinámica de ocupación del suelo, es decir pasar de un uso residencial a un uso mixto para promover actividades cotidianas que resuelvan las necesidades básicas de los nuevos residentes y a la vez pudieran devuelvan la vitalidad al sector.

Para finalizar se mostraràn las conclusiones derivadas de la realizaciòn de cada una de las fases planeadas para desarrollar el proyecto renovacion y desarrollo urbanístico al borde del rio magdalena, malecòn y parque isla de aventura de la ciudad de neiva.

Capítulo 1. Generalidades

1.1. Planteamiento y Formulación del problema

Partiendo de la premisa de generar ideas o inquietudes que busquen aportar a la ciudad un desarrollo sociocultural a través de lo urbano se hace esta propuesta desde un punto lógico y ejecutable, proponiendo espacios generosos en calidad urbana con ambientes de interacción personal-social y a su vez lugares de entretenimiento y cultura, por esto, teniendo en cuenta el potencial turístico y de crecimiento de la ciudad hacia esta zona, Se proyecta la ejecución de un diseño de renovación urbana para satisfacer las necesidades de espacio público y de eventualidades culturales y económicas que beneficien al usuario y los visitantes que frecuentan la ciudad.

De esta manera obtener una imagen e identidad regional, que garantice una mejor perspectiva hacia el futuro en aspectos sociales, económicos y culturales, por ello se pretenden utilizar este proceso, afianzándose en los argumentos analizados y extraídos de las observaciones en los espacios públicos y urbanos de la ciudad de Neiva lo cual reconvertiría en un espacio sustentable y de un fuerte arraigo en el ciudadano.

Dentro del planteamiento del problema del trabajo de grado se observa que el sector comprendido entre la Car 2 y la Av. Circunvalar Sobre el río Magdalena al final de la calle 4ª siguiendo la ronda del río desde la calle 4ª en sentido sur 15 0 metros e incluyendo al otro lado del río el parque Isla de aventura de la ciudad de Neiva, contiene una serie de síntomas que se desenvuelven en la ciudad como agentes contaminantes del espacio público, tales como ventas ambulantes, contaminación visual, auditiva, carencia de espacios para la circulación peatonal, aglomeración de automóviles en las horas pico, aparición de establecimientos de carácter comercial sin ningún control de suelo urbano, que conlleva actividades no acordes con el tipo de uso del espacio y esto provoca un deterioro físico espacial de gran magnitud que perjudica las zonas comerciales,

institucionales y residenciales previamente establecidas bajo un control que también afecta la malla vial y sus zonas peatonales.

EJES	POLITICO-ECONOMICAS	SOCIO-CULTURALES	UBANISTICAS-AMBIENTALES
CAUSAS	<p>Falta de interés de las entidades responsables del crecimiento urbano.</p> <p>Falta de visión y disposición territorial Municipal.</p> <p>Falta cumplimiento normatividad en defensa y conservación del medio ambiente, patrimonio histórico, cultural y recursos naturales.</p>	<p>Inseguridad.</p> <p>Falta de sentido de pertenencia y conciencia social.</p> <p>Ausencia de determinación de zonas de alto riesgo para la localización de asentamientos humanos.</p>	<p>Mal uso del espacio público.</p> <p>Ausencia de recorridos peatonales.</p> <p>Deterioro Arquitectónico.</p> <p>Falta de análisis de usos, vías, normativa, morfología espacial y urbana.</p> <p>Falta de re significación del uso asociado al río.</p>
EL PROBLEMA	DETERIORO FIFICO ARQUITECTONICO, MEDIO AMBIENTE Y SOCIAL EN LA AVENIDA CIRCUNVALAR, MALECON Y PARQUE ISLA AVENTURA DE LA CIUDAD DE NEIVA.		
EFECTOS	<p>Crecimiento desorbitante de la ciudad con tendencia hacia el sector de intervención, obstaculizando el manejo del espacio público.</p> <p>Intervención gubernamental, estatal o privada en la búsqueda de desarrollo de ciudad.</p>	<p>Conflicto de Usos.</p> <p>Distanciamiento competitivo provocando menor oportunidad para el desarrollo comercial, turístico, y habitacional.</p> <p>Brotos de violencia e intolerancia entre los diferentes actores.</p> <p>Posible aumento de cinturones de miseria</p>	<p>Uso del suelo para diferente destinación como talleres de mecánica, zonas de tolerancia, residencial, educativa, turística, comercio informal etc.</p> <p>Menor grado de movilidad en las vías.</p> <p>Caos vehicular.</p> <p>Aumento índices de accidentalidad.</p>
SOLUCION	<p>Proyección planificada para convertir el sector en un potencial turístico, hotelero y comercial.</p> <p>Pasar del uso residencial al uso mixto cambiando la dinámica de ocupación del suelo, para promover actividades económicas que potencien el sector y generen fuentes de empleo, y activen diferentes sectores de la economía.</p>	<p>Proyecto sustentable y sostenible.</p> <p>Aprovechamiento de condiciones Naturales y ambientales y paisajísticas, como elementos de planificación y desarrollo de la ciudad.</p> <p>Mayor seguridad y vigilancia permanente.</p> <p>Flujo de residentes y vecinos del sector, con mayor comunicación entre los diferentes actores.</p> <p>Reafirmación de generación de espacios lúdico-recreativos.</p> <p>Instalación de actividades abiertas en los primeros pisos de las edificaciones que permitan la reactivación comercial.</p>	<p>Generar espacios y reconocidos con conectividad entre lo ambiental y lo urbanístico.</p> <p>Cambios en la morfología espacial y urbana.</p> <p>Recuperación física de la circunvalar malecón y parque Isla interviniéndola con la garantía de la memoria urbana de la ciudad.</p> <p>Mejorar la provisión de espacios públicos a través del índice de construcción para liberar espacios que serían convertidos en parques, plazoletas y corredores peatonales entre otros.</p>

Tabla 1: Arbol de Problemas

Todo lo anterior con el transcurrir de los años hará que inmuebles que ocupan un espacio urbano de gran importancia como la Universidad Cooperativa, el colegio Cecinar se vean afectados en su morfología y uso generándose la proliferación de actividades no planeadas por el ordenamiento del territorio P.O.T (Neiva) convirtiendo a este sector intransitable e inhabitable.

Por ello se cree que este problema en un futuro se convertirá en un virus urbano que afectará el desarrollo turístico y urbano de la ciudad y se propagará por medio de los ejes viales que envuelven el sector hacia la circunvalar y las avenidas Toma y Sur abastos que conectan el centro con las afueras del casco urbano.

De esta manera se establece así, una propuesta de renovación urbana.

¿Qué tipo de estrategia Urbano Arquitectónica puede lograr la recuperación en el malecón y parque isla de aventura de la ciudad de Neiva?

1.2. Justificación

La renovación urbana es una herramienta de planificación que permite reorientar el crecimiento de la ciudad, consolidando sectores de la ciudad deteriorados y parcialmente abandonados, con lo cual se puede generar suelo urbanizable y mejor calidad de vida. Sin embargo, es un tema contradictorio por un lado, es parte fundamental en la dinamización económica de una ciudad, pero a la vez es un mecanismo que genera fuertes desplazamientos. Si este instrumento de gestión de suelo fuera bien utilizado, lograría integrar los sectores populares (que son por lo general en los que se realizan las intervenciones de este tipo), como lugares de vivienda en los cuales se podrían desarrollar actividades económicas que les permitieran a los residentes tener una fuente de ingresos.

El proyecto de renovación y desarrollo urbanístico comenzó con una investigación frente a una problemática que presenta la ciudad de Neiva en el borde del río Magdalena evaluando y sectorizando las problemáticas relacionadas con el mal uso de espacio público, la ausencia de recorridos peatonales y la falta de interés de parte de las entidades responsables en el crecimiento urbano haciendo que este sector no sea considerado de gran importancia para la ciudad de Neiva

El proyecto pretende proporcionar una solución frente a la problemática que presenta el borde del río Magdalena con el mal uso del espacio público que no integra la parte ambiental del sector con la parte urbanística, como también la ausencia de espacios peatonales y recorridos turísticos ambientales, y el mal uso de los espacios que lo que generan es un deterioro arquitectónico.

El proyecto lo que busca es generar mediante espacios y recorridos una conectividad entre lo ambiental y lo urbanístico, lograr que el sector tenga un desarrollo más óptimo en la parte comercial turística y habitacional, creando estrategias de diseño en las que creen una propuesta que cumpla con estas necesidades y que al desarrollarse sea un proyecto sustentable y sostenible, comenzando por un análisis de usos, vías, normativa, análisis de forma y contextualización de los habitantes, análisis de la parte ambiental, análisis de la parte histórica.

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo General

Generar un proyecto de renovación y desarrollo urbano para el borde del río Magdalena, malecón y parque Isla de Aventura de la ciudad de Neiva que satisfaga las necesidades y requerimientos tanto en lo arquitectónico, cultural, turístico y ambiental.

1.3.2. Objetivos específicos

- Potenciar la Avenida Circunvalar como eje estructurante y articulador del desarrollo urbano
- Resignificar el uso del suelo asociado al río
- Aprovechar las condiciones naturales, ambientales y paisajísticas como elementos de planificación
- Mejorar el estado actual del sector Circunvalar, Malecón y parque Isla de Aventura, interviniéndolo urbanísticamente para hacer una recuperación física y garantizar la memoria urbana de la ciudad.
- Recolectar en la fase de estudio, información del lugar a intervenir hacia su contexto inmediato o global y documentarla,
- Desarrollar gráficos y tablas exploratorios que interpreten la información, recolectada para identificar la programática, del proyecto y su morfología espacial y urbana.
- Establecer en la fase conceptual una fusión de los estudios, de los diagramas y tablas exploratorias hechos a nivel global y puntual de la ciudad, para contextualizar la idea del proyecto,
- Plantear en la fase proyectual las posibles soluciones urbanas corregirlas y sintetizarlas en el proyecto final.

1.4 Hipótesis

La carencia de espacios urbanos óptimos en la ciudad, que permitan el libre desarrollo del ciudadano cultural y socialmente, incentiva a generar ideas con alternativas que den soluciones integrales a problemáticas sociales, culturales y económicas, que involucren además el compromiso ciudadano.

A manera de hipótesis será tarea del proyecto dar respuesta a las limitaciones, falencias y necesidades urbanas, aprovechando el potencial turístico que posee la ciudad para lograr generar un intercambio socio-económico y que despierten además el sentido de pertenencia del Neivano por su ciudad.

Es así como este Proyecto de grado, pretende servir de modelo para la renovación y desarrollo urbano de ciudades en condiciones similares que vean como ejemplo de integralidad aspectos arquitectónicos, culturales, ambientales y turísticos con posibilidad de intervención estatal o privada en la búsqueda del desarrollo de la ciudad.

1.5. Metodología

El presente trabajo se desarrolla, con la metodología de investigación cualitativa, diseño descriptivo que busca explicar el fenómeno y las necesidades del lugar para lo cual se estableció plantear un proyecto de renovación y desarrollo urbano que en forma integral incluyera lo arquitectónico, lo ambiental, socio-cultural y turístico.

El Sector objeto de estudio está comprendido entre la Carrera 2 y la av. Circunvalar Sobre el río Magdalena al final de la calle 4ª siguiendo la ronda del río desde esta en sentido sur 150 metros. e incluyendo al otro lado del Río El Parque Isla de Aventura de la ciudad de Neiva, y estableciendo conexión con la circunvalar y el eje de la parte histórica de la estación del tren. Se determina esta población y no se determina una muestra específica por no existir una limitante demográfica y no encontrar razones para incluir un valor cuantitativo que suministre datos o información real que aporte a la fase de estudio.

El desarrollo de este proyecto se realizó en un tiempo aproximado de 1 año a partir de la fecha de aprobación del anteproyecto y estuvo en marcado bajo las directrices

suministradas por la Universidad La Gran Colombia.

Dentro de la ejecución del proyecto de grado se utilizaron determinados instrumentos tales como observación directa, entrevistas, diario de campo, diagramas proyectuales y para cada ejecución de las actividades planeadas se utilizaron herramientas como cámara digital, flexo metro, planimetrías y cartografías satelitales. Se ejecutó a través de consultas documentales, institucionales y bibliográficas y se atendió a formatos preestablecidos y validados por investigadores que se constituyeron de gran apoyo para el desarrollo del proyecto como tal en particular en la fase diagnóstica.

Una parte fundamental en el desarrollo del proyecto lo constituyó la Recolección de información y análisis de los resultados encontrados, documentos en diferentes fuentes tanto físicas como en la Internet y las normativas que establece el Plan de Ordenamiento Territorial, también se ejecutaron visitas al personal administrativo, de planeación municipal y alcaldía de Neiva que facilitaron la recolección de información de textos, planos, e imágenes, que permitieron realizar un diagnóstico partiendo de las realidades del contexto y entendiendo las dinámicas para el desarrollo de la propuesta en lo urbano, ambiental y turístico. Se realizó a través de análisis y estudio del diario de campo y de la observación directa, procesándola a través de diagramas y también por medio de objetos formales textuales.

Con la realización de este proyecto de grado se pretendió desarrollar modelos de gestión urbana, generados desde la academia, con una lógica de proyecto que motiven propuestas, de índole local, regional, nacional e internacional sin perder los matices y conceptos desarrollados por la Facultad de Arquitectura de la Universidad La Gran Colombia.

1.5.1. Fase Diagnóstica

En esta fase se recogió toda la información que fuera pertinente al proyecto, tanto en temáticas como en la determinación de variables que intervienen y afectan los urbanístico,

lo social, lo cultural, lo ambiental, se realizaron las entrevistas a diferentes actores involucrados dentro de las dinámicas del proyecto (Ver anexos No.2, 3, 4) y se realizaron los estudios correspondientes a los planos y proyecciones desde el plan de ordenamiento territorial y el desarrollo municipal.

1.5.2. Fase Conceptual

En esta fase se realizó un barrido bibliográfico por diversas fuentes y documentos que aportarán todos los sustentos teóricos que permitieran dar el soporte necesario al proyecto, además de la consulta de referentes y antecedentes de diferentes investigaciones alrededor de las temáticas de renovación y desarrollo urbanístico.

1.5.2. Fase Proyectual

Fase donde se colocaron todos los insumos que contribuyeron al desarrollo del proyecto en lo arquitectónico, lo urbanístico, el diseño como tal y todos los componentes que fortalecen la propuesta.

Capítulo 2. Fase Diagnóstica

2.1. Fase de Análisis

En esta fase se tomaron varios elementos para el análisis, en primer lugar se realizó un trabajo de campo que consistió en realizar entrevistas a varios actores directamente relacionados con el proyecto, atendiendo a las variables sociales, turísticas, ambientales, de desarrollo, proyección, comercial, ambiental, seguridad etc; entre ellos autoridades gubernamentales, autoridades en materia de arquitectura regional, empresarios, docentes y vecinos del sector, en segundo lugar se realizó un estudio de campo a través de bitácoras, de las características originales del Sector de la circunvalar, Malecón y parque Isla de Aventura, en estas condiciones se planteó el proyecto de tal manera que permitiera conservar los ejes ambientales, pero mejorando la provisión de espacios públicos a través del aumento en el índice de construcción, para liberar espacios que serían convertidos en parques, plazas o corredores peatonales.

Se definió la creación de corredores peatonales en forma diagonal sobre el primer nivel de las construcciones, que permitirían el flujo de residentes y vecinos del sector y además la comunicación de los mismos con los servicios ofrecidos por el proyecto que van desde espacios deportivos (canchas de baloncesto, fútbol, entre otros), como locales comerciales y puntos de información turísticos, reafirmando la intención de generar espacio público.

A partir de la creación de edificaciones sobre los bordes de las manzanas originales, se proyectaron edificios en altura que oscilaran entre los 15 y los 20 pisos y que albergaban en su interior patios, en algunos casos privados y en otros públicos, para promover conjuntos autónomos con algunos cerramientos, pero que a la vez se pudieran integrar con el espacio público y con los demás sectores residenciales.

La intención de crear espacios compartidos, como los corredores viales, permitían la instalación de actividades abiertas en los primeros pisos de las edificaciones, con lo cual se podría reactivar el uso comercial y la presencia de personas que transitaran por el sector, ya fuera por los corredores viales o por los andenes.

Otra de las características del proyecto está definida por cambiar la dinámica de ocupación del suelo, es decir pasar de un uso residencial a un uso mixto para promover actividades cotidianas que resolvieran las necesidades básicas de los nuevos residentes y a la vez pudieran devolverle la vitalidad al sector.

Dentro de las actividades que se proyectaron estaban los usos institucional, administrativo, comercial y uso dotacional comprendidos entre la circunvalar y el eje de la parte histórica de la estación del tren hasta la conexión con el parque isla aventura, y los ejes viales principales: la calle 2ª y la Avenida Toma,

Se planteó la conformación de calles intermedias subterráneas, llamadas vías de servicios, que sirvieran para tener acceso a los garajes y que a su vez se convirtieran en las zonas de carga y descarga propias de un lugar que produce basura, requiere mercancías, mantenimiento de la infraestructura y eventuales mudanzas.

En términos de renovación urbana la presencia de un alto número de residentes, comerciantes y familias en el sector ayuda a que estas dinamicen y se hagan partícipes de las diferentes actividades culturales que se desarrollan en este sector de la ciudad.

Como parte de las entrevistas realizadas a residentes del sector una de las preguntas se refería a la seguridad alrededor de sus viviendas, que era precisamente la intención de la Alcaldía de Neiva con la ejecución de los diferentes proyectos planeados, se esperaba que mejorara sustancialmente dado que las nuevas construcciones traerían en consecuencia una vigilancia permanente para el sector.

2.2. Variables

Las variables surgen de la relación entre los conceptos y las dinámicas propiamente dicho del contexto en el que se va a desarrollar el proyecto por tal razón serán objeto de estudio las variables que a continuación se esquematizan, relacionando además indicadores y resultados esperados, cabe anotar que las variables suministraron información en las diferentes fases del proyecto tanto en el diagnóstico, como en la formulación y desarrollo del proyecto.

VARIABLES	INDICADORES	RESULTADO ESPERADO
URBANISTICAS	Definición de usos, índices de ocupación y Construcción. Red vial y perfiles viales Redes de servicios públicos Delimitación de unidades de actuación urbanística. Sistemas estructurante. Usos ,tratamientos sectores Normativos Asignación de cargas urbanísticas	Provocar una renovación urbana Dinámica inmobiliaria de sector Articulación entre lo urbano y lo natural, ecológico y ambiental. Potenciales beneficios de urbanización y construcción nueva. Calidad y dotación urbanística. Generación de espacios públicos, vías, espacios recreativos, servicios públicos, equipamientos Públicos.
AMBIENTALES	Elementos que por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos deban ser conservados. Características geotécnicas, geológicas topográficas y ambientales Zonas de amenaza y riesgo. Disposición y manejo de vertimientos.	Dinámicas espaciales desde lo bioclimático y topográfico
SOCIALES	Crear sentido de pertenencia y Apropiación Uso del espacio. Estrato social y clase social La ocupación. Desarrollo socio- cultural. Dinámica y ritmo de vida. El usuario y lo público Seguridad Social	Factores de arraigo con el espacio físico urbano. Afectación del espacio público sobre los recorridos Urbanos. Caracterización sociocultural de los espacios urbanos

Tabla 2: Variables Diseños Esquemáticos

Capítulo 3: Fase Conceptual

3.1. ¿Qué se entiende por renovación urbana?

Hoy en día la renovación urbana puede entenderse como un instrumento de gestión de suelo que a partir de tratamientos busca mejorar las condiciones físicas de un sector determinado por medio de programas de reciclaje y cualificación de estructuras urbanas que además buscan consolidar las estructuras sociales.

Sin embargo esta concepción de la renovación no siempre tuvo estas características, para la década de 1950, época en que la renovación urbana comenzaba a ser implementada de forma importante y significativa en el contexto Europeo en países como Francia (uno de los más destacados en cuanto a programas de renovación urbana desde las políticas implementadas por el Barón de Haussmann en París, con las que cambió radicalmente, en términos urbanísticos y a la vez políticos la capital francesa), se adelantaban más de 100 proyectos que llevaron a la demolición de aproximadamente 50.000 viviendas.

Este tipo de intervenciones se desarrollan, por lo general en un sector que ha pasado por un proceso de abandono y en el cual se cuenta con los servicios necesarios para hacer de este, un lugar atractivo a la población.

Con base en esta evidencia y en los conceptos desarrollados por el sociólogo Henri Coing, profesor emérito de la Universidad de París XII Val de Marne, es posible afirmar que la renovación para 1960 y 1970 estaba asociada a la destrucción, especialmente de viviendas, pues los procesos llevados a cabo se hacían sobre todo en áreas residenciales bajo la justificación de que las construcciones estaban degradadas, lo que le daba un carácter indigno a las áreas habitadas. Otros autores destacados en el tema como Pierre Merliu, definían la renovación urbana en la década de los 80 como

“demolición con miras a nueva construcción de un sector urbano ocupado”

Teniendo en cuenta que bajo tales parámetros se llevaban a cabo diferentes intervenciones de renovación urbana, es posible entender los argumentos formulados por múltiples críticos, que le atribuyen a la renovación urbana un carácter devastador no sólo en términos físicos, sino humanos, ya que con la destrucción de viviendas se incurría también en un desplazamiento agresivo de las personas que originalmente habitaban el lugar.

En este contexto, la renovación urbana se comprende como un instrumento de planificación que permite lograr densificación poblacional del sector intervenido, valorización del suelo, inversión extranjera, mayores índices de consumo, lo que quiere decir, dinamización económica del sector y más impuestos para la ciudad, entre otros beneficios, en definitiva mejorar la calidad de vida de la población en general.

Estos conceptos son referentes importantes para entender cuál era el objetivo de un proyecto de renovación urbana en la época en Colombia y bajo qué parámetros puede este ser analizado, considerando que quienes han liderado el tema de la renovación en el país se han visto fuertemente influenciados por los acontecimientos europeos.

3.2 La Dimensión Estructural y Urbanística

Las poblaciones humanas transforman permanentemente el ambiente natural para satisfacer sus necesidades biológicas y sociales y brindar una infraestructura base para el desarrollo de las actividades sociales, económicas y político-administrativas.

Esta dimensión “comprende el análisis de las relaciones urbano regionales y urbano rurales que se desprenden de la disposición de los asentamientos, las relaciones de flujos que existen entre ellos, el uso y ocupación del suelo, los patrones de asentamiento poblacional y en general la funcionalidad de cada uno de los elementos constitutivos del territorio” (Tomada de la evaluación y seguimiento POT 2008-2011)

Esta dimensión está asociada, entre otras, con el hábitat construido, la definición de la localización de infraestructuras, servicios y equipamientos, la determinación de las unidades de actuación urbanística, las economías externas y de aglomeración, los vínculos y accesibilidad, las funciones urbanas para el desarrollo de sistemas logísticos y el entorno innovador.

Comprender esta dimensión permite reconocer los desequilibrios en la disponibilidad y acceso a las funciones urbanas, identificar los factores para fortalecer las centralidades existentes y facilitar la integración de las diversas zonas alrededor de dichas centralidades, para propiciar el acceso a tales funciones, sin que necesariamente estén uniformemente distribuidas en el espacio.

Esta dimensión también contempla la gestión del riesgo de desastres relacionada con fenómenos de origen socio natural, tecnológico y humano no intencional. Esto supone que el desarrollo, además de sostenible, debe ser seguro en términos de no ser interrumpido por situaciones de desastre (por ejemplo, el cambio climático reconfigura los escenarios de riesgo de desastres).

Para el caso específico de Neiva, como ciudad capital del departamento del Huila reviste especial trascendencia marcar la pauta en el proceso de revisión del plan de ordenamiento territorial, toda vez que ello permitirá mostrar los puntos de partida para los diferentes proyectos en el actual POT, A pesar de los avances que han representado para el municipio de Neiva y el Departamento, la formulación de muchos proyectos, también es cierto que existen deficiencias en muchos aspectos, entre otros la construcción de territorio equitativo, productivo y sostenible, algunas de las limitaciones más notorias son (Tomada de la evaluación y seguimiento POT 2008-2011)¹:

- Limitada o inexistencia relación entre la visión y disposiciones territoriales adoptadas en el POT con la visión y disposiciones socio-económica y en general sectorial del municipio.

- Falta de normalizar la expedición de normas para la parcelación de los predios rurales destinados a vivienda campestre de los cuales deberán tener en cuenta la legislación agraria ambiental.

- Adoptarse las medidas para la protección del medio ambiente de los recursos naturales y defensa del paisaje así como el señalamiento de áreas de reserva y conservación de protección del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico y ambiental.

¹POT Neiva 2008- 2011

- Ausencia de un estudio para determinar las zonas de alto riesgo para la localización de asentamientos humanos.

- Falta de un estudio para la localización de actividades, infraestructura y equipamientos básicos, expresados en los planes de ocupación del suelo, el plan vial y de transporte, el plan de vivienda social, los planes maestros de servicios públicos, el plan de determinación y manejo del espacio público.

- Ausencia de un estudio para trazar estrategias de crecimiento y reordenamiento de la ciudad, y los parámetros para la identificación y declaración de inmuebles y terrenos de desarrollo y construcción prioritaria.

- Ausencia de un estudio para determinar la localización y dimensionamiento de zonas determinadas como suburbanas con precisión de los índices máximos de ocupación y usos admitidos, teniendo en cuenta su carácter de desarrollo de baja ocupación y baja densidad, las posibilidades de suministro de agua potable y saneamiento básico y las normas de conservación y protección del medio ambiente.

- Falta de referente regional de ordenamiento y desarrollo que orienten las decisiones municipales garanticen su armonía y complementariedad.

De acuerdo a lo anterior se evidencia que hay un fraccionamiento territorial entre el municipio y la región, que se manifiesta en la falta de coherencia en los diferentes programas y proyectos del POT y marcan insuficiencia a la hora de ejecutarlos, muchos de ellos, presentan atraso y otros ni siquiera se les dio inicio.

La propuesta planteada forma parte de un mega proyecto que involucra precisamente el desarrollo urbanístico y de equipamientos en la zona riverense al río Magdalena conocida como Circunvalar y Malecón que ha contemplado la nueva administración en su POT 2012-2015 “ unidos para Mejorar” y que pretende en la

dimensión Ambiente construido en el sector vivienda y desarrollo urbano y de equipamiento municipal, atender Los parques y zonas verdes de la ciudad se encuentran en total abandono; asimismo el plan de vivienda Bosques de San Luis que requiere mayor equipamiento (parques, centros de salud, colegios etc.), para las cinco mil familias que van a residir en este sector y por supuesto el parque temático Isla aventura, además de dotar de una infraestructura hotelera y de servicios que permitan el incremento del turismo en la ciudad de Neiva.

3.3. Elementos de la Morfología Urbana

Es importante considerar algunos elementos morfológicos urbanos que sirvieron de análisis en el manejo de las variables propuestas para el proyecto de renovación y desarrollo urbanístico en cuestión, ya que precisamente sobre ellos se centra la actuación del diseño: la trama, la manzana, la calle, las edificaciones, que configuran entre otros el tejido urbano y que Pérgolis (2002:11) son elementos capaces de determinar la ciudad.

3.3.1. La trama

Patrón bidimensional que organiza la forma urbana, se refiere al tratamiento y articulación del plano del suelo (texturas y composición) está definida por una combinación de llenos y vacíos.

Para el caso particular del Malecón, circunvalar está formado por plazoletas de comidas, del pescador, cacica Gaitana, Puerto de las damas, parque Isla de Aventura, con edificaciones como la Universidad Cooperativa, colegio Ceinar, etc.



Figura 1: Fotos Tipologías morfológicas Circunvalar Neiva

3.3.2. La Manzana

Unidad básica de la trama, se presenta definida de acuerdo al tipo de trazado; en ella ocurre la parcelación y subdivisión del suelo tanto público como privado. La manzana provee el espacio para la organización de los usos del suelo.



Figura 2: Distribución del sector por Manzanas

3.3.3. La Calle

Entendida básicamente como una formación lineal, es el elemento de transición entre el espacio público y el privado. A partir de la calle se organiza y distribuye la trama urbana, a través de los siguientes parámetros: fachada o paramento, pórtico, cercas o verjas y cubiertas.

3.3.4. La Plaza

Sintetiza la idea de ciudad y representa el escenario de la historia, de la cultura, de los gustos locales y tradiciones. La plaza como lugar de lo público, por excelencia, es la resultante de la agrupación de edificios entorno a un espacio libre.

En Neiva se cuenta con afectación al proyecto con la Plaza Santander y la Plaza cívica.



Figura 3: Foto Plaza cívica y Plazoleta Santander

<http://maheribertavegacoronel.blogspot.com/2008/05/bodegones.html>

3.3.5. La Plazoleta o Plazuela

Es un espacio a manera de pequeña plaza, que al igual que ésta, se caracteriza por ser un espacio público donde también prevalecen los elementos arquitectónicos y donde se relacionan los espacios públicos con el usuario.

El sector considerado en el proyecto tiene plazoletas como la del Malecón en donde hay un espacio para viandas y comidas, otro para los artesanos y otro para bebidas.



Figura 4: Plazoleta Malecón-viandas

3.3.6. Los Parques

Espacios al aire libre destinados a la recreación y contacto con la naturaleza, incorporadas dentro o alrededor de la ciudad.

Neiva posee en el sector objeto de estudio, el parque Isla de Aventura.

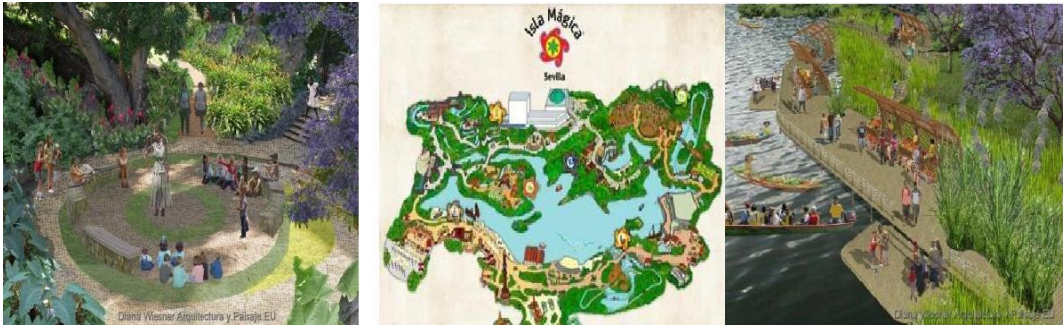


Figura 5: Parque Isla de Aventura
Fuente Diana Weisner

3.3.7. Espacios Residuales

Son aquellos espacios que se crean contra el paramento de las edificaciones. En zonas consolidadas se generan entre viviendas o edificios, de alturas variables, y con acabados disímiles.

En el sector de intervención del proyecto hay gran variedad de espacios residuales, generando espacios perdidos y afectando la continuidad de la imagen y el mejor aprovechamiento de los espacios construidos.



Figura 6: Fotos sector circunvalar con espacios residuales

3.3.8. Las Edificaciones

Representan la parte física construida de la ciudad. Los edificios son considerados como elementos ordenadores dentro de la trama que facilitan la orientación, la legibilidad y el uso urbano del espacio público.

En el sector se cuenta con varios edificios entre ellos el de la Universidad cooperativa que sirve de referente para los Neivanos, también existen otras construcciones de mediana envergadura.



Figura 7: Edificaciones del sector-UCC

Fuente: Propia

3.3.9. La residencia, Vivienda o Tejido

Constituyen la mayor parte de la superficie urbana, se transforman con el tiempo y pueden también cambiar de funcionamiento; le confieren carácter en el tiempo a la ciudad. El estudio de la residencia implica también determinar la dureza de las edificaciones en edificios de dureza media, aquellas edificaciones nuevas y/o un buen estado de conservación, bien construida y bien mantenida.

A continuación un muestreo de las viviendas objeto de estudio alrededor de la circunvalar.



Figura 8: Viviendas en la Circunvalar Neiva

3.4 Marco Histórico

Neiva además de ser la capital del departamento del Huila, en Colombia y estar 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 el Río Las Ceibas y el Río del Oro; es la principal ciudad del suroccidente colombiano, ya que además de ser el puerto de conexión para las ciudades capitales de Florencia, Mocoa, Popayán y Pasto, es el eje de la economía de los departamentos del Huila, Caquetá y Putumayo.

Su área metropolitana posee una economía muy dinámica basada en el ecoturismo, gastronomía, industria y comercio, es una de las conurbaciones colombianas aún no oficiales pero existentes de facto en el norte del departamento del Huila. Sus municipios satélites son Rivera, Palermo, Tello, Baraya, Aipe, Villavieja y Campoalegre. Tiene según el último censo 481.159 habitantes.

Esta tierra de promisión tiene sus historias entorno al origen de su nombre. Sostienen algunos que fue dado por los españoles, dada su semejanza con algún lugar de Portugal o las Antillas. Sin embargo, al parecer la palabra Neiva tiene un origen más universal: Neiva o Nieva, es el nombre de un río en la Rusia Occidental. También es el nombre de una aldea de Rusia, es el nombre de una aldea de Piamonte, el nombre de un río de Portugal Naybe,

Significa culebra en lengua cuna. También se asegura que los españoles le dieron este nombre por su semejanza con el Valle de Neyba en Santo Domingo, igualmente en su libro *El Huila y sus Aspectos*, el historiador Joaquín García Borrero sugiere que el nombre de Neiva pudo provenir de Haití en donde los Españoles encontraron un río que los naturales llamaban Neyve o Neyva.

En este contexto se desarrolla el proyecto de renovación y desarrollo urbanístico al borde del Río Magdalena, Malecón y Parque Isla de Aventura de la ciudad de Neiva por tal razón es importante referenciar históricamente lo que representa para los Neivanos los lugares en mención:

Malecón del Río Magdalena

Hace parte del eje estratégico "Neiva Destino Turístico" que comprende la recuperación ambiental del río Magdalena desde el monumento a la Gaitana hasta el muelle del Caracolí, sector que se ha denominado "Malecón del río Magdalena".



Figura 9: Plazoleta de viandas y comidas Neiva

Su primera fase desarrolló un área que va desde el Mohán en la avenida circunvalación con calle 10, hasta la desembocadura de la quebrada La Toma en la calle 15, dotando de andenes y plazoletas los alrededores para que visitantes observen desde ellos el río Magdalena

Cuenta con una plazoleta de viandas y comidas típicas de la región; zonas verdes; plazoleta de canoeros donde prestan el servicio de transporte para dar un paseo por el río.



Figura 10: Plaza de Artesanos

En el Malecón del Río participan artesanos huilenses a quienes se les estimula la dedicación y creatividad en el quehacer cotidiano. Cada uno de ellos demuestra el conocimiento y dominio del oficio en una muestra de creatividad que debe relacionarse con los oficios artesanales tradicionales o nuevos que contengan una fuerte expresión ancestral, entre los que figuran aquellos productos inmersos en el concepto de artesanía contemporánea.

Igualmente, exponen sus productos artesanos en proceso de formación y por supuesto, en una plazoleta popular como esta, también hacen presencia los comerciantes de artesanías y de productos populares que se asemejan a la artesanía.

El visitante encontrara utilitarios, alfarería, tejeduría, bisutería, transformaciones de material vegetal, entre ellos el totumo, el balso, así como muebles de madera, entre otros.

Monumento a la Cacica Gaitana

El monumento está situado en la avenida circunvalar con carrera 1, allí se puede observar el río Magdalena en su paso por la ciudad. La escultura fue elaborada por el Maestro Rodrigo Arenas Betancourt, tiene 16 metros de altura y 12 de ancho, posee dos caras una amorosa y maternal, y otra, vengativa y guerrera.

En cuanto a la parte histórica de la Cacica Gaitana y lo que representa para los Neivanos puede decirse a través de la narración de un anciano cacique Gambiano y traducida por el Magister Humberto Alvarado, Catedrático de la Universidad Surcolombiana. Antiguamente en 1.492, llegaron los blancos a robar nuestras tierras. Luego (1.538) llegaron más y más y trataron de acabar con los paeces, pijaos y guarnbianos. Más tarde llegó un blanco llamado Pedro de Añasco. Como él venía a robar oro y tierras, principió matando a un hijo de un cacique Páez llamada La Gaitana.

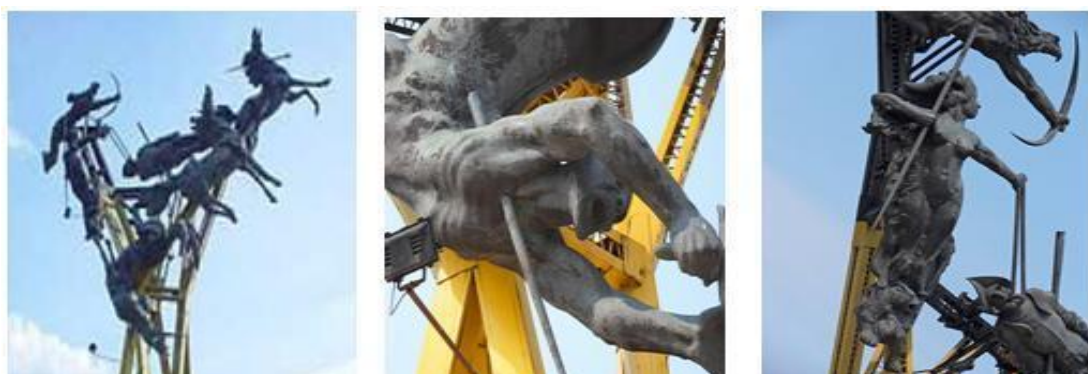


Figura 11: Monumento a la Gaitana

Gaitana, aunque siendo mujer, con mucho coraje ordenó buscar al blanco con la condición de que se lo trajeran vivo. Cuando llegaron a donde él estaba, lo encontraron comiendo y con un montón de oro a su alrededor. Entonces los indios sin hacer notar su presencia, se llevaron a Pedro de Añasco. La Gaitana lo esperaba con una piedra puntiaguda con la cual le sacó los ojos, como venganza por la muerte de su hijo.

La historia es así; pero hasta hoy los blancos tienen a la Gaitana como ejemplo de mujer subversiva, por eso a los indígenas de ahora también nos dicen lo mismo y eso es lo que nos enseñan, en lugar de enseñar la verdadera historia. Pero ahora nos hemos puesto de pie, con los ojos abiertos para recuperar lo que nuestros antepasados perdieron, engañándolos o matándolos, como también para defender nuestras costumbres, que han hecho acabar haciéndonos avergonzar de ellas. Esto lo lograremos pero luchando unidos y con coraje.

3.5. Marco Referencial

La improvisación y la irresponsabilidad constituyen en general el sello de la administración pública, y para muestra me voy a referir a un solo botón de la chaqueta del ordenamiento urbano en la ciudad de Neiva, demostrativo de esa endemia que hace de aquella una actividad paquidérmica y nociva que en lugar de resolver los problemas de la comunidad los eterniza, cuando no los agudiza, en perjuicio de la misma sociedad.(desorden urbano, Aníbal Charry, 2002)².

1 Anibal Charry, desorden urbano. 2002

² Acuerdo o26 de 2009 Concejo Neiva

En efecto, el famoso Plan de Ordenamiento Territorial, conocido como POT, en lugar de ordenar nuestra capital, lo que ha hecho es mantener el desorden urbano y cuando se ha aplicado como en el caso del camellón de la 14, se ha incrementado el desorden por cuenta de esa malhadada improvisación de nuestros gobernantes, porque no tienen claro lo que significa definir un modelo de ciudad que determine a su vez los objetivos, directrices, políticas, metas, estrategias y normas que han de adaptarse para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio municipal y la utilización del suelo como lo establece con lógica la Ley de ordenamiento territorial.

Es así como el Acuerdo 026 de 2009³ del Concejo de Neiva que contiene el POT, dispuso entre otras improvisaciones, porque no se tenía la más mínima intención de cumplirlo, la realización del Plan Parcial de Renovación Urbana para el Centro Tradicional de Neiva, dentro de un término no mayor de seis meses luego de la adopción del Acuerdo, que ha transcurrido por supuesto sin que se haya realizado, manteniéndose el desorden en este punto estratégico de la ciudad que constituye el eje del ordenamiento urbano, que se supone tiene que ordenar el famoso pero eunuco POT, que es sin hipérbole un monumento a la improvisación y a la falta de planificación de la ciudad.

Y digo que no se tenía la más mínima intención de cumplirlo, porque cuando se le solicitó a la administración municipal el cumplimiento de las normas que contienen el Plan de Renovación del Centro de Neiva, Insólitamente y sin empacho alguno afirmó que no se podía cumplir porque estaba en proceso de ajuste en lo relacionado con el sistema estratégico de transporte público de acuerdo a lo dispuesto en la ley 1083 de 2006.

Es decir, la administración municipal fusiló antes de que llegara la orden, pues como lo pueden advertir los lectores el Acuerdo es posterior a la Ley, y para poderlo expedir para que se cumpliera tuvo que haber tenido en cuenta lo que ésta ordenaba en materia de transporte público y no ahora para no cumplirlo, confirmando la dejadez y la irresponsabilidad en la planificación urbana.

Irresponsable la administración municipal que presenta el POT, e irresponsable el Cabildo capitalino que lo aprobó sin tener en cuenta lo que ordenaba la ley 1083, que dispuso que los alcaldes tendrían un plazo de 2 años para adoptar los planes de movilidad, el cual ya estaba vencido cuando se expidió el inútil Acuerdo de marras que como se ha dicho no se podía cumplir por la improvisación y la insensatez. Increíble pero así funciona la administración municipal que languidece con más pena que gloria, dando ejemplo de estímulo a la corrupción y a la incuria urbana

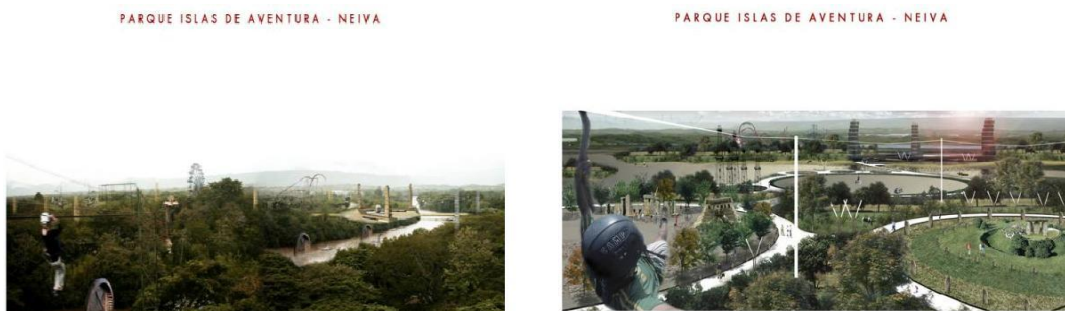


Figura 12: Parque Islas de Aventura

<http://parqueislasdeaventura.diana.weiswww.google.com.co/imgres>)



Figura 13: Mapa parque Islas de Aventura

<http://parqueislasdeaventura.diana.weiswww.google.com.co/imgres>

Otro referente resulta pertinente para el proyecto estudios realizados en el puerto de Guayaquil es el noveno más importante de América Latina (Publicado el 09/Julio/2009 | 00:11 Crecimiento de los puertos).

De los 50 puertos más grandes de América Latina, el de Guayaquil ocupa el noveno puesto, según el ranking de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

Según el estudio, los puertos con mayor crecimiento de la región son los de Panamá y el Perú. Además, la terminal marítima brasileña de Santos continúa siendo la más grande de transporte de contenedores, seguido por Colón y Balboa de Panamá.

En este último, por ejemplo, el tráfico de contenedores alcanzó los 2,1 millones de TEU (contenedores de 20 pies) el año pasado, es decir, que se registró un aumento de 334 199 TEU a diferencia de 2007, de acuerdo a una publicación del portal web Latin Business Chronicle.

De hecho, el tráfico en Balboa se ha duplicado desde 2006. "Este puerto ha tenido un crecimiento importante los últimos tres años", dijo Gabriel Pérez, experto en infraestructura y transporte en CEPAL.

Según la publicación, las cifras demuestran que ningún otro puerto creció tanto como Santos, pues aumentó el paso de contenedores de 142 073 TEU a 2,6 millones, mientras que el tráfico en Balboa se ha duplicado desde 2006.

El puerto de Limón-Moin en Costa Rica se mantiene como el más grande de América Central, en segundo lugar el Puerto Cortés en Honduras; le sigue Santo Tomás, Quetzal y Barrios en Guatemala, según indica la lista de posiciones.

América del Sur, también posee un gran número de puertos importantes que permiten ampliar las relaciones comerciales, es así que el puerto peruano lo obtuvo un crecimiento más fuerte que en años anteriores, ya que en lo que va del año tuvo un aumento del 50,7%. Se transporta un promedio anual de 34 860 TEU.

Mientras que el crecimiento del puerto Arica en Chile se ubicó en un 33,7%. Asimismo, Puerto Bolívar en Ecuador creció un 1,3% y Caucedo en la República Dominicana obtuvo un 28,3%. (APB)

Un referente para el proyecto podría estar dado por **el Malecón 2000**⁴ que es un proyecto de regeneración urbana del antiguo Malecón Simón Bolívar, de 2.5 km de extensión en donde se puede disfrutar de los grandes monumentos de la historia de Guayaquil, museos, jardines, fuentes, centro comercial, restaurantes, bares, patios de comida, el primer cine IMAX de Sudamérica, así como muelles, desde donde se puede abordar embarcaciones para realizar paseos diurnos y nocturnos por el río Guayas y miradores entre otras atracciones.



Figura 14: Malecón Junto al río Guayas

[.\(http://commons.wikipedia.org\)](http://commons.wikipedia.org)

Constituye una de las más grandes obras emprendidas por la ciudad de Guayaquil y considerada modelo a nivel mundial, además de haber sido declarado 'espacio público saludable' por la Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS).

El Malecón 2000, creado e iniciado en la administración del alcalde Ing. León Febres Cordero, ex Presidente de la República del Ecuador, tuvo como finalidad desde el principio de su concepción, la revalorización del casco

⁴ Malecón 2000, proyecto regeneración urbana Guayaquil.

comercial de la ciudad de Guayaquil, creando espacios que propiciaran la regeneración urbana, propósito que se ha cumplido gracias a la decisión de sus Líderes, tanto del sector público como privado, que creyeron en la factibilidad de lo que ahora es una gran realidad que recibe la visita de connacionales y extranjeros que admiran y disfrutan de la seguridad y belleza que confiere uno de los lugares más visitados de la ciudad con un aproximado de 95 millones de visitas desde la inauguración de la primera etapa en octubre de 1999.

La Fundación Malecón 2000, entidad de derecho privado y sin fines de lucro, administra el lugar del mismo nombre mediante comodato celebrado con la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, esta Fundación está conformada por las entidades públicas y privadas más representativas de la ciudad, siendo su presidente actual el Abogado Jaime Nebot Saadi, alcalde de la ciudad, que con decisión ha logrado culminar esta obra que enorgullece a todos los ecuatorianos y es un referente de Guayaquil.

El Malecón 2000 es un lugar público en el que el visitante puede realizar múltiples actividades sólo o en familia, es un circuito turístico que conjuga la arquitectura moderna con los legados históricos, la naturaleza y el marco romántico natural que proporciona el Río Guayas le han permitido al ciudadano común apropiarse de cada espacio que lo forma y por ende cuidarlo y enseñar a los demás que el Malecón 2000 pertenece a la ciudad.

El Malecón es un pilar histórico de la ciudad, ya que desde él se expandió su crecimiento y a los inicios de la urbe tuvo un importante papel en su desarrollo y embellecimiento. Luego, en una época, por imprudencias del destino estuvo desligado de Guayaquil; pero siendo lo que fue, se rescató y renovó, dándole un nuevo brillo a la ciudad.

Ahora es un honor para los guayaquileños poder disfrutar de los colores del Malecón y desde él, los de la ría. El Malecón 2000 ha vuelto a ser el corazón de la ciudad y quiere compartir con todos sus huéspedes la maravilla de su paisaje. No se puede dejar

de visitar Guayaquil sin conocerlo por primera vez o nuevamente.

Está dividido en sectores, los mismos que muestran la variedad de las grandezas de Guayaquil, cada uno de ellos con un color diferente. Así en su comienzo muestra la diversidad de banderas del Ecuador con un colorido contrastante, para que el “Palacio de Cristal” que muestre con sencillez su imponente mirada.

3.6. Marco Legal

Se tendrá como referentes legal la información suministrada por los siguientes entes:

- Alcaldía de Neiva*

- Despacho Alcaldía*

- Municipio de Neiva

Que el artículo 463 del citado Acuerdo establece que para su correcto desarrollo y aplicación, las normas urbanísticas generales del municipio suministran un conjunto de instrumentos encaminados a asegurar la congruencia entre sus contenidos y las disposiciones que los concretan en la norma complementaria.

Estos instrumentos constituyen procesos técnicos que, mediante actos expedidos por las autoridades competentes, contienen decisiones administrativas para desarrollar y complementar el Plan de Ordenamiento Territorial que es emitido como reglamentación urbanística. Que en el tratamiento de desarrollo se deben definir para los suelos urbanos y de expansión urbana, las normas correspondientes, estableciendo sus particularidades en cuanto a localización, densidades, índices básicos de edificabilidad y demás contenidos técnicos de planificación y gestión que permitan su aplicación real.

Que el Decreto 4065 de 2008 establece la necesidad de reglamentar las actuaciones para la urbanización e incorporación al desarrollo urbano de los predios y zonas sin urbanizar en suelo urbano y de expansión urbana. Que si bien el Plan de Ordenamiento Territorial de Neiva, estableció las normas generales alusivas a los tratamientos urbanísticos, es necesario reglamentar dichos tratamientos, con el fin de asegurar la debida ejecución de las disposiciones contenidas en el POT, en tal virtud es preciso consolidar, definir, complementar y reglamentar, en lo referente a la aplicación de las normas urbanísticas, cesiones y el reparto de cargas y beneficios establecidos por la legislación nacional vigente.(Ver anexo No.1).

En el proyecto a realizar se utilizaron como base legal los decretos 2811 de 1974, decreto 2181 de 2006, pot Neiva, y documentos de la alcaldía de Neiva, Cam, Comfamiliar de los que delimitan en la parte legal y determinan de qué manera se debe desarrollar el proyecto.

ENTE	NORMA	PROPOSITO	RELACION PROYECTO
CONSTITUCION NACIONAL	Ley 300/96	Desarrollo de programas de recreación y turismo de interés social, con el propósito de que las personas con limitados recursos económicos, puedan acceder al ejercicio de su derecho, al descanso y al aprovechamiento del tiempo libre.	Facilitar el ejercicio de sus funciones. Desarrollar el proyecto conforme a los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad durante el diseño y construcción de la obra.
GOBERNACION DEL HUILA	Plan de Desarrollo 2008 – 2011 “Huila Naturaleza Productiva”	Lograr la reactivación turística del Huila y su capital Neiva para que esta se consolide como ciudad-región, posicionándola nacional e internacionalmente	Estabilidad de las Islas, en los cuales se soporta la viabilidad económica y social del proyecto.
POT NEIVA	el Plan de Desarrollo de Neiva “Un Pacto por lo Nuestro”	contempla un eje estratégico denominado “Neiva Destino Turístico”, a partir del cual se pretende convertir a la capital huilense en uno de los principales destinos nacionales para el turismo (con énfasis en cultura, aventura y naturaleza) y el ecoturismo	un planteamiento Urbanístico y Arquitectónico, que responda a las expectativas de desarrollo de la ciudad y el entorno
CORMAGDALENA	Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 1-0029-2009 celebrado entre la	el objeto consistente en el "Diseño y Construcción de Obras para la protección de orillas, y diseño y construcción de embarcación turística y muelle	realizar los diseños y la construcción de obras para la protección de orillas para el parque nacional islas de aventura del municipio de Neiva

CAM	<p>el Programa IV: "Gestión Integral del Territorio Rural y Urbano"</p> <p>DG-53492 de mayo 17 de 2011</p>	<p>fortalecer la incorporación de determinantes ambientales estratégicos, relativos a áreas protegidas y biodiversidad, oferta y demanda de bienes y servicios ambientales, espacio público y gestión de riesgos, en los procesos de ordenamiento y planificación del usos rural y urbano del departamento del Huila</p> <p>en el cual da la viabilidad de terreno por ser el titular de los derechos de dominio de los mismos, autoriza al Alcalde Municipal de Neiva para que de inicio a la ejecución del proyecto parque Isla <u>Aventa</u></p>	<p>Manejo del Suelo, Disposición Final de Residuos Sólidos Manejo forestal y paisajístico Mantenimiento, limpia de la zona de los senderos, las obras de infraestructura que se lleven a cabo, mejorar los procesos de silvicultura para la protección de las especies forestales al interior del parque.</p>
COMFAMILIAR HUILA		<p>Aunar recursos y esfuerzos económicos, técnicos e institucionales para el apoyo de políticas y proyectos de recreación, cultura y turismo en beneficio de la población económicamente menos</p>	

		favorecida	
DATMA		Autorizar tala de arboles, reforestación	Manejo adecuado y normativo de las especies nativas, flora y fauna.

Tabla 3 Resúmen Marco Normativo

Capítulo 4. Fase Proyectual

4.1. Planimetrías Urbanas

El proyecto plantea que mediante dos ejes puntuales en forma de recorridos ambientales conecten la parte ambiental con la parte urbana, estos ejes están comprendidos entre la circunvalar y el eje de la parte histórica de la estación del tren hasta la conexión con el parque isla aventura.

Y que además de estos dos ejes desarrollados el proyecto cambie los usos del suelo del sector y las vías vehiculares generando un mayor aprovechamiento del espacio público la integración de los habitantes y que para el comercio informal haya un lugar específico y se tenga en cuenta en el momento de hacer la propuesta sabiendo que este sector es de gran potencial de aprovechamiento ya sea en eventos nacionales, departamentales e internacionales , los ciudadanos y turistas se les pueda brindar el confort no solo en lo arquitectónico sino también en la parte ambiental, social y cultural.

El proyecto lo que quiere es una integración de todos sus entes evaluados analizados y que generen la mejor solución a la necesidad del sector mediante las propuestas arquitectónicas y de espacio público.

A continuación se presentan los referentes tenidos en cuenta a nivel de diagnóstico que sirvieron para consolidar la propuesta del proyecto.

La Figura 15 presenta el mapa político administrativo tomados como insumo en el POT de Neiva 2011 en el se puede ubicar geográficamente la Zona a intervenir.

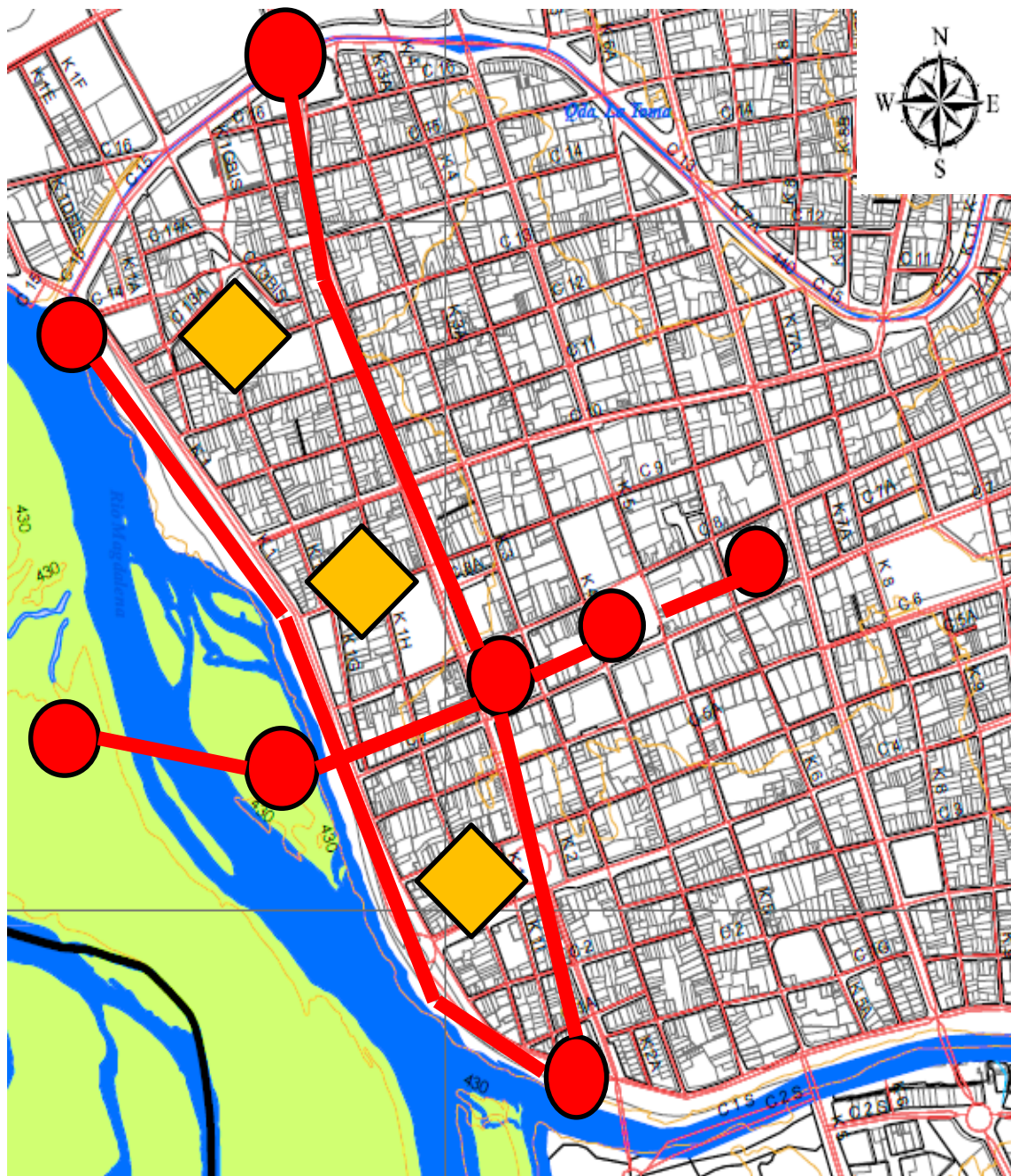





Figura 15: Plano Básico Urbano y Distribución Politico Administrativa

-  Puntos limites del Proyecto
-  Ejes principales del Proyecto
-  Area de intervencion del Proyecto

La Figura 16. Permite reconocer a la ciudad de Neiva a través de una zonificación general del sector, permitiendo visualizar e identificar la zona a intervenir mas delimitada de toda la ciudad de Neiva para asi iniciar un tratamiento de renovación urbana. También en el plano se tomó como referencia el punto de desarrollo sobre el río Magdalena, para ver las redes hídricas que desembocan en él como ejes fundamentales y su posible afectación en el proyecto.

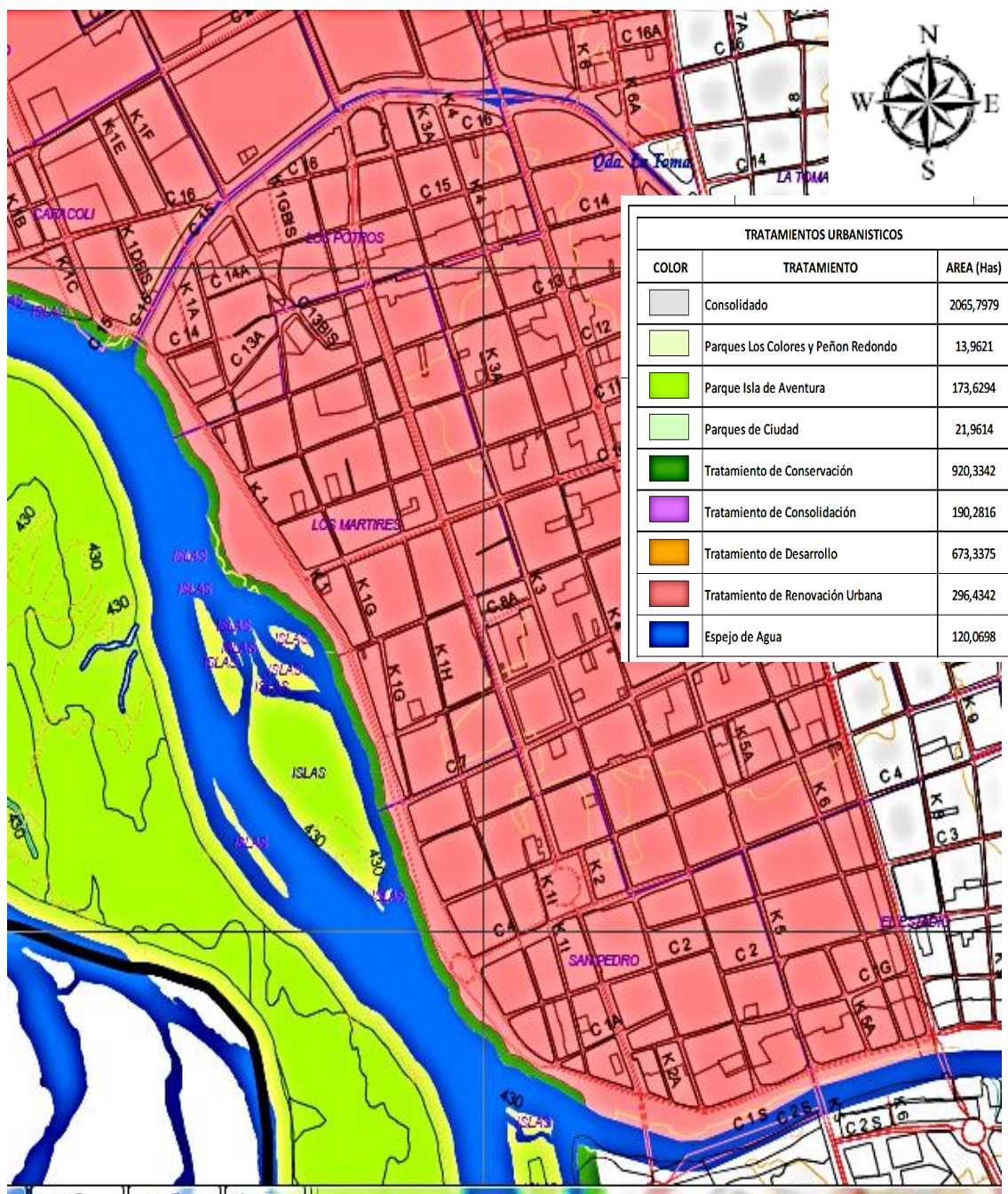


Figura 16: Plano de tratamientos Urbanísticos

En la Figura 17 encontramos el plano de los planes parciales para el sector donde se considera de vital importancia la reserva Natural en el parque Isla, y la ronda hídrica determinada por el Malecón que va desde la Av. Toma hasta el río Loro y contiguo a este esta toda la infraestructura establecida para renovación urbana comprendida desde la cr 7 hasta la Av circunvarar.

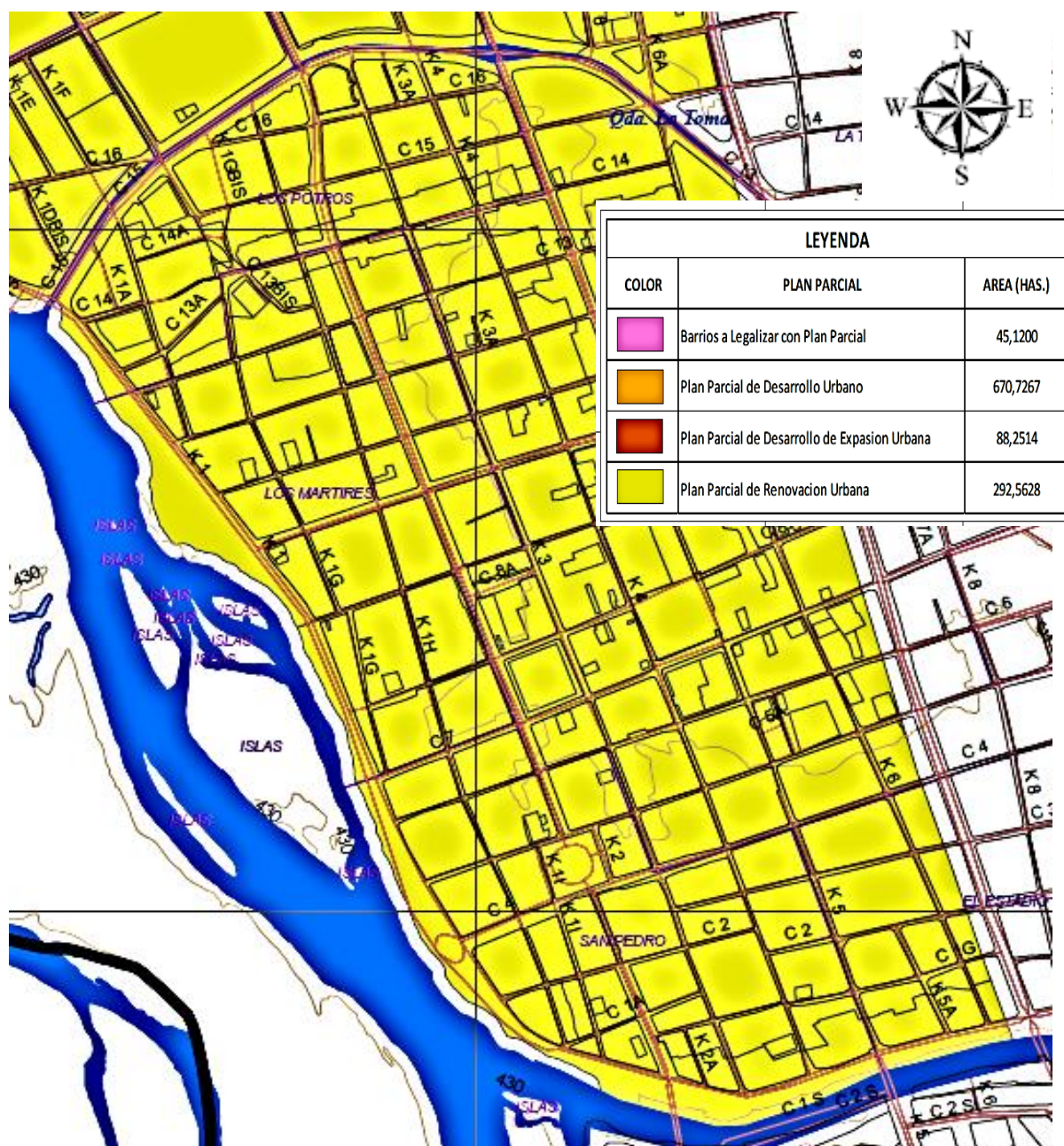


Figura 17: Plano de los Planes Parciales

La Figura 18 delimita las zonas de protección ambiental y permite reconocer cuales de estas está en la zona a intervenir, para el caso se encuentran a nivel de usos de equipamiento el parque deportivo, el parque ronda y el parque donde se ubican la plazoleta de comidas y artesanos. En cuanto a la protección ambiental se consideran de vital importancia la reserva Natural en el parque Isla, y la ronda hídrica determinada por el Malecón que va desde la Av. Toma hasta el río Loro.



Figura 18: Plano del sistema Ambiental

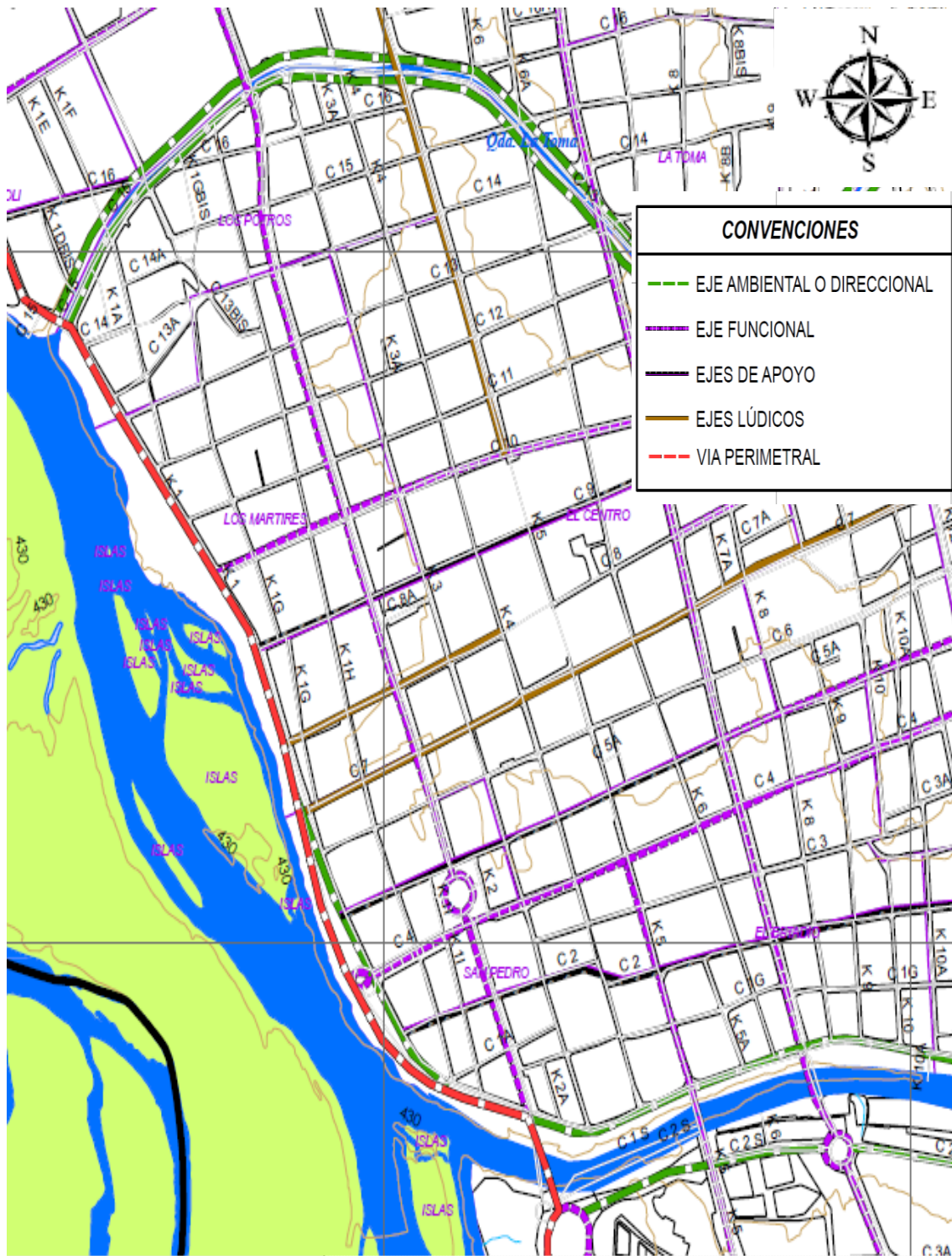


Figura 20: Plano de Ejes Estructurantes

La Figura No. 21 suministra información relevante relacionada con el transporte siendo la avenida circunvariar considerada de acceso intermunicipal por donde se transitan buses, carros de carga pesada, y automóviles particulares



Figura 21: Plano Sistema de Transporte y Equipamentos Urbanos

Figura No. 22 en cuanto a los equipamientos urbanos y sus usos del suelo el sector a intervenir tiene muchas destinaciones, gran parte está destinado a talleres de mecánica, lavadero de autos, zona de tolerancia, residencial, educativa, pero paralelo a al costado oriental se desarrolla el Malecón con una intención clara de convertirse en una acogida para el turista, la proyección planificada está hacia convertir el sector en turístico, hotelero y reubicar estas otras actividades.

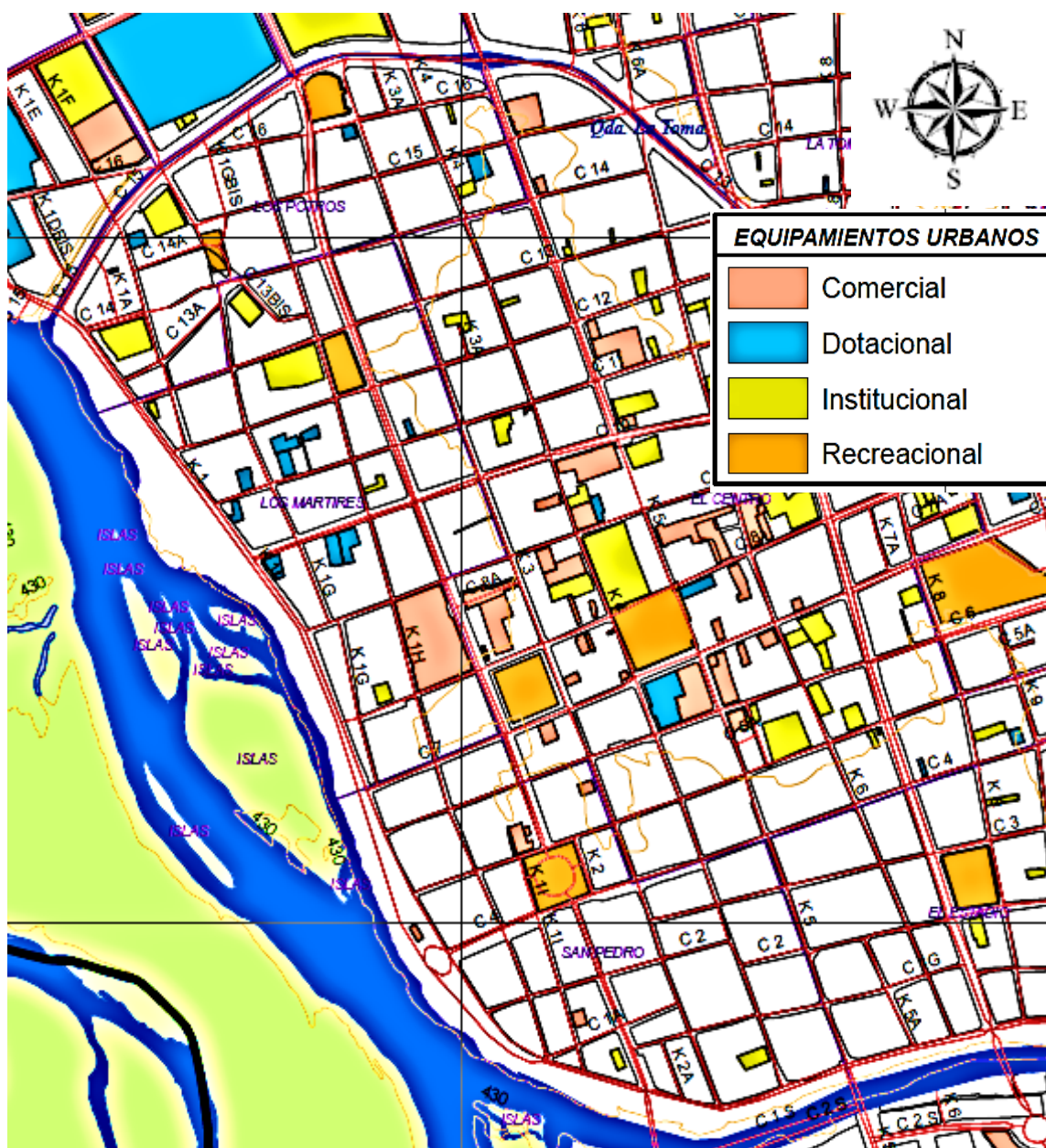


Figura 22: plano de Equipamientos Urbanos

Teniendo en cuenta como referente las anteriores planimetrías del POT de Neiva objeto de estudio y análisis en El Sector comprendido entre la Carrera 2 y la av. Circunvalar Sobre el río Magdalena al final de la calle 4ª siguiendo la ronda del río desde esta en sentido sur 150 metros e incluyendo al otro lado del Río El Parque Isla de Aventura, y estableciendo conexión con la circunvalar y el eje de la parte histórica de la estación del tren, se tuvieron en cuenta las variables e indicadores en primer lugar las urbanísticas : usos, índices de ocupación, índices de construcción, red vial y perfiles viales, delimitaciones de unidades urbanísticas, tratamientos de sectores, los normativos y asignación de cargas urbanísticas, en segundo lugar las ambientales que por sus valores naturales o paisajísticos deban ser conservados, y las sociales subyacentes a las anteriores variables.

En consecuencia se encontró que hay que provocar una renovación urbana en el sector objeto de estudio provocando una dinámica inmobiliaria del sector, además de una articulación entre lo urbano y lo natural, ecológico y ambiental, potenciando así la urbanización y construcción nueva, en los que se dé mayor calidad y dotación urbanística para obtener como resultado un proyecto integral que genere además de espacios públicos, recreativos y movilidad, también atienda a las dinámicas espaciales desde lo bioclimático y topográfico, todo ello para que se logre un desarrollo urbanístico, ambiental y socio-cultural.

4.2. Descripción del Proyecto urbano

Una vez realizado el levantamiento del diagnóstico en todos sus aspectos se procede a plantear la propuesta desde lo arquitectónico, urbanístico, atendiendo a lo ambiental entre otros componentes.

A continuación se explicita a través de las fichas técnicas el análisis realizado por manzanas para poder pormenorizar detalles en el diseño urbanístico, lo que la propuesta pretende es intervenir el sector en el costado occidental de Neiva, en la avenida circunvalar, malecón y parque isla aventura.

FICHA DE ANLAIZIS POR MANZANAS	PLANO PREDIAL	FOTOS DEL SECTOR
		
NUMERO DE PREDIOS EN LA MANZANA	DESCRIPCION DEL PREDIO	INTERVENSION DEL PROYECTO
1 comercio grupo zonal	Almacenes de repuestos, autopartes, artículos, piezas, accesorios, lujos, lubricantes y artículos de limpieza, forros, accesorios para adornar vehículos, Ventas de alarmas y medidas de seguridad, ventas de llantas o neumáticos nuevos o usados.	el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y en los siguientes de servicios y en la parte de arriba zona hotelera
2 comercio grupo zonal		
3 comercio grupo zonal		
4 comercio grupo zonal		
5 comercio hospedaje	Apartahoteles, Casas de huéspedes, hostales (renta de camas con servicios compartidos mayor a 1 día), Hoteles	el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y en los siguientes de servicios y en la parte de arriba zona hotelera
6 comercio hospedaje		
7 comercio hospedaje		
8 comercio hospedaje		

Figura 23: Cuadro Resumen analisis por manzanas-1




FICHA DE ANLAIZIS POR MANZANAS	PLANO PREDIAL	FOTOS DEL SECTOR
		
NUMERO DE PREDIOS EN LA MANZANA	DESCRIPCION DEL PREDIO	INTERVENSION DEL PROYECTO
comercio grupo zonal	Almacenes de repuestos, autopartes, artículos, piezas, accesorios, lujos, lubricantes y artículos de limpieza, forros, accesorios para adornar vehículos, Ventas de alarmas y medidas de seguridad, ventas de llantas o neumáticos nuevos o usados.	el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y en los siguientes de servicios
comercio grupo zonal		
comercio grupo zonal		
comercio hospedaje	Apartahoteles, Casas de huéspedes, hostales (renta de camas con servicios compartidos mayor a 1 día), Hoteles	el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y en los siguientes de servicios y en la parte de arriba zona hotelera
comercio hospedaje		
comercio hospedaje		

Figura 24: Cuadro Resumen análisis por manzanas-2

FICHA DE ANLAIZIS POR MANZANAS	PLANO PREDIAL	FOTOS DEL SECTOR
		
NUMERO DE PREDIOS EN LA MANZANA	DESCRIPCION DEL PREDIO	INTERVENSION DEL PROYECTO
1 comercio hospedaje	Apartahoteles, Casas de huéspedes, hostales (renta de camas con servicios compartidos mayor a 1 día), Hoteles	el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y en los siguientes de servicios dejando que en las primeras plantas haya una permeabilidad en sus recorridos conectando entresi todas las manzanas del sector.
2 comercio grupo zonal	Almacenes de repuestos, autopartes, artículos,	
3 comercio grupo zonal	piezas, accesorios, lujos, lubricantes y artículos de	
4 comercio grupo zonal	limpieza, forros, accesorios para adornar vehículos,	
5 comercio grupo zonal	Ventas de alarmas y medidas de seguridad, ventas	
6 comercio grupo zonal	de llantas o neumáticos nuevos o usados.	

Figura 25: Cuadro Resumen análisis por manzana-3

FICHA DE ANLAIZIS POR MANZANAS	PLANO PREDIAL	FOTOS DEL SECTOR
		
NUMERO DE PREDIOS EN LA MANZANA	DESCRIPCION DEL PREDIO	INTERVENSION DEL PROYECTO
COMERCIO DE LICORES	Cigarrerías, expendio de licor al detal sin consumo en el establecimiento o sus áreas adyacentes. Rancho y licores, Estancos y	el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y en los siguientes de servicios dejando que en las primeras plantas haya una permeabilidad en sus recorridos conectando entresi todas las manzanas del sector.
COMERCIO DE LICORES		
COMERCIO DE LICORES		
comercio grupo zonal		
comercio grupo zonal		
comercio grupo zonal		
comercio grupo zonal		
comercio grupo zonal		
comercio grupo zonal		

Figura 26: Cuadro resúmern análisis por manzana-4


FICHA DE ANLAIZIS POR MANZANAS	PLANO PREDIAL	FOTOS DEL SECTOR
		
NUMERO DE PREDIOS EN LA MANZANA	DESCRIPCION DEL PREDIO	INTERVENSION DEL PROYECTO
1 RECREATIVOS TIPO 1	<p>Hacen parte de esta tipología, aquellos espacios públicos o privados afectados a públicos por sus características especiales, que permiten el disfrute colectivo y la recreación sea esta activa o pasiva (Áreas Verdes o de amortiguamiento).</p> <p>Almacenes de repuestos, autopartes, artículos, piezas, accesorios, lujos, lubricantes y artículos de limpieza, forros, accesorios para adornar vehículos, Ventas de alarmas y medidas de seguridad, ventas de llantas o</p> <p>Apartahoteles, Casas de huéspedes, hostales (renta de camas con servicios compartidos mayor a 1 día), Hoteles</p>	<p>el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y en los siguientes de servicios y en la parte de arriba de uso residencial. dejando que en las primeras plantas haya una permeabilidad en sus recorridos conectando entresi todas las manzanas del sector.</p>
2 RECREATIVOS TIPO 1		
3 comercio grupo zonal		
4 comercio grupo zonal		
5 comercio grupo zonal		
6 comercio grupo zonal		
7 comercio hospedaje		
8 comercio hospedaje		
9 comercio hospedaje		
10 comercio hospedaje		
11 comercio hospedaje		

Figura 27: Cuadro resumen análisis por manzana-5

FICHA DE ANLAIZIS POR MANZANAS	PLANO PREDIAL	FOTOS DEL SECTOR
		
NUMERO DE PREDIOS EN LA MANZANA	DESCRIPCION DEL PREDIO	INTERVENSION DEL PROYECTO
comercio grupo zonal	<p>Almacenes de repuestos, autopartes, artículos, piezas, accesorios, lujos, lubricantes y artículos de limpieza, forros, accesorios para adornar vehículos, Ventas de alarmas y medidas de seguridad, ventas de llantas o</p> <p>Vivienda colectiva, edificios que albergan más de una vivienda. Establecimiento donde se realiza la venta al comprador final de los productos, mercancías, etc... el cual dispondrá de entrada y salida directa a vías públicas o espacios abiertos por la circulación rodada o peatonal.</p> <p>zonas de servicios urbanos o equipamientos colectivos</p> <p>Cigarrerías, expendio de licor al detal sin consumo en el establecimiento o sus áreas adyacentes. Rancho y licores, Estancos y agencias de licores (Expendio de licor)</p> <p>Hacen parte de esta tipología, aquellos espacios públicos o privados afectados a públicos por sus características especiales, que permiten el disfrute colectivo y la recreación sea esta activa o pasiva (Áreas</p>	<p>el proyecto en esta zona propone que en los primeros pisos sea de uso comercial y de equipamientos, en los siguientes de servicios y en la parte de arriba de uso residencial. dejando que en las primeras plantas haya una permeabilidad en sus recorridos conectando entresi todas las manzanas del sector.</p>
comercio grupo zonal		
comercio grupo zonal		
areas de uso residencial tipo 3		
areas de uso residencial tipo 3		
areas de uso residencial tipo 3		
areas de uso residencial tipo 3		
areas de uso residencial tipo 3		
dotacional regional		
COMERCIO DE LICORES		
RECREATIVOS TIPO 1		

Figura 28: Cuadro resumen análisis por manzana-6

Realizado el análisis tanto de los referentes como de las fichas técnicas anteriores se continúa con el análisis planimétrico al detalle que completarán la fase diagnóstica para soportar la propuesta.

4.3. Análisis Planimetrías a Intervenir al Detalle.

4.3.1 Caracterización de las Zonas de Influencia

A continuación se muestra en la figura No. 29 el resultado de la caracterización de las zonas de influencia atendiendo a aspectos positivos, negativos o mixtos. Permite de esta manera determinar aspectos problematizadores que se tuvieron en cuenta tanto en la fase diagnóstica como proyectual.



Figura 29: Plano de caracterización de las zonas de influencia

4.3.2 Sentidos Viales

En el sector a intervenir se evidencio que el actual sistema vial presenta falencias tanto en la planificación vial como en la distribución del espacio público pues se carece entre otras de andenes, sitios de permanencia, continuidad en los sentidos viales que se pueden observar a través del análisis de la figura No.30 y las respectivas convenciones.

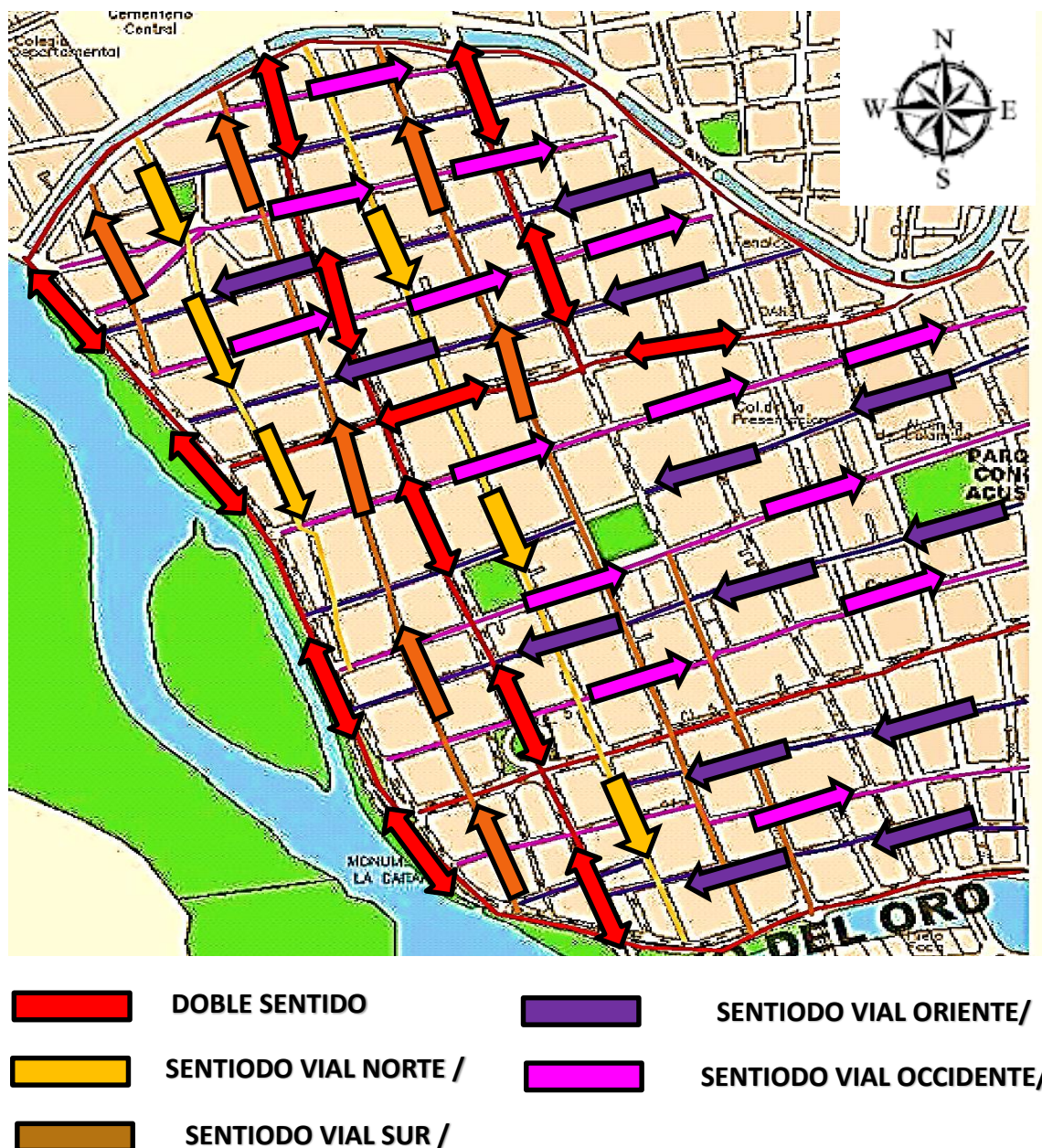


Figura 30: Plano de sentidos viales

4.3.3 Sistema vial del proyecto

El proyecto toma como un punto de partida el diseño del sistema vial de la zona a intervenir como se muestra en la figura N sistema vial del proyecto atendiendo a los aspectos de planificación, generando una red vial más clara que le da un orden y una lectura coherente de desarrollo urbano.

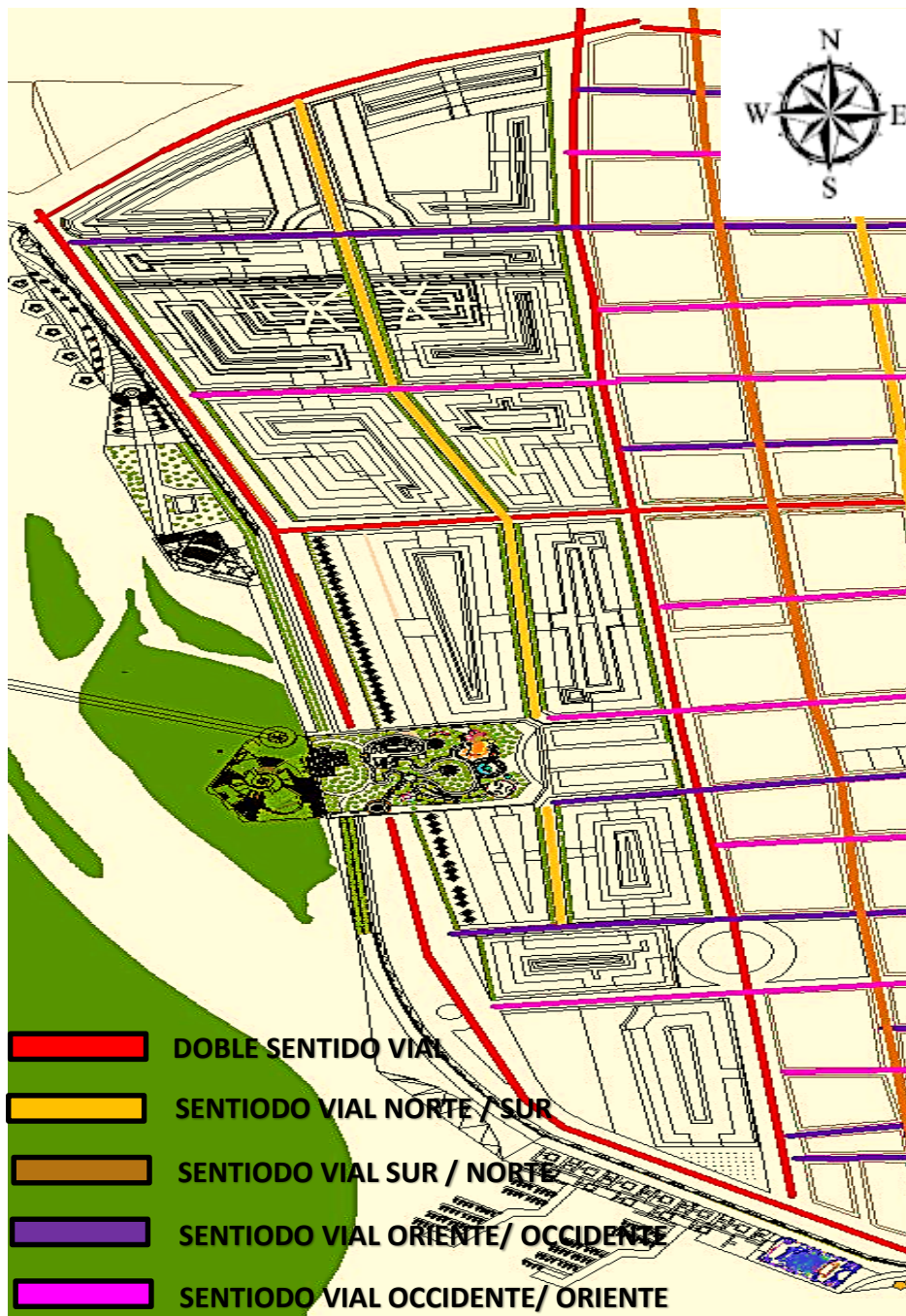


Figura 31: Plano del sistema vial del proyecto

4.3.4 Lectura y Análisis de la Imagen del Sector a Intervenir

Teniendo en cuenta los referentes conceptuales relacionados con las definiciones de Kevin Lynch que permiten hacer una lectura de ciudad que reviste vital importancia para el diseñador por cuanto amplía la visión y concepción en el momento de plasmar sus ideas y que permitan una mejor articulación en todos los aspectos tanto en lo socio-cultural, como en lo funcional, urbanístico- ambiental y arquitectónico. A continuación se definen los conceptos tomados del libro *Imagen de la Ciudad* (Kevin Lynch 2008)

BORDES. Elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad = playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros.

SENDAS. Son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente = CALLES, SENDEROS, LÍNEAS DE TRANSITO, CANALES O VÍAS FÉRREAS.

MOJONES. Son otro tipo de puntos de referencia, pero en el cual el espectador no entra en él, sino que es exterior. Un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña.

NODOS. Son los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina = confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra o concentraciones/ condensaciones de determinado uso o carácter físico (esquina donde se reúne la gente, una plaza cercada, etc.)

La Figura No. 32 lectura y análisis de la imagen del sector a intervenir muestra los diferentes puntos referenciales apartir de los conceptos anteriormente expuestos, permitiendo asi complementar el diagnostico de la zona a intervenir y ampliando la visión a la hora de diseñar el proyecto.

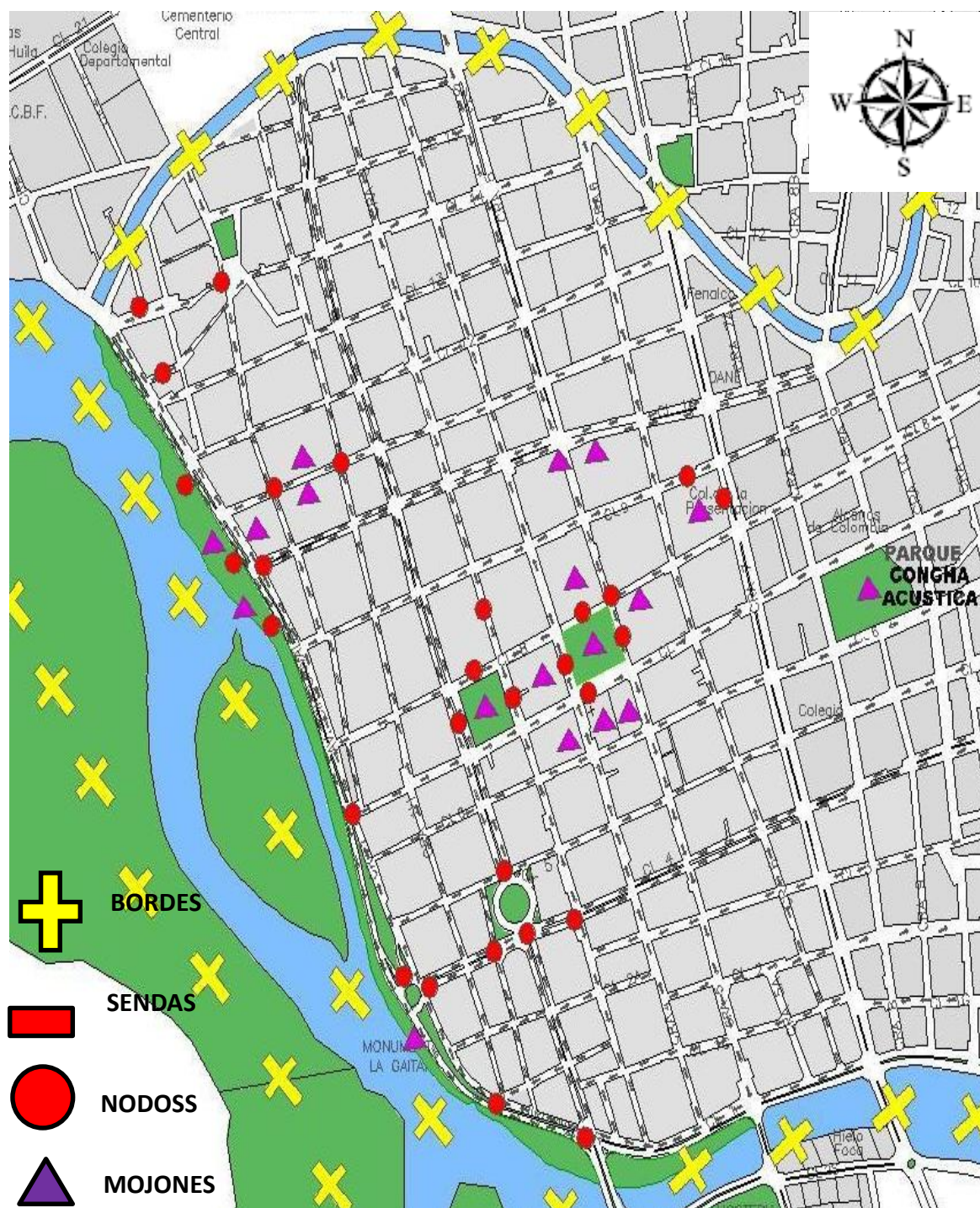


Figura 32: Lectura y análisis de la imagen del sector a intervenir

4.3.5 Plano de Usos Existentes

La figura N 33. Plano de usos existentes permite evidenciar en el sector a intervenir la utilización del suelo en lo residencial, en lo comercial tanto a nivel central como social y mixto, así como la ubicación de sectores educativos institucionales, productivos y zonas de tolerancia

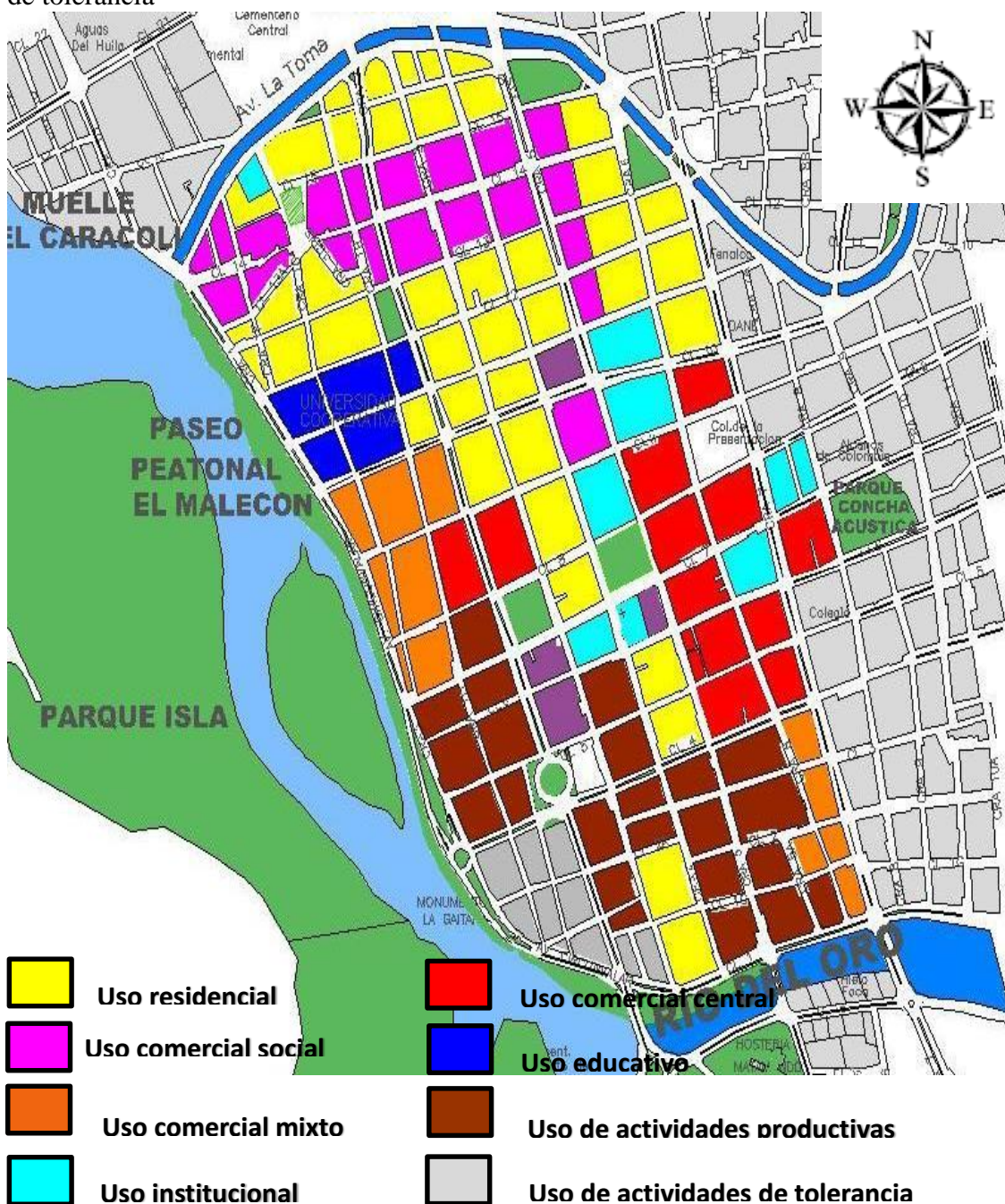


Figura 33: Plano de usos existentes

4.3.6 Deterioro de la Zona

La av. circunvariar comprendida entre la av de la toma y la calle 2 sector objeto de intervenci3n del presente proyecto presenta un deterioro en lo arquitect3nico, distribuci3n del espacio p3blico y conflicto de usos como se describi3 y analizo en el numeral 4.2 atraves de las fichas t3cnicas all3 consignadas adem3s la figura N plano deterioro de la zona permite complementar desde el punto de vista visual las zonas de mayor y menor impacto adem3s las im3genes ilustran las realidades de dicho deterioro.

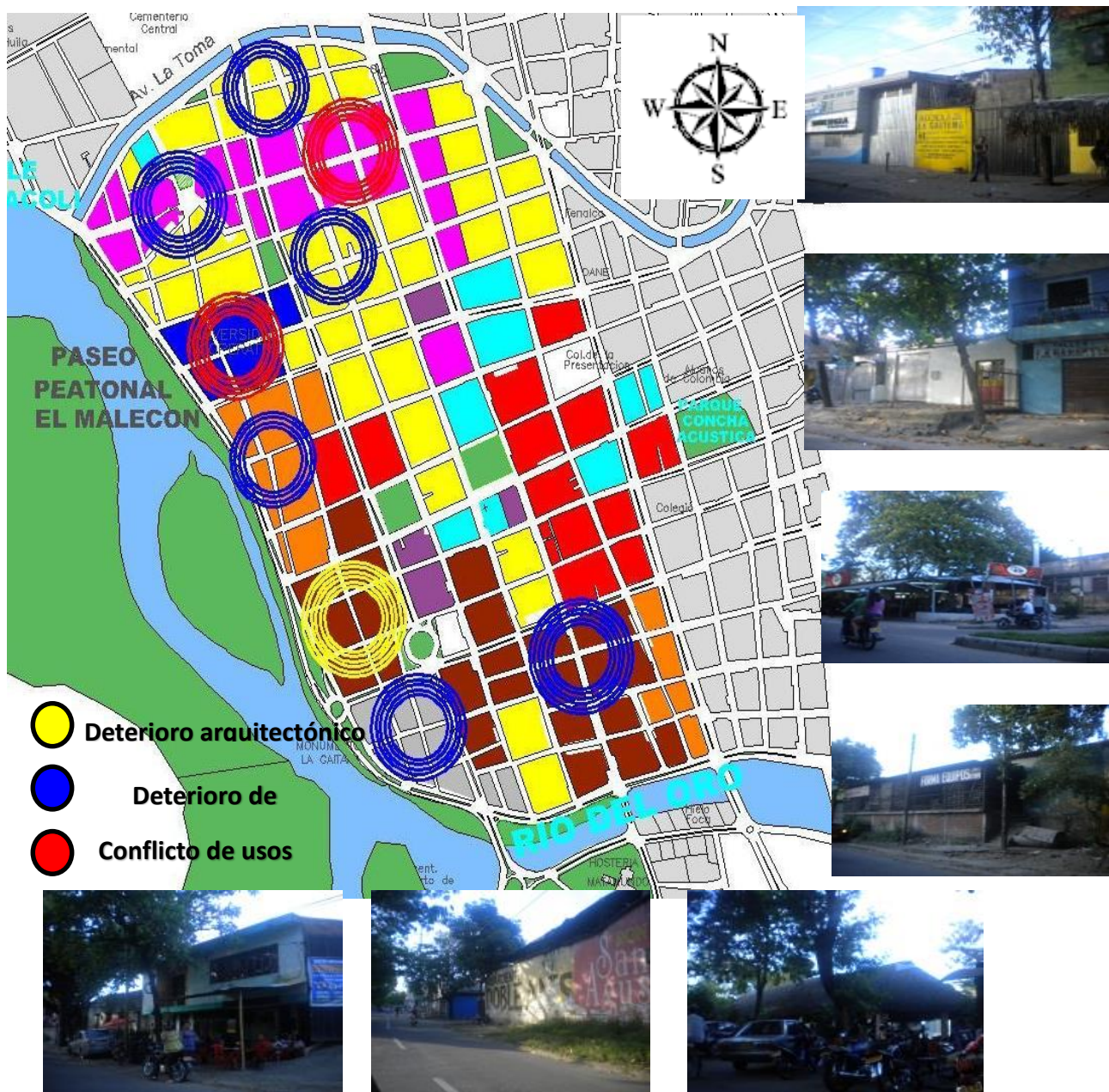


Figura 34: Deterioro de la zona Figura No. 34 deterioro de la zona

4.3.7 Ejes Principales del Proyecto

Los ejes del proyecto se constituyen en la columna vertebral para el momento de estructurar el diseño y consolidar una propuesta en el sector a intervenir, por tal razón es importante visualizar y determinar los ejes de recorrido urbano a lo ambiental, el eje de recorrido malecón, los puntos de actividades y plazoletas de encuentro como se muestran en la figura N 35

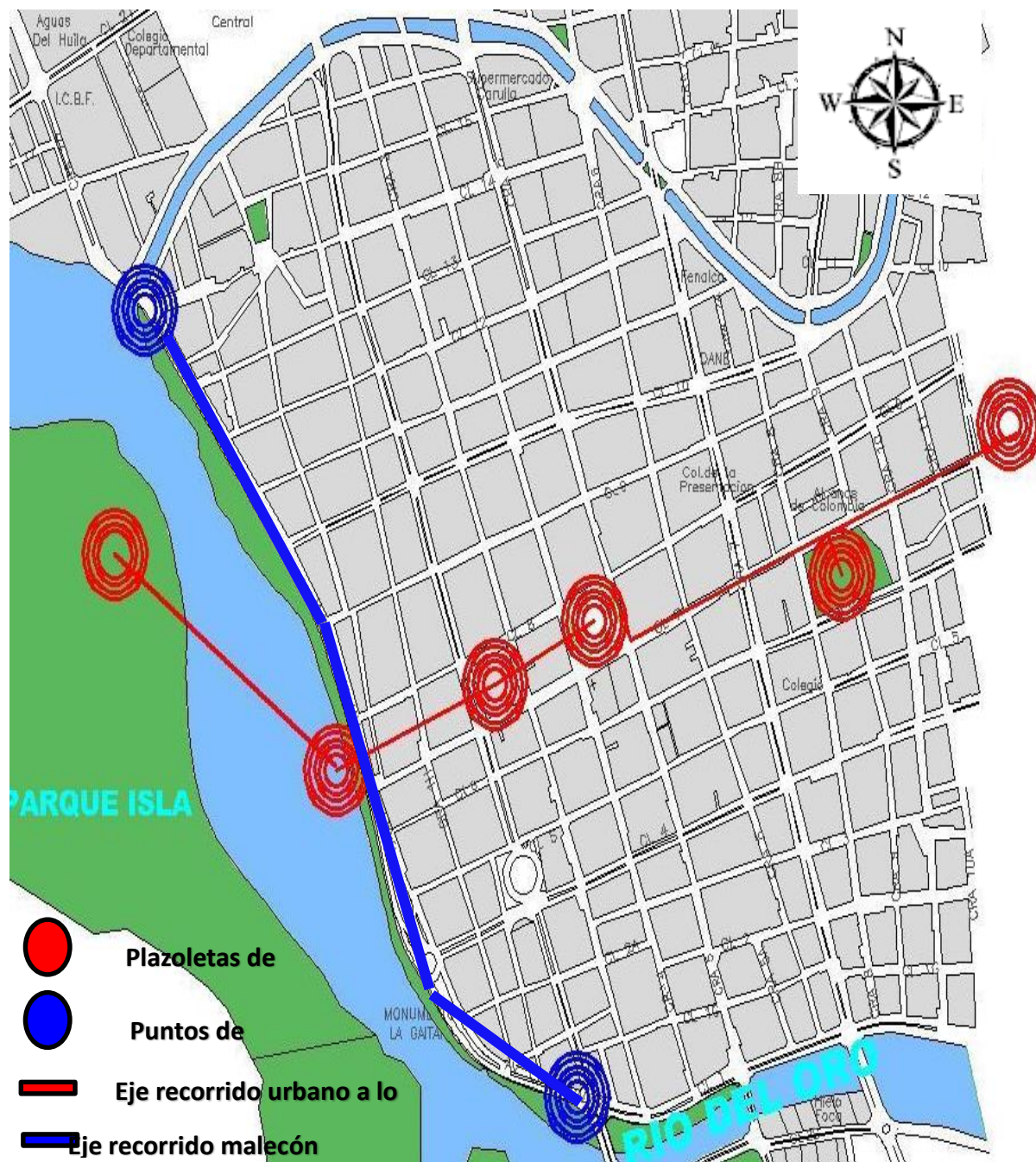




Figura 35: Plano de ejes principales del proyecto

4.3.8 Zonas Ambientales Existentes



Figura 36: Plano de usos existentes

-  Zona ambiental existente
-  Zona fluvial existente

Finalizada la fase de análisis se dio paso a la propuesta como tal que implicó la realización de varias etapas o subproyectos que ivan desde dotar equipamientos en cercanía a la avenida toma, como centro comercial, centro cultural, en la parte central del sector en el primer nivel áreas para corredores que unan la parte del Malecón con el centro de la ciudad, con locales comerciales, en el segundo nivel área para sector de oficinas o adminsitrativo y financiero, en el tercer en adelante vivienda, hacia el sector centro sur sector hotelero que incluye comunicación con un peatonal de acceso a la parte histórica de la ciudad hasta sitio llamado estación del ferrocarril.

Para el costado occidental un desarrollo sobre el malecón, con plazoletas de viandas y comidas, ampliación para plazoleta de artesanos, puntos de información turística, diseño sobre mirador y conexión al parque Isla, puerto de embarcaciones con fines turísticos.

Se inicia así la implantación del proyecto que acontinuación se desarrolla:

4.4 Implantacion del Proyecto

En el costado occidental realizando varias fases en subproyectos que van desde dotar equipamientos en cercanía a la avenida toma, como centro comercial, centro cultural, en la parte central del sector en el primer nivel áreas para corredores que unan la parte del malecón con el centro de la ciudad, con locales comerciales, en el segundo nivel área para sector de oficinas o administrativo y financiero, en el tercer nivel en adelante vivienda, hacia el sector centro sur sector hotelero que incluye comunicación con un peatonal de acceso a la parte historica de la ciudad hasta el sitio llamado estación del ferrocarril.

Plano explicativo del proyecto

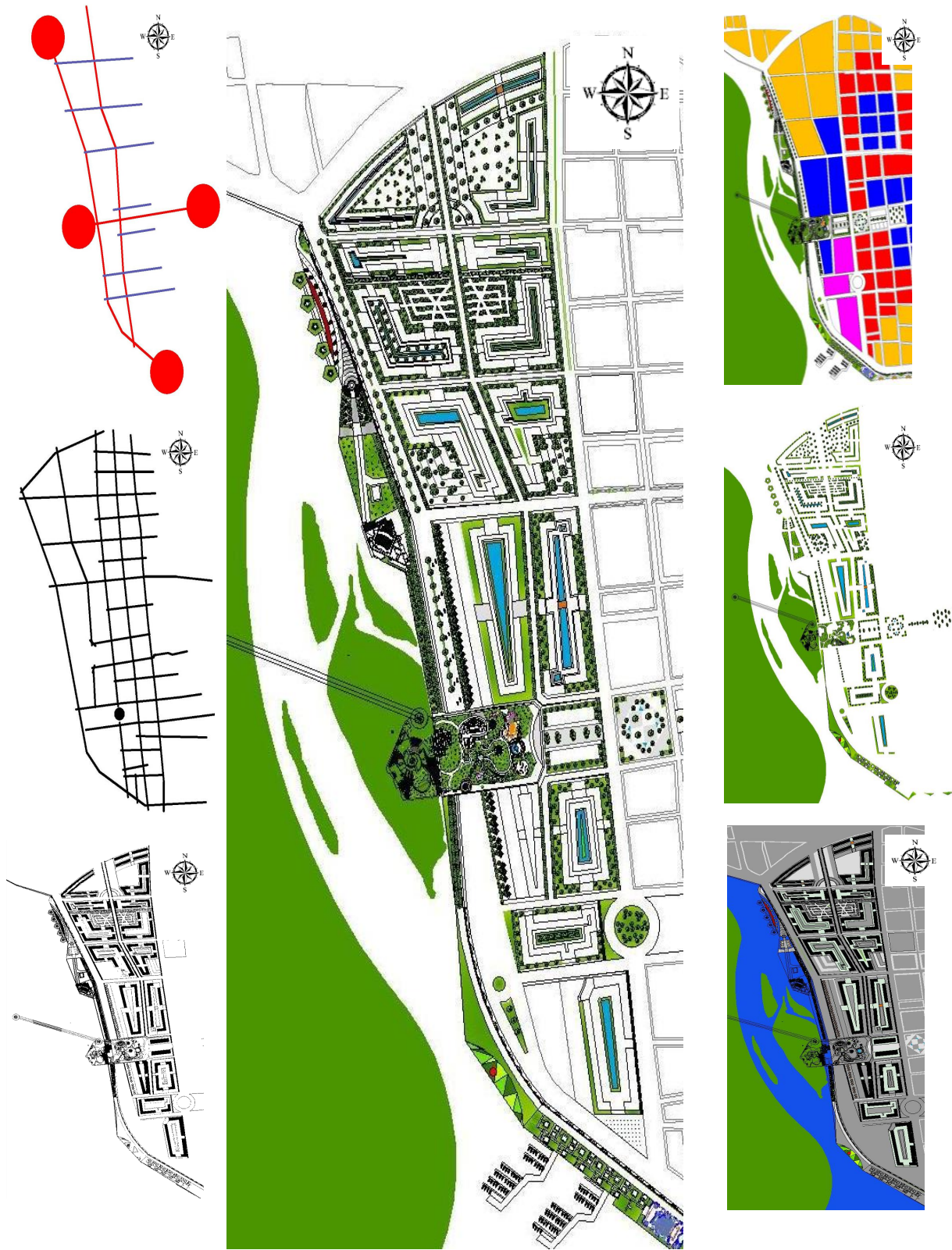


Figura 37plano explicativo del proyecto

Plano Ejes Articuladores

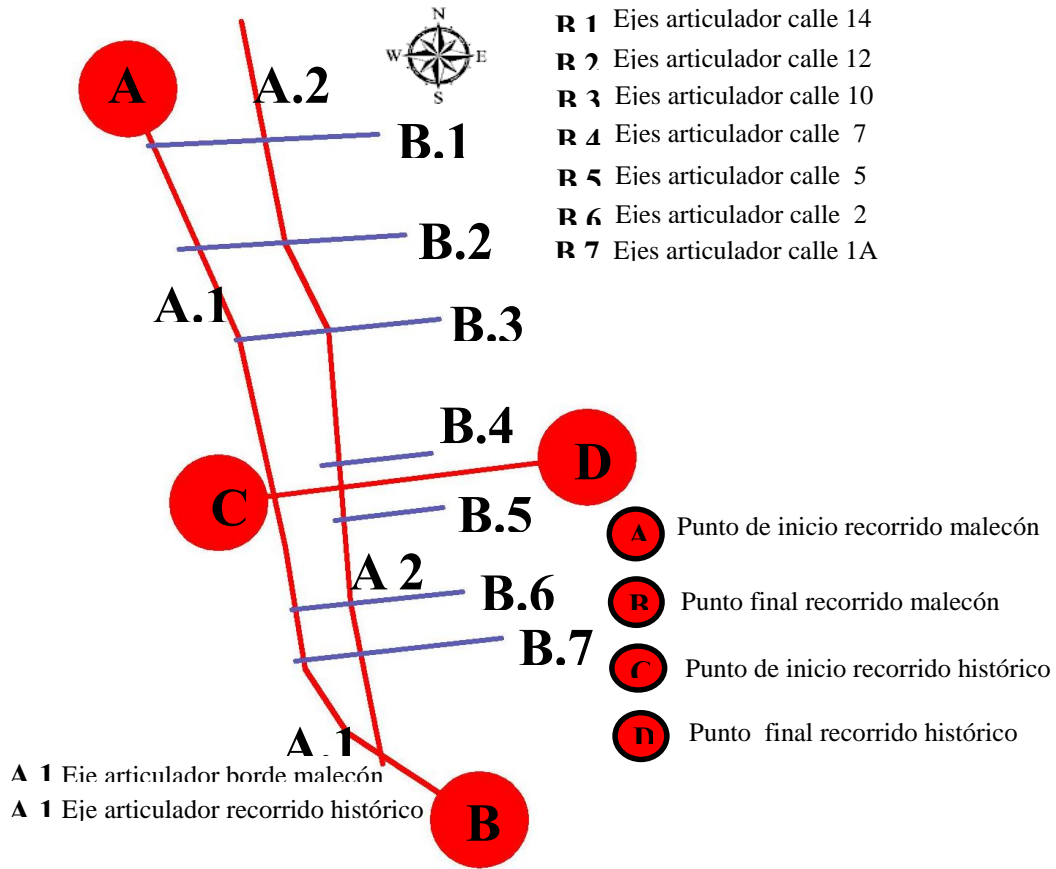


Figura 38 Plano Ejes Articuladores

Plano Ejes de Movilidad

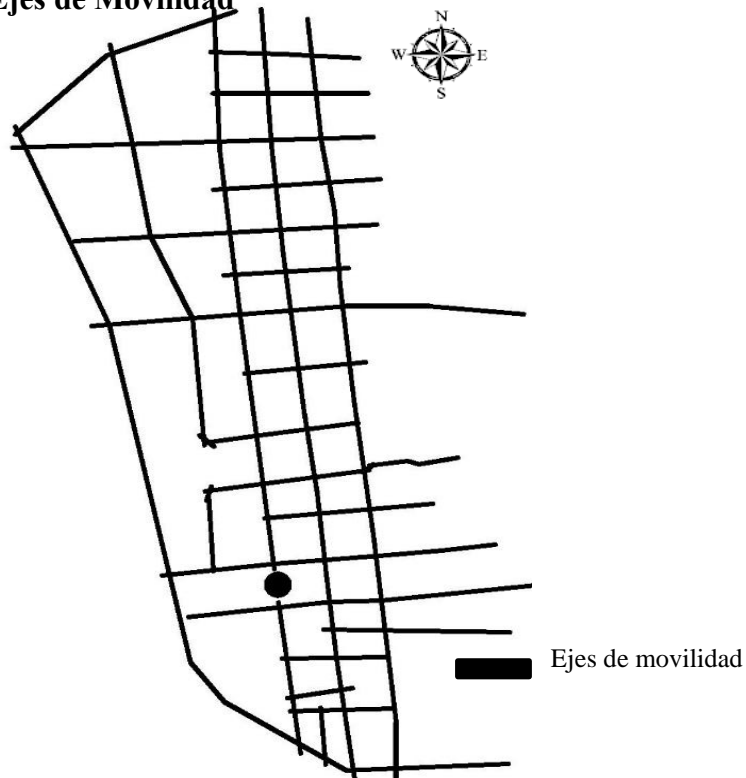


Figura 39 Plano Ejes de Movilidad

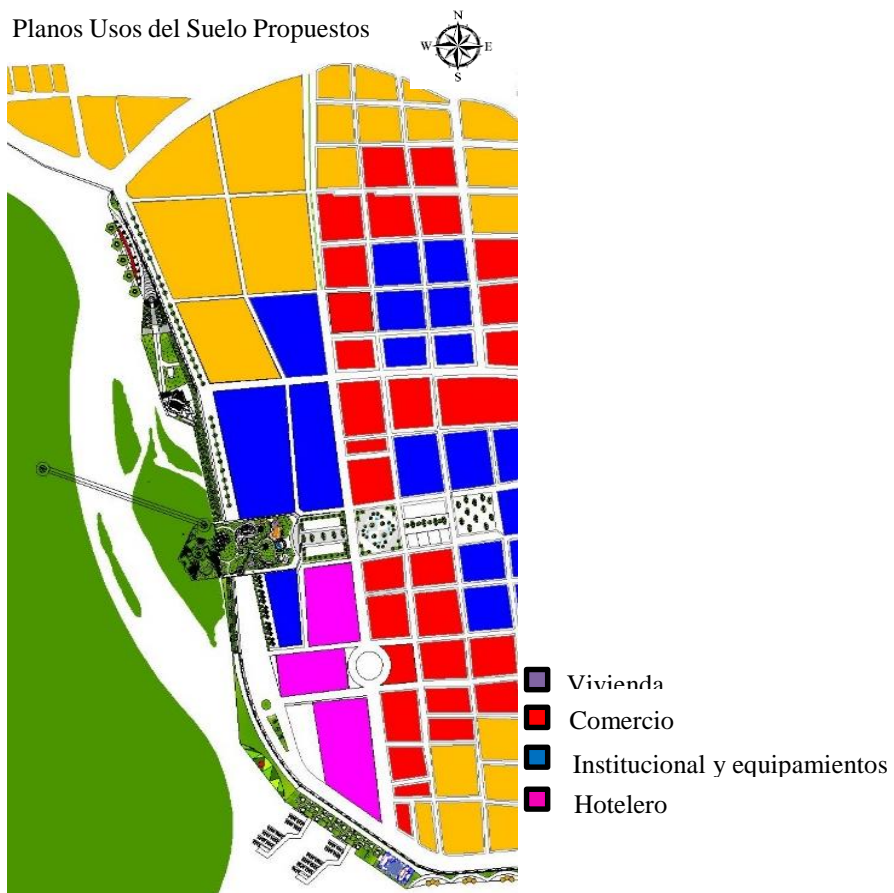


Figura 40 Plano Usos del Suelo Propuestos

Planos de Llenos y vacíos

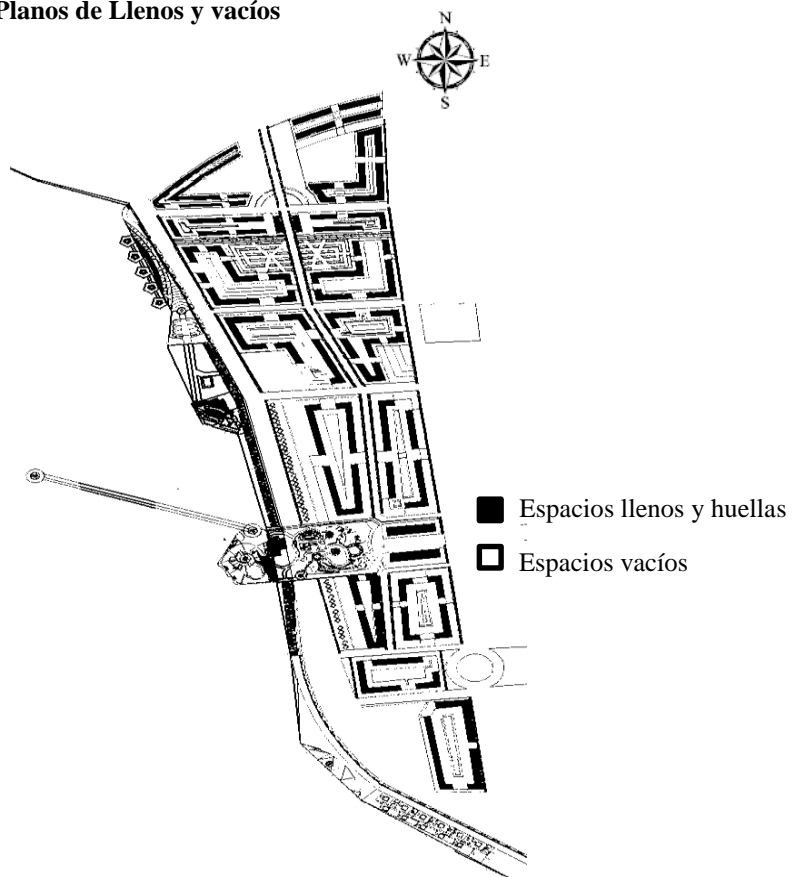


Figura 41 planos de llenos y vacios

Plano Ambiental y de Arborización



Figura 42 Plano Ambiental y de Arborización

Plano de Recorridos y Permanencias



Figura 43 Plano de Recorridos y Permanencias

Plano de Implantación del Proyecto



Figura 44: plano implantación del proyecto

4.4.1 Implantación del Proyecto Sección Norte



Figura 45: Planos implantación del proyecto sección Norte

4.4.2 Implantación del Proyecto Sección Media

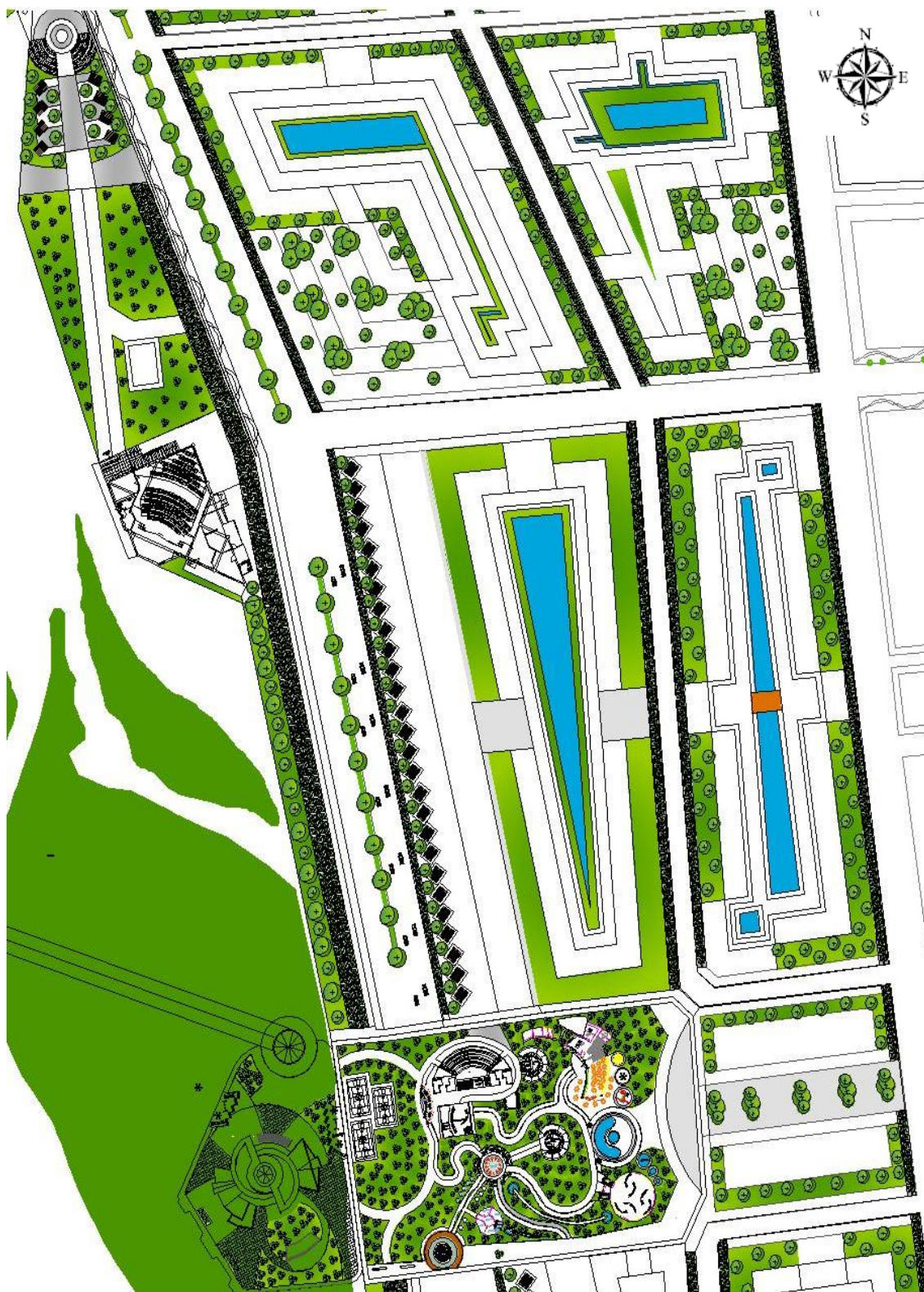
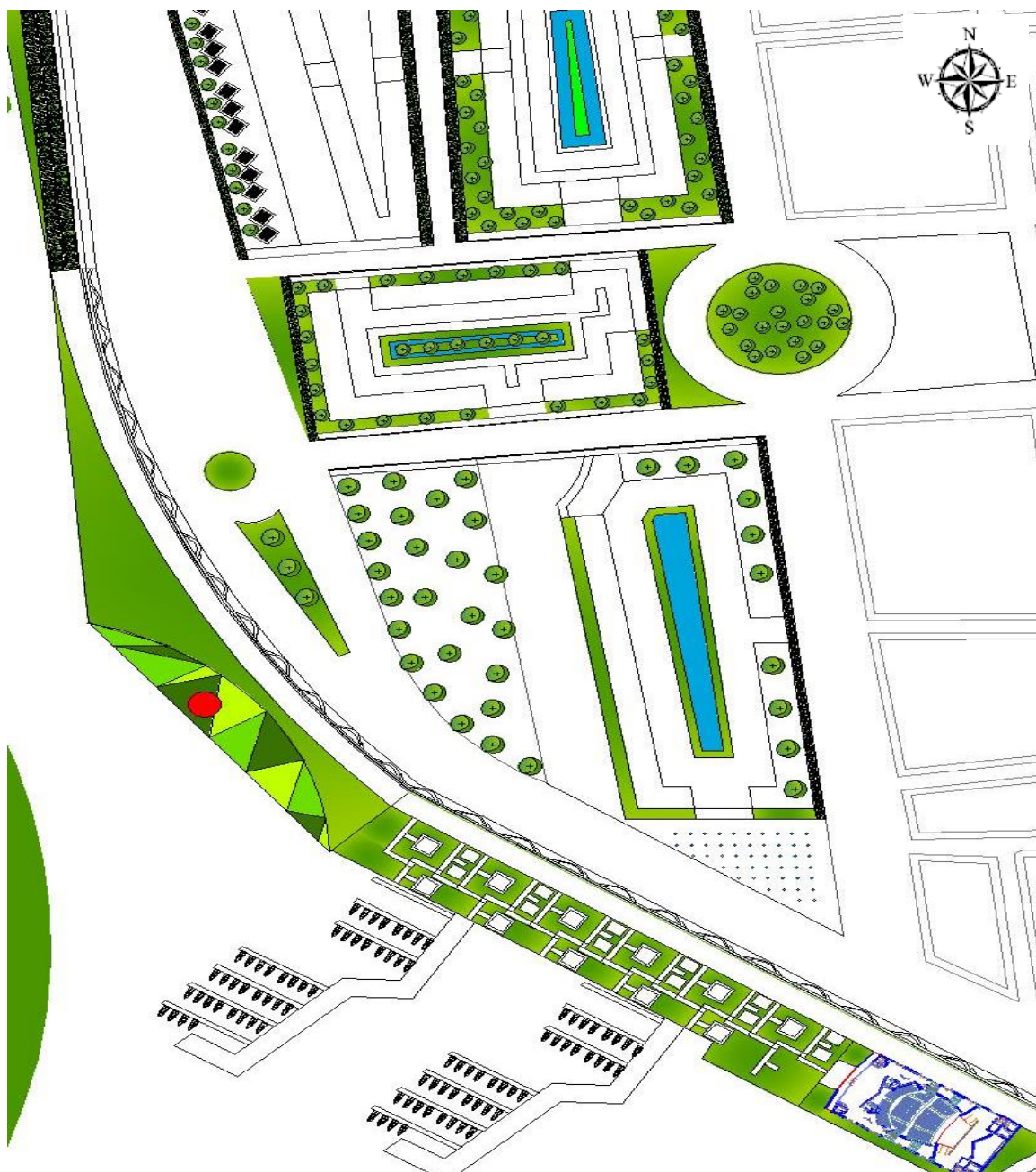


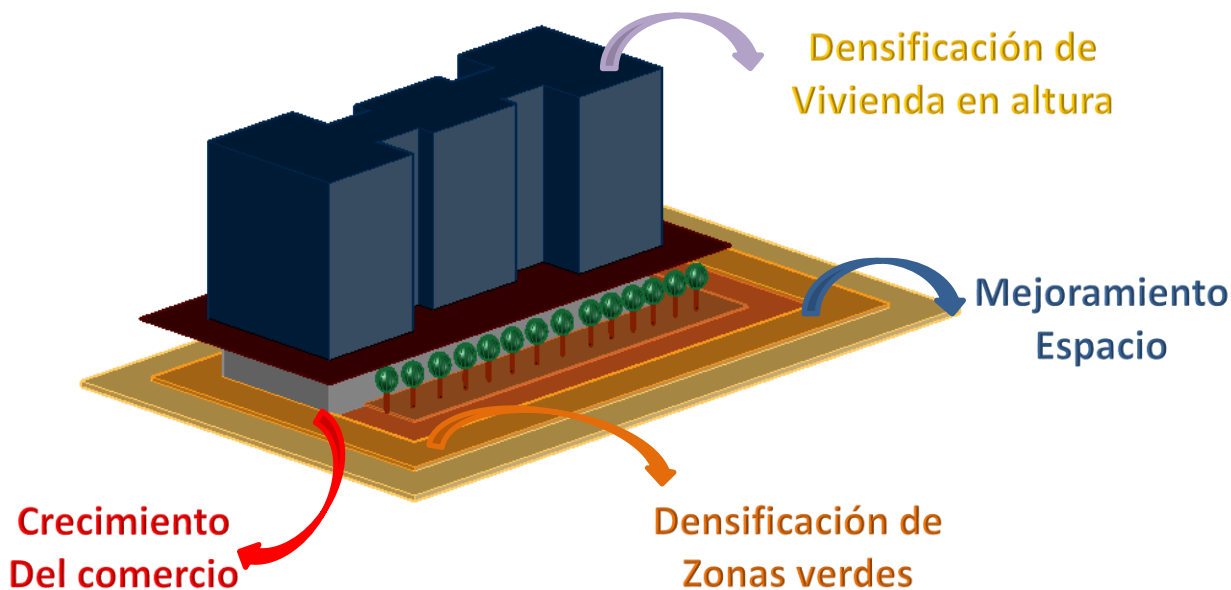
Figura 46: Plano implantación del proyecto sección media

Figura No. 39 plano implantación del proyecto sección media

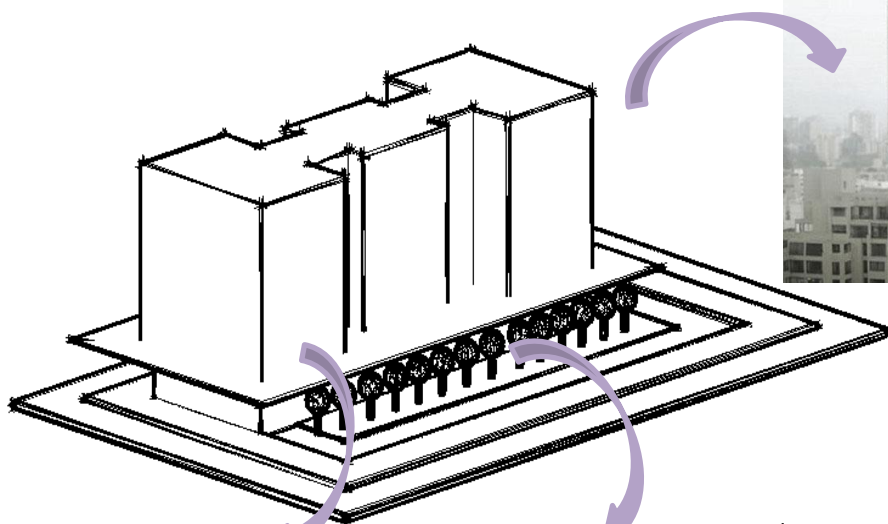
4.4.3 Implantación del Proyecto Sección Sur

*Figura 47: Plano implantación del proyecto sección sur*

4.4.4 Articulación de Tipologías con la Implantación del Proyecto



VIVIENDA EN ALTURA

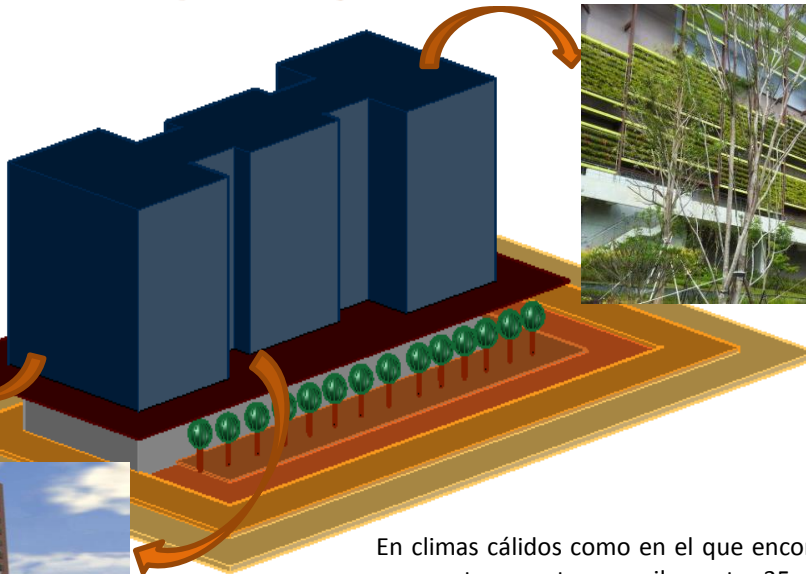


blogimagen.c



El proyecto da como solución la densificación de vivienda en altura para el sector con esto pretende dar mejor uso del terreno y mayor aprovechamiento de la capacidad de viviendas. Esto genera que este sector que estaba en un deterioro y un abandono se potencialice, se aproveche y genere un enriquecimiento arquitectónico, espacial, visual, etc. A su vez pretende dar la posibilidad a nuevas tendencias arquitectónicas como las expuestas en las anteriores imágenes

FACHADAS

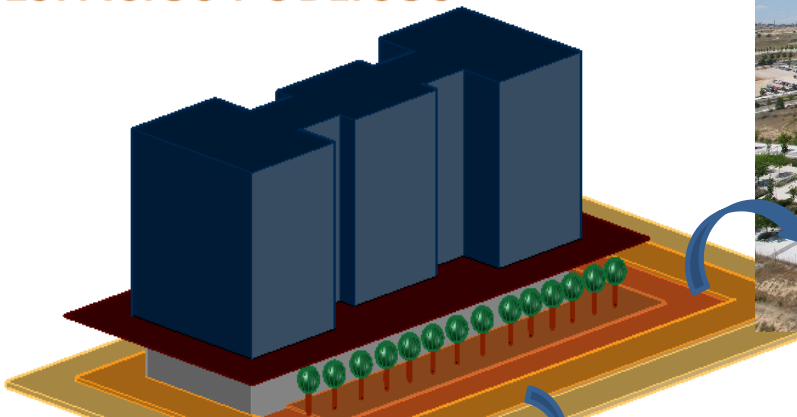


blogimagen.c



En climas cálidos como en el que encontramos en Neiva que sus temperaturas oscilan entre 35 grados y 43 grados unas de las alternativas que el proyecto da a conocer como mitigación de este problema son las fachadas verdes las cuales generan una disminución de calor dentro de estas viviendas tanto físicas como psicológicas de

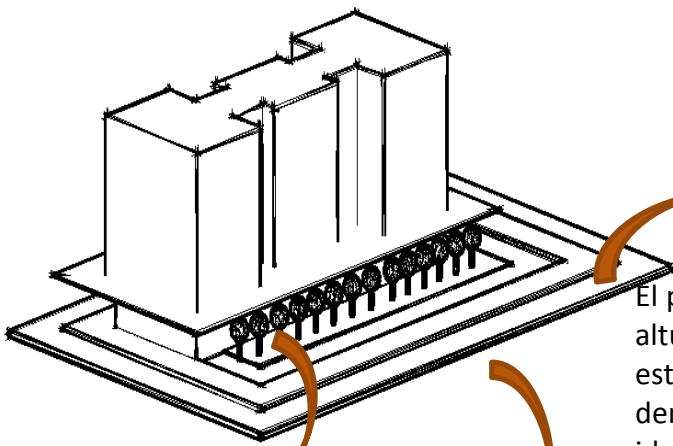
ESPACIOS PUBLICOS



Uno de los problemas que se encontraron durante la investigación de este proyecto fue la carencia y mal uso de los espacios públicos, en los que no se encontraban peatonales en algunos sectores y en otros estos estaban siendo utilizados por el comercio informal, el proyecto da como un alternativo de solución el densificar en altura la construcción del sector para así mismo poder generar menos ocupación de área en la primera planta y así el espacio recuperado sea utilizado o destinado para espacios públicos y recorridos verdes así obtener un mejor

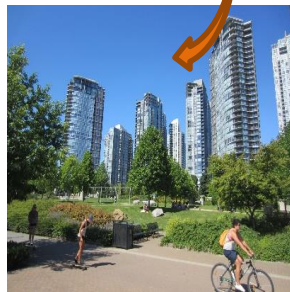
fromvigotovancover.blogspot.com

DENSIFICACION AMBIENTAL



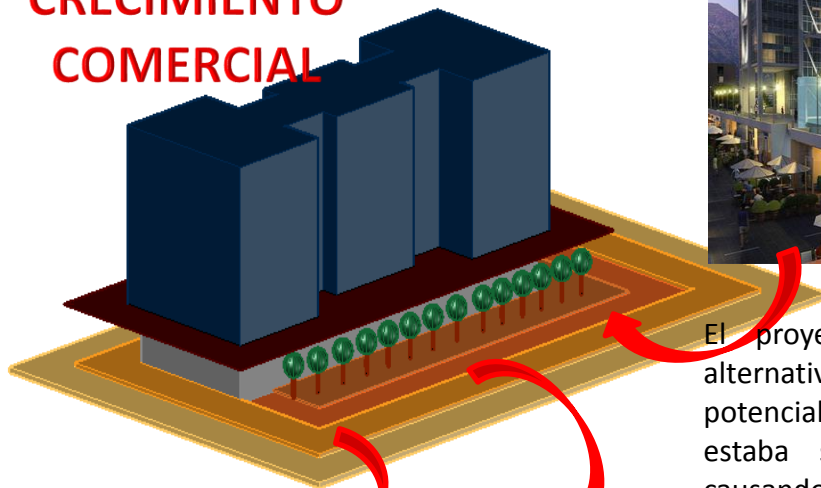
El proyecto plantea que al generar construcción en altura y ganar espacio publico, lo cual gran parte de este debe ser utilizado para incrementar la densidad ambiental y las zonas verdes, que se han ido perdiendo por el crecimiento sin conciencia de las construcciones, esto va a generar en el sector un gran impacto ambiental, social y de confort para las personas que utilicen estos espacios

Y como parte del diseño del proyecto lo que quiere es que el borde del rio no solo quede como un recorrido limitante, sino que este entre hasta la ciudad y asemeje una permeabilidad que la naturaleza que viene desde el parque isla aventura y el rio magdalena entren a este nuevo sector renovado y haga parte de el.



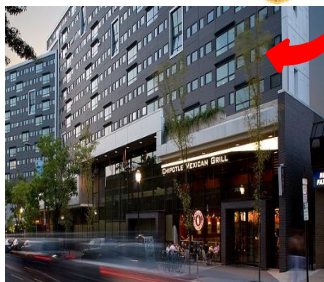
fromvigotovancover.blogspot.com

CRECIMIENTO COMERCIAL



El proyecto plantea como una alternativa para que el comercio se potencialice y organicé ya que este estaba siendo mal desarrollado causando un desorden tanto físico - espacial y visual para el sector.

El proyecto genera espacios adecuados en las primeras plantas para que estos sirvan como articuladores de recorridos totalmente permeables con las otras construcciones e incluyendo espacios ambientales generando confort para las personas que hagan uso de estos.



tecnohaus.blogspot

www.skyscrapercity.com

EDIFICIOS INSTITUCIONAL

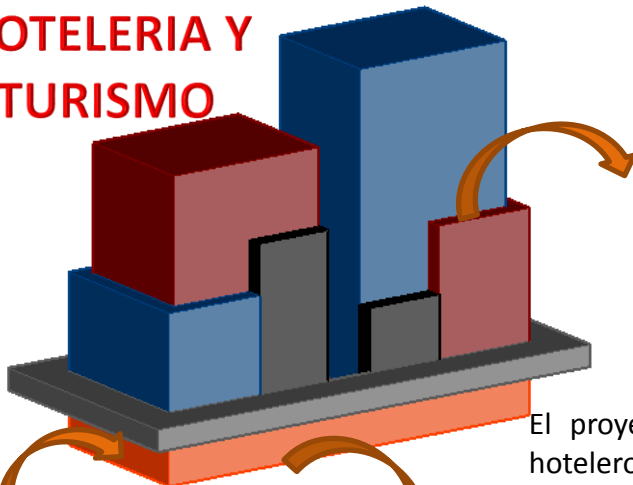


El proyecto plantea como una alternativa para que la parte institucional de la ciudad también haga parte y se consolide en este, ya que es muy importante que genere la imagen de crecimiento y se abran las puertas a la globalización teniendo en su parte técnica – profesional y de infraestructura un nivel mas que adecuado para que este pueda



wlaustron - edificios www.gporellana.go

HOTELERIA Y TURISMO



blogimagen.c

El proyecto plantea potencializar el sector hotelero y turístico de la ciudad ya que esta ofrece diferentes actividades dentro y fuera de esta, además celebra las fiestas reconocidas a nivel mundial llamadas san juan y san pedro que se celebra en el mes de junio en el cual la mayoría de personas salen a vacaciones, y tiene una altísima demanda de personas de fuera de la ciudad la cual la mayoría de ellas llegan a hoteles. Muchas veces la infraestructura actual no alcanza por eso como una parte fundamental el proyecto



www.skyscrapercity.

4.4.5 Implantación del Parque Articulador del Proyecto



Figura 48: Plano implantación del parque articulador del proyecto

Figura No. 41 plano implantación del parque articulador del proyecto

4.4.6 Implantacion del Centro Cultural



Figura 49: Plano implantación del centro cultural

4.4.6.1 Fachada Frontal Centro Cultural

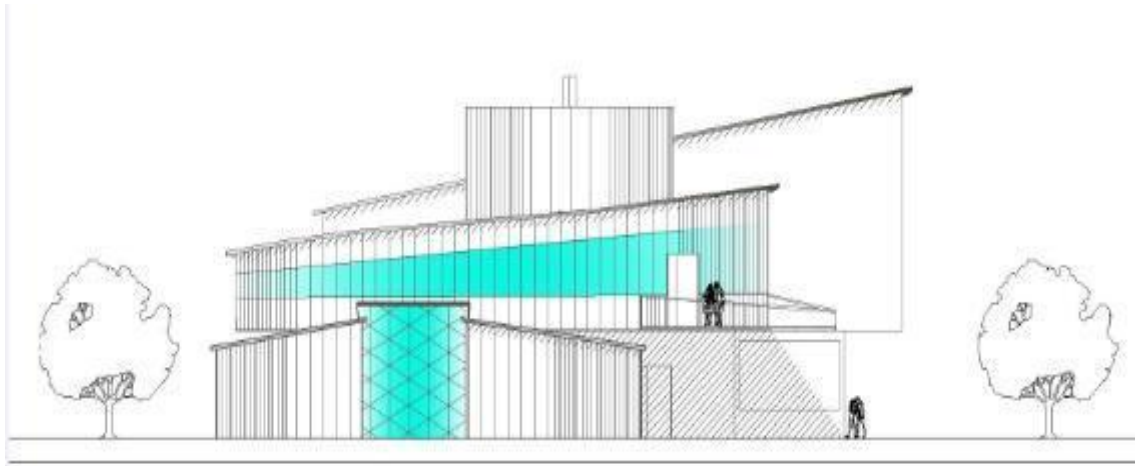


Figura 50 Fachada Frontal Centro Cultural

4.4.6.2 Fachada Posterior Centro Cultural

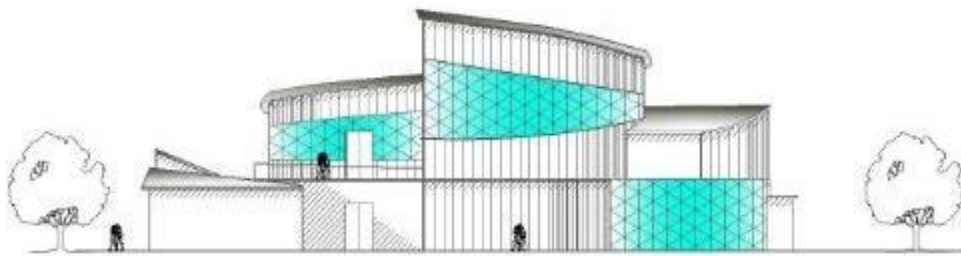


Figura 51 Fachada Posterior Centro Cultural

4.4.7 Implantacion del Auditorio Costado Norte

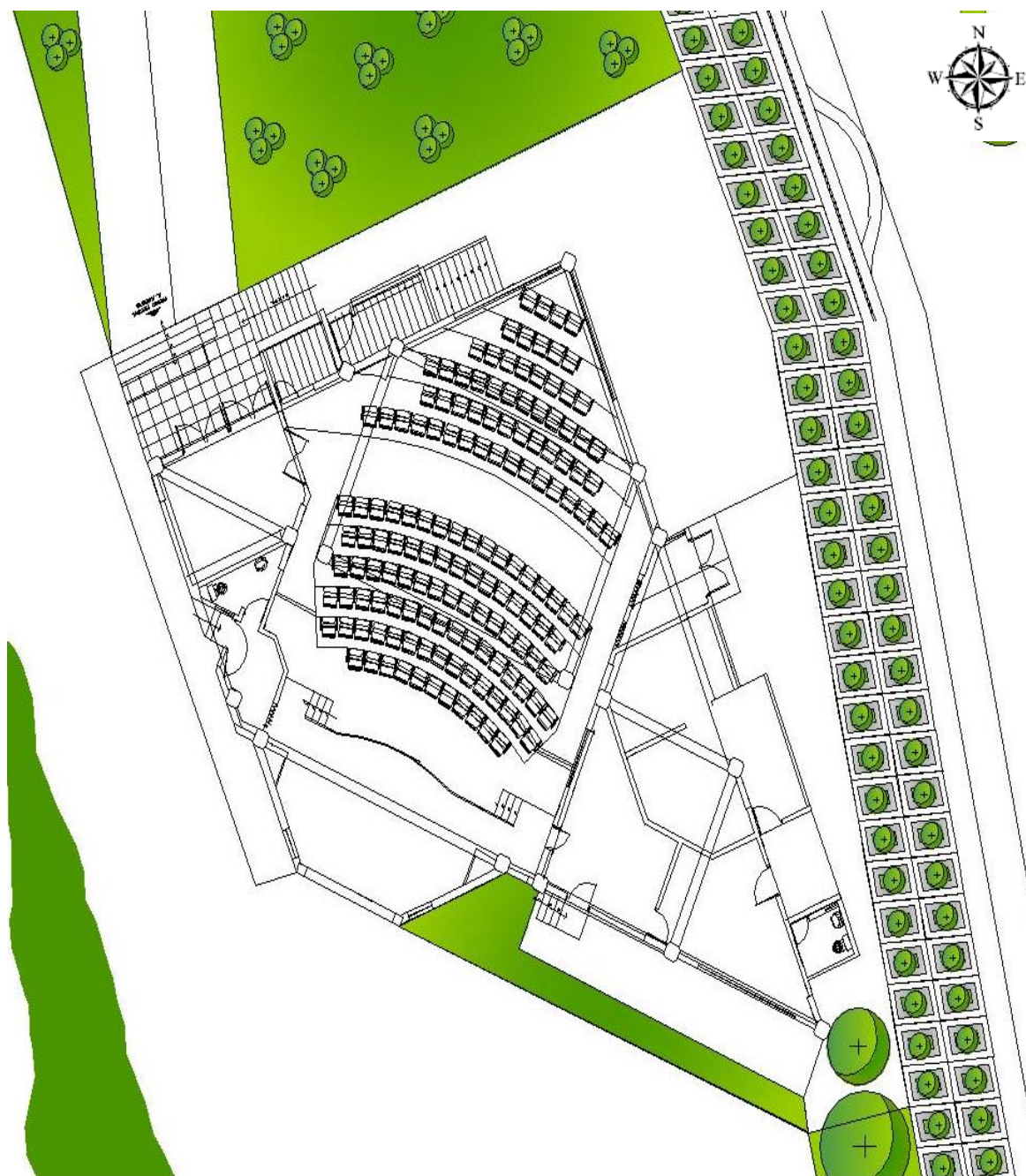


Figura 52 Plano Implantacion del Auditorio Costado Norte

4.4.8 Implantacion del Teatro Costado Sur

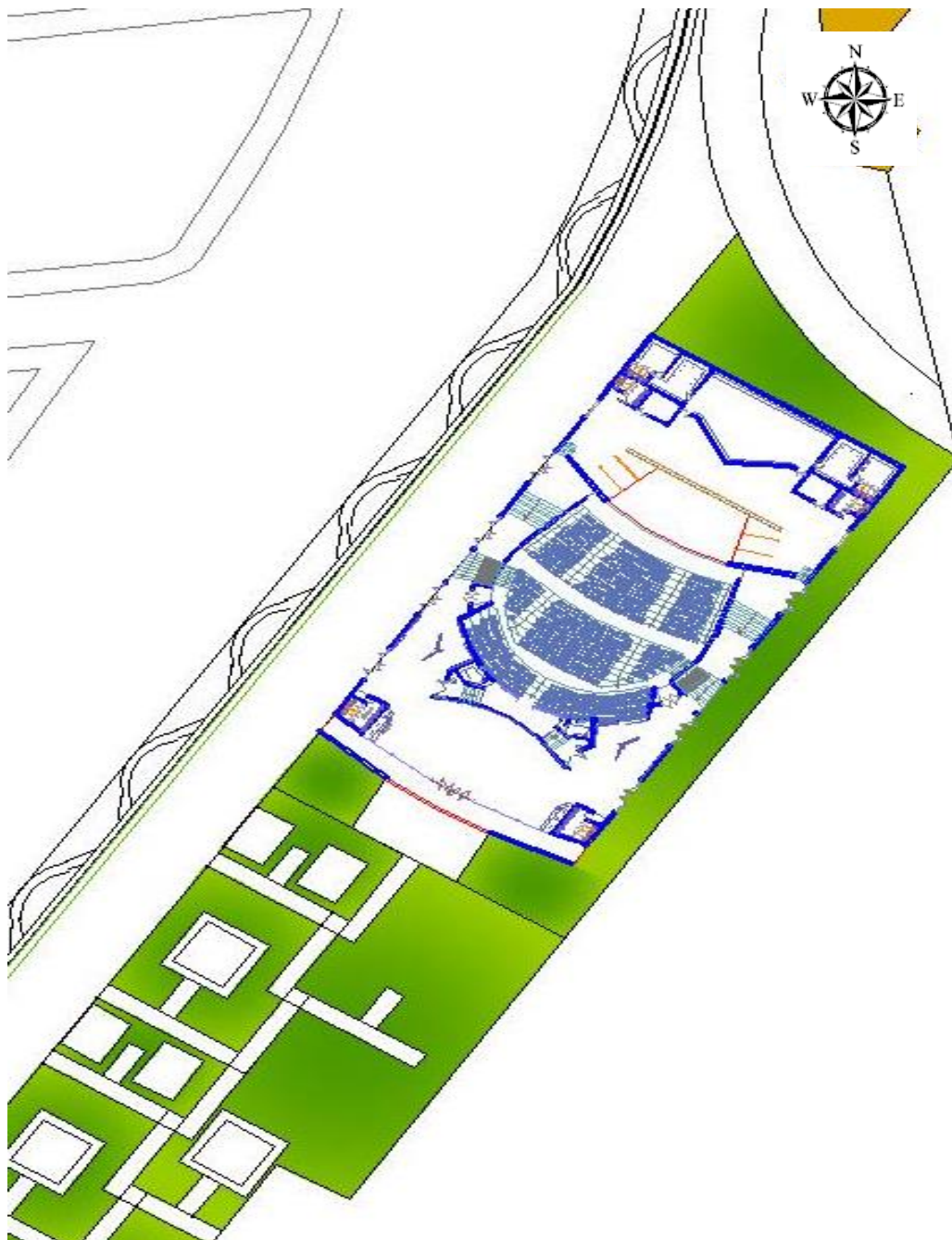


Figura 53 Plano Implantacion del Teatro Costado Sur

4.4.9. Perfiles Viales

4.4.9.1 Perfiles Viales Transversales



Figura 55 Perfiles Viales Transversales

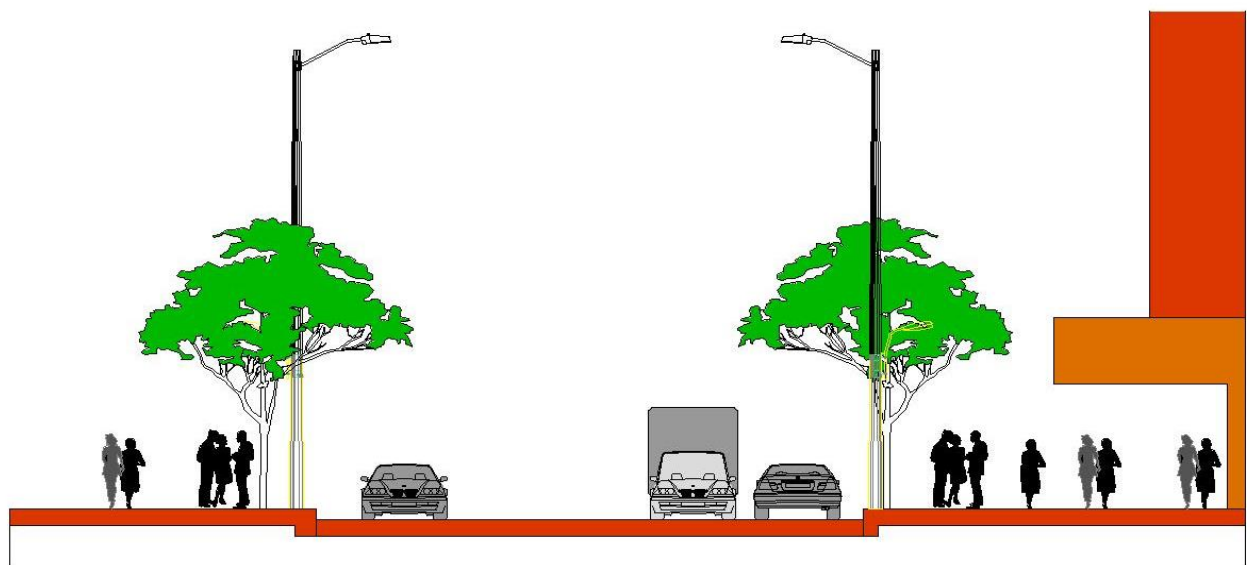


Figura 54 Perfiles Viales Transversales



Figura 56 Plano Perfiles Viales

4.4.9.2 Perfil Vial Longitudinal

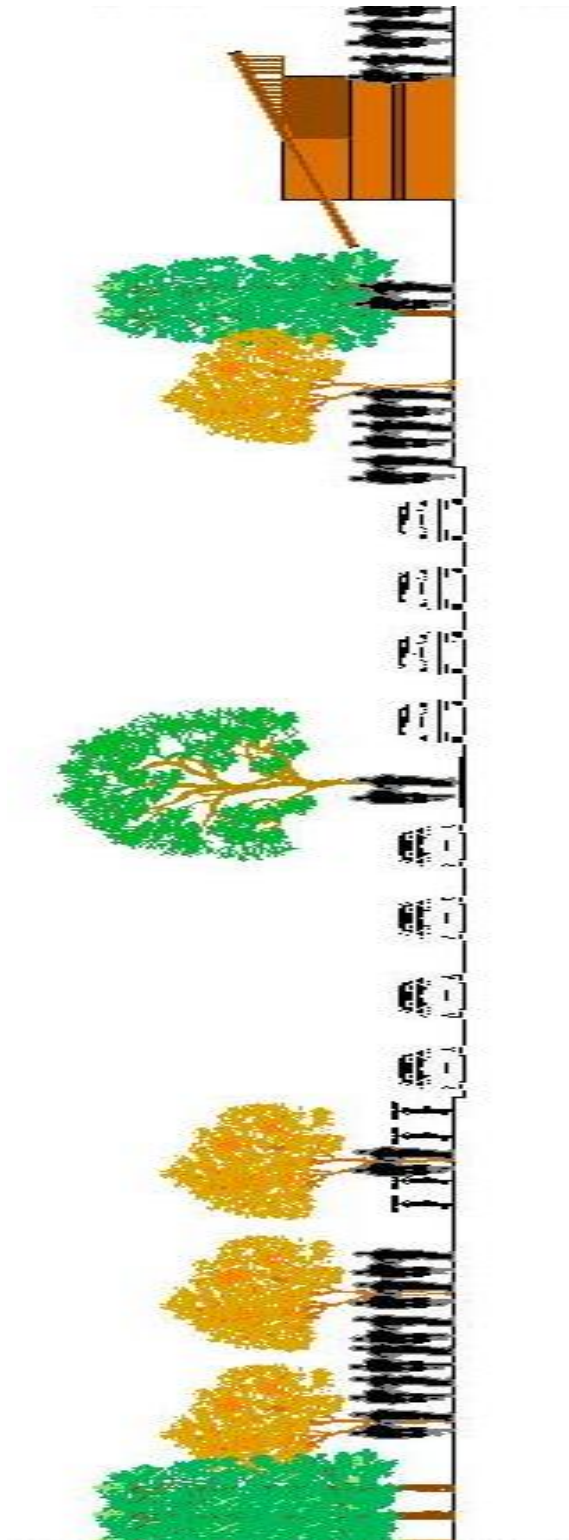


Figura 57 Plano Perfil Vial Longitudinal

4.4.10. Corte Transversal del Proyecto Tipo Institucional y Hotel

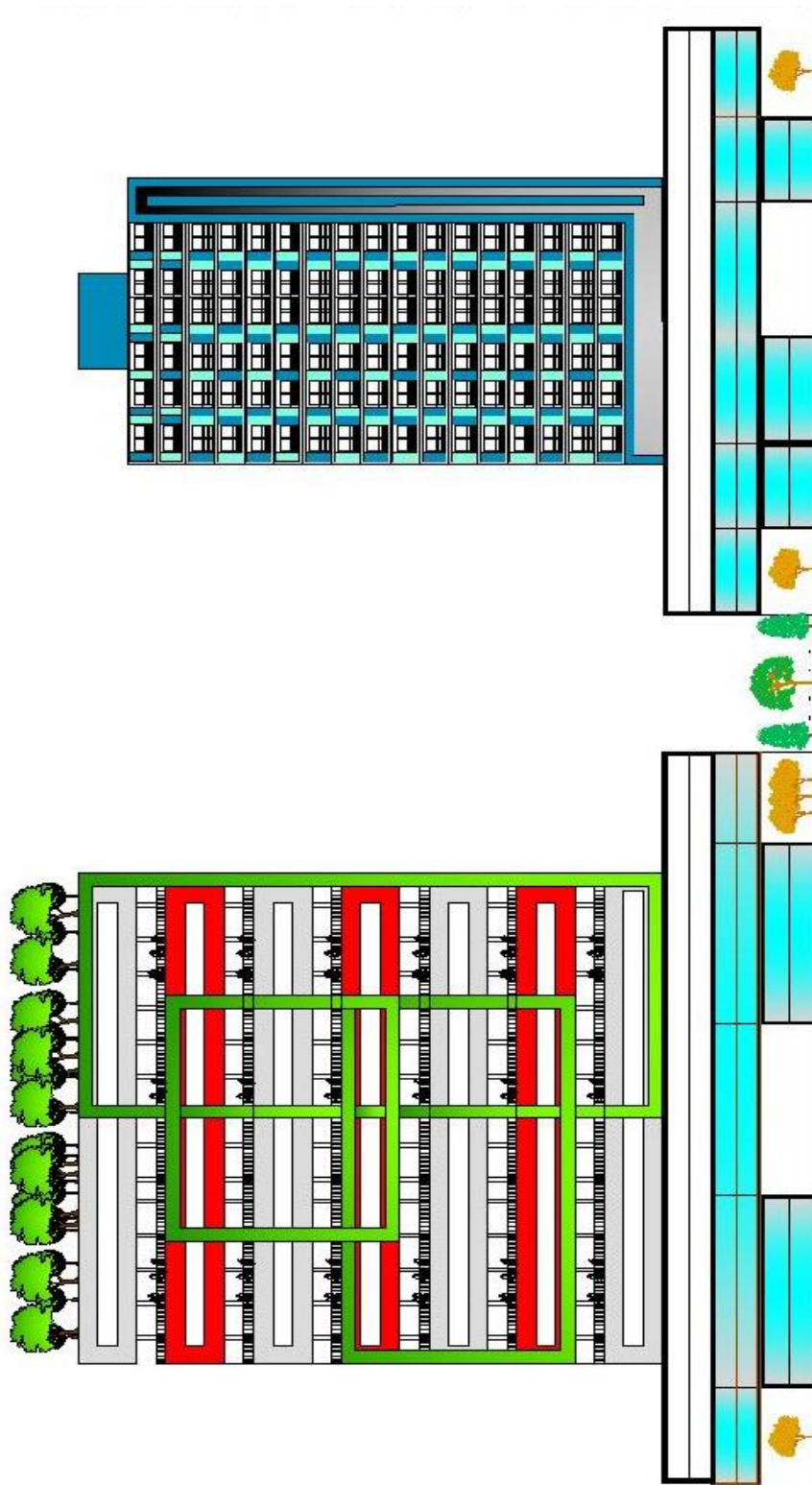


Figura 58 Plano Corte Transversal

4.4.11 Corte Longitudinal del Proyecto

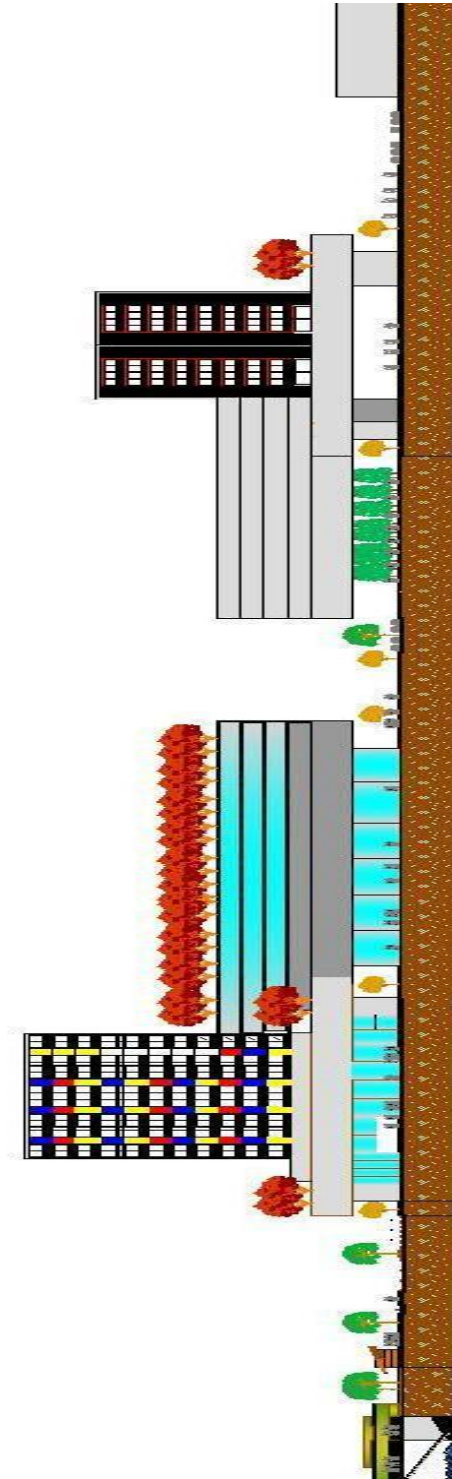


Figura 59 Plano Corte Longitudinal del Proyecto

4.4.12. Fachada Principal Borde Malecón

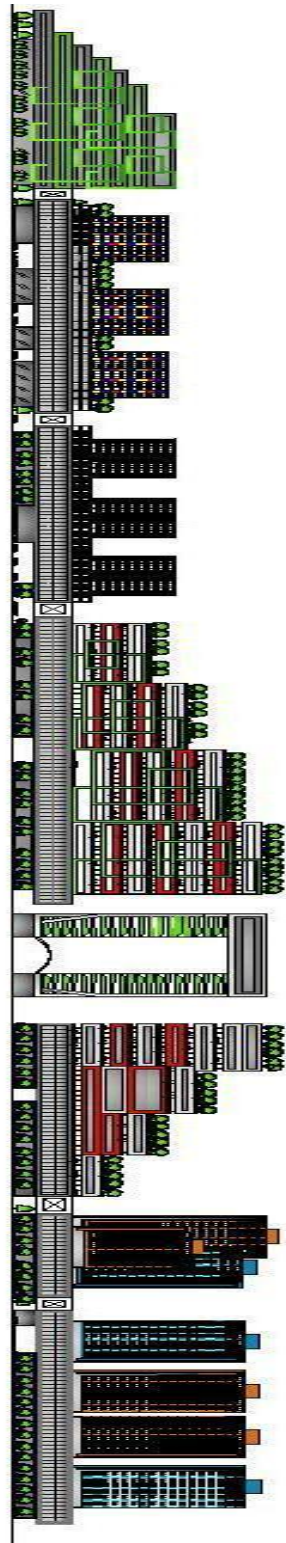


Figura 60 Plano Fachada Principal

4.4.13. Corte Transversal del Proyecto

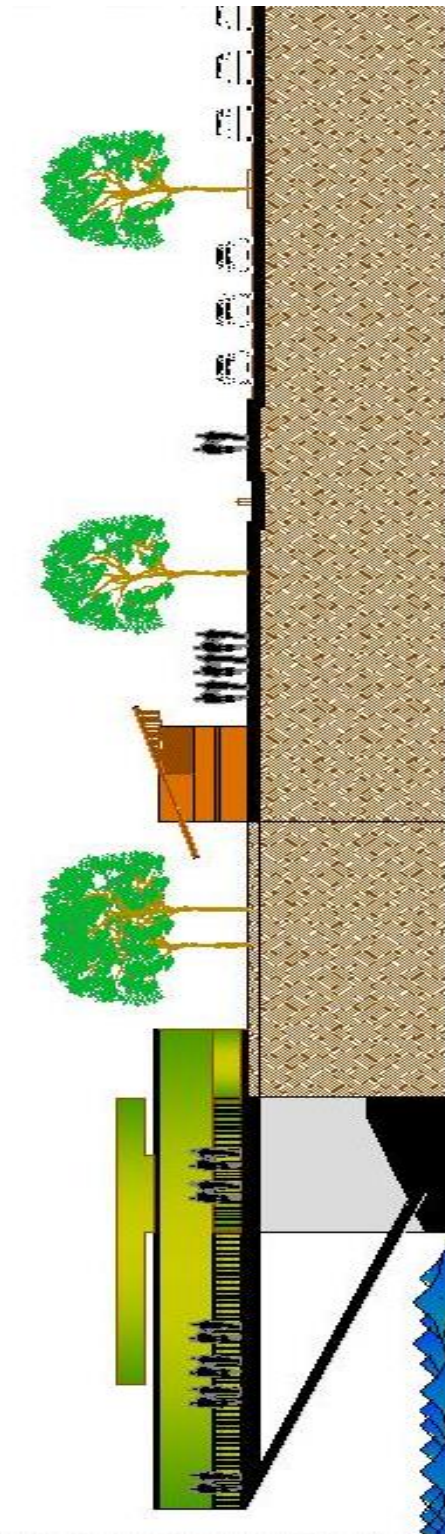


Figura 61 Plano Corte Transversal del Proyecto

4.4.14. Fachada Frontal de Tipología 1 de Vivienda y Comercio

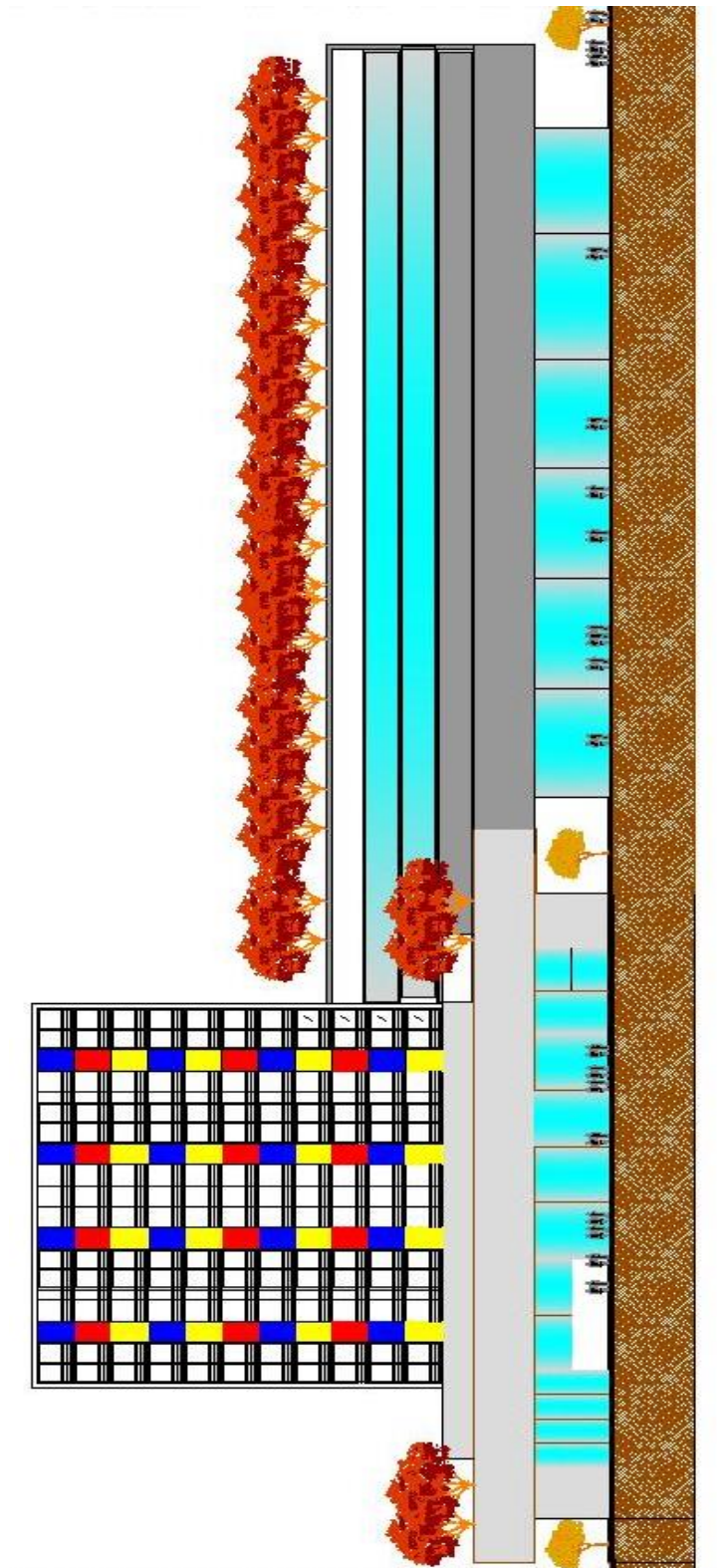


Figura 62 Plano fachada Frontal

4.4.15. Fachada Frontal de Tipología 2 de Vivienda y Comercio

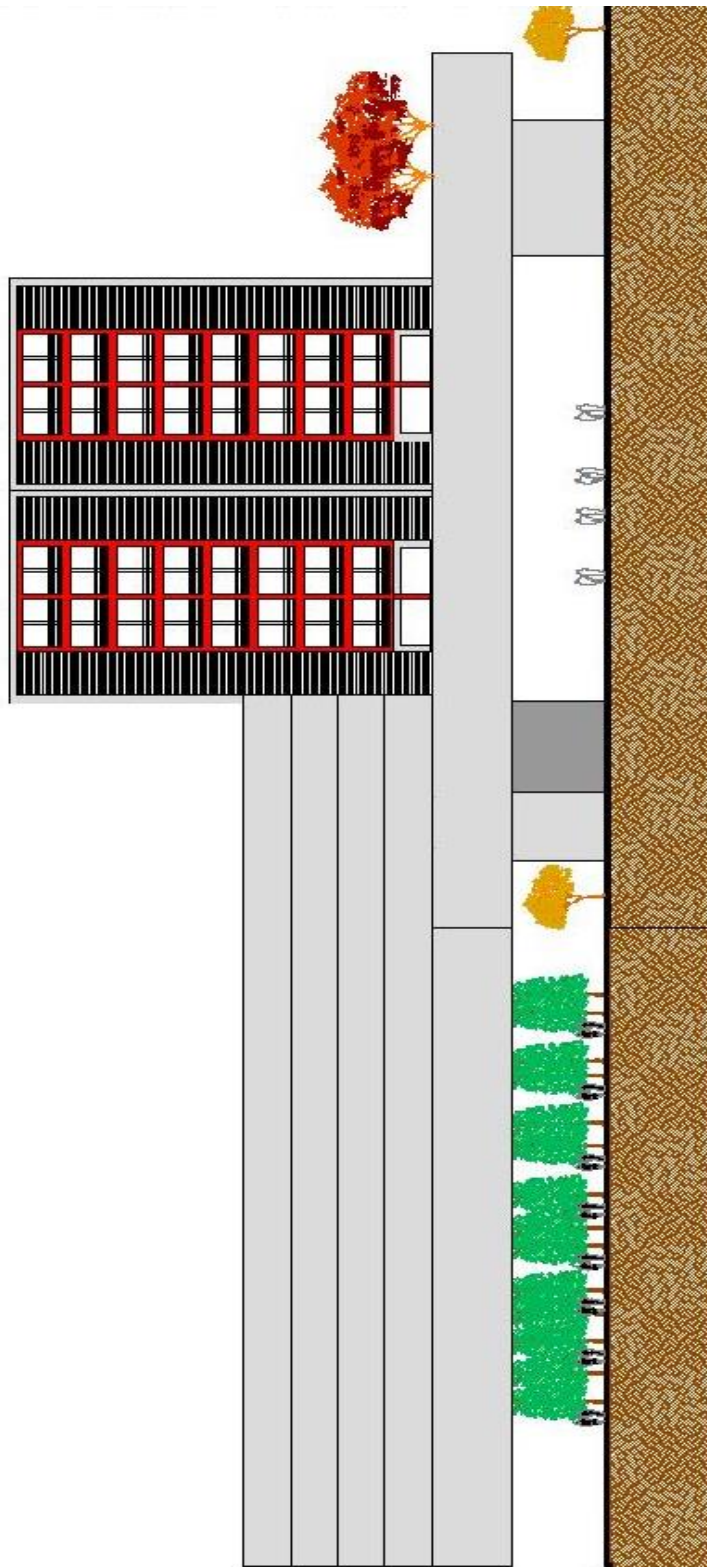


Figura 63 Plano Fachada Frontal

CONCLUSIONES

El estudio en sus diferentes fases permitió construir una propuesta de renovación urbana y mostrar un cambio en el uso del suelo del sector y las vías vehiculares generando un mayor aprovechamiento del espacio público, la integración de los habitantes y que además para el comercio informal y hotelero en el sector se convirtiera en un gran potencial de aprovechamiento a través de la realización de los diferentes eventos nacionales, departamentales e internacionales, dado que Neiva es una ciudad turística, estratégicamente ubicada en la región sur de Colombia.

La propuesta además evidenció que tanto la población habitante como los visitantes se les pueda brindar el confort no solo en lo arquitectónico sino también en la parte ambiental, recreativa, social y que al mismo tiempo generara el desarrollo de la ciudad.

La propuesta urbana tiene la connotación de ofrecer un espacio multidinámico de fácil adaptación ciudadana y de constante interacción social teniendo la capacidad de asimilar las eventualidades que a diario suceden en la ciudad lo que indica la importancia de establecer normativas para las futuras propuestas que se ejecuten en el territorio.

El proyecto planteado logró dar una visión entorno a la búsqueda sistemática de estrategias de ordenamiento territorial, uso adecuado de los espacios, cuidado y renovación de zonas verdes, parques y fomento de una cultura entorno al respeto por los recursos naturales y ambientales, convirtiéndose en un proyecto sostenible y sustentable para el Municipio, con posibilidades de formar parte de un Megaproyecto que cursa en la Alcaldía de Neiva.

Con la realización de este proyecto de grado se pretendió desarrollar modelos de gestión urbana, generados desde la academia, con una lógica de proyecto que motiven propuestas, de índole local, regional, nacional e internacional sin perder los matices y conceptos desarrollados por la Facultad de Arquitectura de la Universidad La Gran Colombia

REFERENTES BIBLIOGRAFICOS

Amendola, Giandoménico. La ciudad postmoderna. Madrid: celeste, 2000. 379 p.

Castillo, Carlos. Urbanismo y vida urbana. Bogotá: andes, 1977. 452 p.

Colombia. Centro de estudios del hábitat popular cihap y centro de investigaciones estéticas sobre hábitat y cultura. Medellín: universidad nacional de Colombia, 1997. 110p. editorial linotipia bolívar, 1996. 279 p

Colombia. Constitución política de Colombia. Bogotá: Legis, 2003. 1518p.

Haries y Norris. el espacio público como generador de usos alternativos para la convivencia ciudadana en torno a la recreación. Bogotá: internacional de parques, 2002. 235 p

Torres, Mariela y Escobar Roldán, Hernán Javier. Poder político y deterioro del espacio urbano. Medellín: universidad pontificia bolivariana, 1985. 21 p.

Tovar Torres, Carlos Alberto y otros. La ciudad. Hábitat de diversidad y complejidad. Santafé de Bogotá: universidad nacional de Colombia, 2000. 56 p.

Uribe de Hincapié, maría teresa y Bustamante Márquez, Alfonso. Los mecanismos de control urbano y su incidencia en la ocupación del espacio público de Medellín. Medellín, 1978, 451 p. trabajo de grado (arquitecto). Universidad nacional de Colombia. Facultad de arquitectura.192

Vélez Cuartas, Gabriel Jaime. La ciudad fabulada. Los productos de comunicación en la sociedad fragmentada. Medellín, 1998, 157 p. trabajo de grado (comunicador social). Universidad pontificia bolivariana. Facultad de comunicación social.

Viviescas, Fernando y Giraldo, Fabio. Pensar la ciudad. Bogotá: tercer mundo, 1996. 485 p.

Parra González, Gustavo Adolfo y Bohórquez Manrique Albeiro. Proyecto urbano espacio Santander.

colombianeivahuil.blogspot.com/2011/02/la-verdadera-historia-de-la-cacica-la.html

<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/el-puerto-de-guayaquil-es-el-noveno-mas-importante-de-america-latina-357312.html>

ANEXOS

ANEXO No.1

La parte del documento que se presenta a continuación del estudio realizado con base en el POT de NEIVA

EVALUACION DE RESULTADOS DE DECISIONES, ACCIONES, ACTUACIONES, PROGRAMAS Y PROYECTOS EJECUTADOS EN EL HORIZONTE POT

INTRODUCCION

La Administración Municipal en aras de dar cumplimiento a su carta de navegación inicio el proceso de ejecución y puesta en marcha del Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo 064 de 1.999), abordando los cinco enfoque estratégico, en los cuatro primeros años de ejecución del mismo, desarrollando las políticas de corto y mediano plazo, según quedo preestablecido en los enfoque como son: MANEJO SOSTENIBLE DEL TERRITORIO, SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO HUMANO, FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO CULTURAL, FORTALECIMIENTO DEL DESARROLLO CULTURAL APERTURA TERRITORIAL E INTEGRACIÓN CON EL PAIS CON PAISES VECINOS Y CON LA COMUNIDAD INTERNACIONAL .

En el Acuerdo 064 POT, no se establece un horizonte claro por cada enfoque se determinaron políticas acompañado de programas y proyectos los cuales programados a corto y mediano plazo de estos enfoque se dio prioridad a los tres primeros, las cuales han sido desarrolladas en 80%, quedando evaluado en el mapa POT y matrices de gestión y seguimiento que contiene los resultados de indicadores de resultados de la ejecución de proyectos estratégicos, indicadores de estrategia de gestión para mayor información las anexamos en este informe donde se muestra el desarrollo de la ejecución de estas políticas. Cabe destacar que en este proceso de revisión y ajuste se ha tenido como derroteros los principales problemas encontrados en el programa de ejecución en tal sentido presentamos a continuación el resultado de estas acciones.

ANEXO No. 2

ENTREVISTA ARQUITECTO MARCO TULLIO DIAZ MIEMBRO DEL EQUIPO DE LA SECRETARIA DE PLANEACION DE NEIVA. (Entrevista Realizada En El Segundo Semestre Del 2012)

Lugar Ciudad de Neiva.

Entrevista al arquitecto y empresario Marco Tulio Díaz relacionado con su opinión sobre algunos aportes para levantar el diagnóstico del presente proyecto y la necesidad de transformar a Neiva con la realización de grandes obras de desarrollo, rescatar el río Magdalena y la circunvalar en Neiva.

La experiencia, el conocimiento y las obras que ha ejecutado al frente de su compañía, hacen que don Marco Tulio Díaz Serrano con 83 años de edad y toda una vida dedicada al sector de la construcción, Arquitecto y urbanista de la Universidad del Brasil, fue el diseñador de la Plaza de Mercado de Neiva se constituya un garante para tomar sus referentes en el diagnóstico del proyecto

Desde su visión de arquitecto y empresario, ¿cómo analiza el presente y futuro de Neiva?

El desarrollo urbanístico y arquitectónico de Neiva en los últimos 20 años ha sido muy desordenado. A la ciudad le ha faltado un verdadero plan director, lo que hoy podemos denominar un plan de desarrollo. Los aportes de los distintos administradores locales y alcaldes han sido aislados. Cada mandatario en su administración hace algo propio, pero sin continuidad, sin obedecer a una política o directriz general enmarcada en una política

a largo plazo y de alcance general.

Podría mencionarme a manera de ejemplo y que permita ilustrar esta afirmación suya?

Siendo que Neiva en su sitio de fundación convergen varios ríos, el paisaje es muy bonito y esto debería haber sido aprovechado, y no como ha sucedido, la ciudad en su desarrollo le ha dado de manera permanente la espalda al río Magdalena y los afluentes que la cruzan. Esto lo dije yo desde mis primeros años como arquitecto cuando estudiaba en el Brasil y se lo señalé a varios alcaldes en su momento, haciéndole caer en la cuenta del error que se estaba cometiendo.

¿Qué piensa, entonces, de la Avenida Circunvalar y del Parque Longitudinal?

Su construcción fue buena, pero por no tener ningún tipo de reglamentación, hoy está llena de bares, de sitios de prostitución, de talleres y negocios para el lavado de carros y motos, cuando en otras capitales de Colombia y el extranjero, como por ejemplo Guayaquil, Ecuador, sí lo han aprovechado y sobre el río Guayas ha hecho una espectacular remodelación urbana, lo cual hace falta aquí en Neiva y es fundamental para empezar a hablar de progreso, ya que la ciudad tiene los terrenos, las áreas y los espacios indicados para impulsar esa transformación.

Para ese propósito tan claro que usted menciona, ¿ha faltado voluntad política, decisión administrativa, empuje de la ciudadanía o presión de la clase empresarial?

Todos esos elementos tienen algo de responsabilidad, pero considero que la mayor

deficiencia ha sido la económica, la falta de recursos, no han habido los presupuestos que aglutinen aportes de las entidades municipales, departamentales y nacionales para lograr esa renovación urbana de la ciudad, que para mí es importante y urgente.

¿Qué acciones sugiere usted se deben emprender?

Se requiere de proyectos, mejor de verdaderos mega proyectos, de obras, de vías que definan un rumbo, una brújula que indique hacia donde Neiva se va a desarrollar. Encuentro en las noticias de los periódicos que se piensa construir la avenida Circunvalar del Oriente, lo cual me parece muy importante para evitar tantos trancones, abrir nuevas vías y permitir así el progreso de amplias y nuevas zonas de la ciudad.

¿Cuál es su evaluación de la formación de los huilenses de hoy?

Actualmente existen nueve o diez universidades, cada una de las cuales ha hecho su aporte con los estudiantes para promover el progreso de Neiva y cambiar el modo de vivir que teníamos en la ciudad hace 40 años, que era provincial. Las universidades han contribuido mucho a la formación, educación y cultura de las personas de Neiva y el Huila.

¿Qué sugiere usted a los jóvenes de hoy en materia de estudio?

Aconsejar a los muchachos que carrera estudiar es muy difícil, ya que cada persona tiene sus inclinaciones y se necesita identificarse con la futura profesión, el joven debe amarla y gustarle, pues de lo contrario cuando entren a la universidad sólo estarán deambulando, pues no quieren lo que han escogido, siempre buscan que la profesión sea la de mayor

lucro y eso para mí no vale.

¿Con qué gran proyecto sueña usted hoy para Neiva?

Hay necesidad de muchos mega proyectos. Empezando por concretar la obra de la Avenida del Oriente, y la circunvalar. Y hay algo importante de lo cual hemos venido hablando, discutiendo en los diversos organismos gubernamentales y privados, y es la urgencia de construir un nuevo aeropuerto para la ciudad de Neiva.

ANEXOS No.3

ENTREVISTA A HENRY VALENCIA, Docente Universidad Cooperativa Aledaña al sector de la Circunvalar.

¿Cuál es su rol en la Universidad?

Soy docente de la Universidad Cooperativa desde hace más de 8 años, pertenezco a la Facultad de Ingeniería en el programa de ingeniería Civil, Soy ingeniero Civil.

Desde su visión como profesional y académico de una Universidad que por cierto está en el sector donde estoy realizando un proyecto monográfico para graduarme, cree usted que este sector de la circunvalar incluyendo el parque Isla Aventura debe intervenir urbanísticamente?

Aunque mi apreciación estaría en caminata a las obras civiles que pudieran hacerse, desde luego lo uno va de la mano con lo otro, el potencial que tiene el sector además de constituirse en una necesidad de desarrollo para la ciudad de Neiva, generaría en otros campos como el social, el comercial, turístico grandes aportes, me parece que su proyecto tiene muchas cosas interesantes que podría contribuir a Neiva.

¿Cree usted que debería un proyecto urbanístico para el sector tener en cuenta la vivienda, o debería convertirse solo en un sector comercial, de recreación y turismo?

Creo que podría pensarse de alguna manera en solución también para los habitantes de la ciudad en otro tipo de alternativas como por ejemplo en construcción a lo alto, armonizando lo comercial y turístico, también lo hotelero.

Cómo ve usted el parque Isla?

Como un gran potencial turístico pero al mismo tiempo conservando la reserva ecológica que ella representa, podría hacerse algo muy bueno para los ciudadanos sin dañar el medio ambiente.

Cómo es la seguridad en el sector?

Este sector se ha vuelto muy inseguro por la cercanía al río, hecho que aprovechan los delincuentes para robar y perderse por la rivera, además es cuna de habitantes de la calle, y no hay un acompañamiento de la policía, son muchos los casos de estudiantes y docentes de la Universidad que se han visto afectados por esta situación, creo que con un proyecto que atienda a todos estos aspectos sería mejor para todos.

En su experiencia como profesor ¿Porqué los estudiantes del programa de Ingeniería no han propuesto alternativas para el desarrollo del sector?

Se han realizado algunos intentos pero lamentablemente esto es un concierto de voluntades, donde los dirigentes políticos y Gobernantes deben contribuir, y la verdad sea dicha a la academia no se le da todavía la importancia que tiene para contribuir al desarrollo de la región, se dan oportunidades a empresas ya constituidas con mucha experiencia en el campo de la construcción y pensar en proyectos como el que usted está pensando requieren de muchos esfuerzos tanto económicos, como de conexión y

contactos para que sean tenidos en cuenta y den resultados, así que permítame felicitarlo por pensar en desarrollar un proyecto para Neiva a pesar de que se encuentra estudiando en otra universidad fuera de la región, esto es lo que necesita esta ciudad que los jóvenes aporten lo que han aprendido.

ANEXO No 4

ENTREVISTA A EVELIA SALAZAR residente del sector de la Avenida Circunvalar en Neiva.:

Usted cuanto tiempo lleva viviendo en este sector?

Yo llevo más de 15 años viviendo acá, desde que me casé nos vinimos con mi esposo a esta casita, él quería montar un negocio de mecánica y así lo hizo, actualmente vivimos de lo que este nos da.

Que opina de la seguridad del sector?

Antes era menos peligroso, ahora se ven muchos atracos y se esconden a la orilla del río, a veces se van en canoas río abajo.

Que piensa del sector del Malecón?

Se ha convertido en un espacio muy bonito para pasear en las fiestas de san edro o los domingos, uno encuentra restaurantes, artesanías y muchos negocios.

Que pensaría si en este sector se diera la posibilidad de construir, hoteles grandes, parques, espacios de recreación y se tuvieran que modificar las fachadas de las casas?

Yo creo que se vería bien que cambiara la circunvalar y los turistas tuvieran donde quedarse, pero me preocuparía en mi caso que haría con mi casa y sobre todo el negocio que tenemos, me daría mucho temor quedarme a esta edad en otra parte.

Cómo son los barrios vecinos al sector?

Pues son residenciales, poco a poco se ha ido llenando de comercio y hay muchas discotecas que no dejan dormir, se ve muchas peleas de borrachos y en fiestas como la San Pedro esto es muy difícil por seguridad, por movilización es imposible salir de la casa, por lo demás me siento bien con los vecinos, ya nos conocemos y nos colaboramos mucho.

De que manera cree usted que los ciudadanos podrían aportar al desarrollo de Neiva?

Creo que nos falta mayor sentido de pertenencia con lo nuestro, no cuidamos las plantas, somos muy desaseados, botamos basuras a la calle y no somos solidarios en muchas ocasiones, dejamos los animales en las calles para que los carros en la avenida los maten, así que podríamos ser más responsables.