



REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO
ARQUITECTÓNICO POTENCIALIZANDO EL
TURISMO LOCAL EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE
TREN EN VILLAVIEJA, HUILA.

Mariana Rojas Sánchez

Director: Arq. Juan Pablo Paternina Paternina

2025

REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO POTENCIALIZANDO EL
TURISMO LOCAL EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN EN VILLAVIEJA, HUILA

Mariana Rojas Sánchez

Proyecto integrador final

Director

Arq. Juan Pablo Paternina Paternina

Universidad Piloto de Colombia

Facultad de arquitectura y artes

Programa de arquitectura

Bogotá D.C

Marzo 2025

Declaración de obra inédita

Yo, Mariana Rojas Sánchez, identificado con C.C. No. 1001329050 estudiante del programa académico de Arquitectura, de la CORPORACIÓN UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA, declaro bajo la gravedad de juramento que la obra titulada: Rehabilitación del patrimonio arquitectónico potencializando el turismo local en la antigua estación de tren en Villavieja, Huila, la cual presento como: trabajo de grado, para optar por el título de: Arquitecto, es de mi (nuestra) autoría; es una creación original e inédita que cumple con los lineamientos institucionales y legales de derechos de autor, así como el buen manejo y uso de la Inteligencia Artificial IA.

Certifico igualmente que:

1. La obra no ha sido publicada ni divulgada previamente en ningún medio físico o digital, total o parcialmente.
2. La obra no infringe derechos de terceros, ni contiene elementos plagiados o no autorizados, en tanto es resultado de mi (nuestro) trabajo personal.
3. Al interior de la obra se han dado los créditos correspondientes a todas las fuentes, citas y referencias utilizadas en la elaboración de la misma.
4. La obra presentada cumple con los estándares éticos y académicos establecidos por Corporación Universidad Piloto de Colombia.
5. El contenido de la obra respeta lo establecido en la Ley 1915 de 2018, Ley 23 de 1982, el Convenio de Berna de 1887 y la Decisión Andina 351 de 1993.
6. Asumo plena responsabilidad por el contenido de esta obra.
7. Declaro que la obra no fue realizada por la IA y que en caso de haber usado las herramientas de inteligencia artificial su implementación fue ética.

Autorizo a la CORPORACIÓN UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA para que incorpore mi obra al repositorio institucional (físico y/o digital) y lo haga público, utilizando las licencias Creative Commons o el tipo de licenciamiento que la Institución implemente para la publicación y puesta a disposición de las obras, siempre respetando mis (nuestros) derechos como autor (es). Entiendo que cualquier falsedad en esta declaración podrá dar lugar a sanciones disciplinarias, legales o al retiro de la obra de cualquier proceso en el que se haya presentado. En consecuencia, declaro que la Corporación Universidad Piloto de Colombia no es responsable de las consecuencias legales o éticas de las posibles infracciones que surjan de la creación de la obra.

Esta declaración se suscribe en Bogotá D.C., en las instalaciones de la CORPORACIÓN UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA el día Noviembre 28 del 2025.



Nombre (s): Mariana Rojas Sánchez

Documento (s) de identificación: CC. 1001329050

Programa Académico: Arquitectura

Dedicatoria

Dedico este logro, en primer lugar, a mis padres, quienes han sido el pilar fundamental en mi camino.

A mi padre, quien me inculcó valores esenciales como el respeto y la nobleza, principios que me han permitido ser receptiva ante las circunstancias y necesidades de los demás. Su ejemplo y enseñanza me dejaron un legado invaluable: sin importar los tropiezos, los altibajos o los desafíos, el esfuerzo y la perseverancia siempre nos llevarán lejos en la búsqueda de nuestros objetivos. Siempre recordaré cada sacrificio que hizo para que yo pudiera cumplir mis sueños.

A mi madre, por estar presente en cada momento, brindándome su apoyo incondicional, su fortaleza y sus palabras de aliento cuando más las necesitaba. Su amor y dedicación han sido un refugio constante en mi vida.

Y a mi hermano, quien siempre ha velado por mi bienestar, asegurándose de que cada uno de mis sueños y metas pudiera convertirse en realidad.

A ellos, con amor y gratitud infinita, les dedico este logro.

Agradecimientos

Quiero expresar mi más profundo agradecimiento a la Universidad Piloto de Colombia y a todos los profesores que con su dedicación y conocimiento, contribuyeron a mi formación. Gracias a su enseñanza pude desarrollar una mirada crítica y reflexiva sobre mi entorno, lo que ha sido fundamental en mi crecimiento académico y profesional.

ÍNDICE DE CONTENIDO

Resumen	8
Abstract	9
Introducción	10
Objetivo general	11
Objetivos específicos.....	12

01	Antecedentes.....	13
-----------	--------------------------	-----------

02	Problemáticas	19
	2.1 Hipótesis.....	23

03	Marco Teórico	25
-----------	----------------------------	-----------

04	Marco referencial	29
-----------	--------------------------------	-----------

05	Reconocimiento del territorio	33
	5.1 Contexto Territorial y Ambiental	34

06	Conclusiones	40
-----------	---------------------------	-----------

07	Bibliografía.....	39
-----------	--------------------------	-----------

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Contexto estación ferrocarril Villavieja	8-9
Figura 2: Estación ferrocarril Villavieja	8-9
Figura 3: Francoise Choay	17
Figura 4: Álvaro Siza	17
Figura 5: Germán Samper Gnecco	17
Figura 6: Ramón Gutiérrez	17
Figura 7: Paul Philippot	17
Figura 8: El avanzado deterioro de la estación de ferrocarril de Neiva	20
Figura 9: Inseguridad en el Huila	21
Figura 10: Artículo de factores que inciden en el atraso o abandono en las obras públicas de Bogotá	22
Figura 11: Jane Jacobs	26
Figura 12: Marco teórico conceptual	27
Figura 13: Marco referencial	31
Figura 14: Centro cultural Caixa Forum	31
Figura 15: Centro cultural estación Mapocho	31
Figura 16: High line park	31
Figura 17: Promenade Plantée (Coulée Verte René-Dumont)	31
Figura 18: Superkilen Park	31
Figura 19: Casco urbano de villavieja	35
Figura 20: Estación de tren	36
Figura 21: Planta estación de tren Villavieja	36
Figura 22: Organización del territorio	36
Figura 23: Malla vial Villavieja	37
Figura 24: Museo paleontológico	37
Figura 25: Iglesia Villavieja	37
Figura 26: Capilla de Santa Barbara	37
Figura 27: Zonificación	38
Figura 28: Propuesta de transformación de la estación ferrocarril de Villavieja	41

Resumen

La revitalización del patrimonio arquitectónico es un elemento clave, el cual permite la reactivación de aquellos espacios que han quedado en el olvido, han sido abandonados o se encuentran en un estado de deterioro, a su vez esta medida permite potenciar el turismo local. En este contexto, es relevante pensar y proponer una rehabilitación de la antigua estación de Villavieja, Huila, la cual actualmente se encuentra relegada al olvido, por tal motivo, surge como una oportunidad relevante para rescatar su valor histórico. La propuesta se centra en la transformación de este espacio en un centro cultural y turístico, ya que si implementación no solo dejaría un legado invaluable al pasar de los años, sino que también promueve el desarrollo económico y social de la región.

El proyecto se centra en convertir la estación en un espacio que pueda ser dinámico y multifacético teniendo en cuenta las condiciones y posibles variantes del lugar, generando así un punto de encuentro que promueva la recreación, la educación y la cultura, tanto para la comunidad local como para los visitantes. Se propone este equipamiento con el fin de que combine diversas actividades tales como: exposiciones acerca de la historia local, un museo del ferrocarril y una plaza gastronómica que destaque los productos típicos del Huila, impulsando la identidad regional. Asimismo, se propone la implementación de diversos punto de información turística que sirvan como apoyo para orientar de mejor manera a los visitantes hacia el desierto de la Tatacoa, y de esta manera consolidar una región más compacta y menos fragmentada, consolidando así a la estación como un eje central turístico del municipio.

En conjunto con la revitalización de este espacio, se propone el desarrollo de un espacio urbano circundante, de tal manera que se pueda lograr una integración armoniosa con el entorno. A partir del uso de estrategias de urbanismo táctico y soluciones basadas en la naturaleza (SBN), se generará un eje el cual guíe a los visitantes desde diferentes partes del municipio hacia la estación. Por otro lado, los vestigios de las líneas férreas se transformarán en rutas peatonales que fomenten la movilidad sostenible y la conectividad con el lugar. Estas intervenciones no solo buscan mejorar la accesibilidad y el flujo de personas, sino que también transforman el lugar en un espacio más atractivo y funcional. Para finalizar, el proyecto comprende diferentes características que permiten que se convierta en un modelo para el desarrollo local sostenible, donde la preservación del patrimonio y el impulso del turismo se entrelazan para generar un impacto positivo y duradero en la comunidad.

Figura #1

Contexto estación ferrocarril Villavieja



(Actividades, s.f.)

Figura #2

Estación ferrocarril Villavieja



(Actividades, s.f.)

Palabras clave

Revitalización

Turismo

Rehabilitación

Patrimonio

Identidad

Centro cultural

Estación de tren

Conservación

Abstract

Revitalizing architectural heritage is a key element that allows the reactivation of those spaces that have been forgotten, abandoned, or are in a state of deterioration, and this measure also allows for the promotion of local tourism. In this context, it is relevant to think about and propose the rehabilitation of the old station in Villavieja, Huila, which is currently relegated to oblivion, and therefore, it presents a relevant opportunity to rescue its historical value. The proposal focuses on transforming this space into a cultural and tourist center, as its implementation would not only leave an invaluable legacy over the years, but also promote the economic and social development of the region.

The project focuses on turning the station into a dynamic and multifaceted space, taking into account the conditions and possible variations of the place, thus generating a meeting point that promotes recreation, education, and culture, both for the local community and for visitors. This equipment is proposed to combine various activities such as: exhibitions about local history, a railway museum, and a gastronomic plaza that highlights the typical products of Huila, promoting regional identity. Additionally, the implementation of various tourist information points is proposed to serve as support to better guide visitors to the Tatacoa Desert, and in this way consolidate a more compact and less fragmented region, thus consolidating the station as a central tourist hub of the municipality.

In conjunction with the revitalization of this space, the development of a surrounding urban space is proposed, so that a harmonious integration with the environment can be achieved. Using tactical urbanism strategies and nature-based solutions (NBS), an axis will be created to guide visitors from different parts of the municipality to the station. On the other hand, the remnants of the railway lines will be transformed into pedestrian routes that promote sustainable mobility and connectivity with the place. These interventions not only seek to improve accessibility and the flow of people, but also transform the place into a more attractive and functional space.

Finally, the project includes various features that allow it to become a model for sustainable local development, where the preservation of heritage and the promotion of tourism are intertwined to generate a positive and lasting impact on the community.

Figura #1

Contexto estación ferrocarril Villavieja



(Actividades, s.f.)

Figura #2

Estación ferrocarril Villavieja



(Actividades, s.f.)

Key words

Revitalization
 Tourism
 Rehabilitation
 Heritage
 Identity
 Cultural center
 Train station
 Conservation

Introducción

Realizar una revitalización en aquellos espacios que han sido importantes a lo largo de la historia y que se encuentran en estado de abandono, es de suma importancia para fortalecer la identidad local y a su vez impulsar el turismo. Dicho lo anteriormente mencionado, si se habla específicamente del contexto rural se puede decir que muchas de las edificaciones históricas que se encuentran presentes a lo largo del tiempo van perdiendo su función original, por tal motivo se convierten en un elemento poderoso para que se adapte a las nuevas dinámicas y por consiguiente reactive la economía y el desarrollo social, así como la preservación de la identidad cultural. La antigua estación de tren de Villavieja, Huila, representa un ejemplo del potencial que puede tener realizar una intervención allí, puesto que ofrece una amplia variedad de oportunidades para rescatar un legado y transformarlo como un eje dinamizador del desarrollo local.

Este proyecto se basa en una investigación histórica y de diagnóstico del estado actual en el que se encuentra la estación y de igual manera su entorno, seguido por un diseño arquitectónico y urbanístico que permita respetar el patrimonio, promover la funcionalidad, la participación comunitaria y la sostenibilidad. La ejecución del de la intervención se basa en un enfoque de tipo hermenéutico y fenomenológico el cual busca comprender la experiencia y la memoria colectiva que estos espacios representan. A su vez busca reinterpretar el sentido del lugar a partir de la historia, las tradiciones y las prácticas culturales, de esta manera permite entender cuál es la relación existente entre el paisaje, la cultura y la transformación del territorio. El objeto de estudio se centra en el paisaje y las culturas locales, por medio de la cual se entiende cómo la arquitectura se integra con su entorno y cómo toda aquella transformación de carácter histórica y contemporánea influyen en la configuración del patrimonio arquitectónico.

El abandono del patrimonio arquitectónico en lugares que poseen poca infraestructura o que se encuentran ubicados en zonas rurales, es un problema global, debido a que con el pasar del tiempo son lugares que con tendencia a que sus habitantes tienden a migrar debido a la falta de oportunidades, en consecuencia dejan a un lado lo que podría llegar a ser la evolución y transformación de su lugar natal, a su vez esto ocasiona que ocurran cambios en cuanto a la estructura económica y social del territorio. Dicha situación conlleva a que elementos arquitectónicos de gran valor histórico desaparezcan o terminen en el deterioro, de tal manera que haya una pérdida de identidad cultural en los territorios. En Villavieja la antigua estación de tren era considerado un lugar importante, pues se tenía la idea de ser un punto central que permitía la llegada de visitantes y de personas del sector, mostrando así su actividad constante, pero hoy en día esta yace en el olvido, desconectada del entorno y desaprovechando su potencial para impulsar el turismo y los beneficios que podría

tener su comunidad.

El proyecto propone una intervención, en la cual ocurra una transformación en cuanto a su uso permitiendo que la estación de tren se convierta en un centro cultural y turístico y multifacético, donde se puedan conservar los elementos originales de la estructura de la estación, asimismo contará con exposiciones acerca de la historia local, un museo del ferrocarril y una plaza gastronómica donde se destaquen los productos típicos del Huila. Por otra parte, también se intervendrá el espacio urbano circundante para generar un eje rector que guíe a los visitantes hacia la estación y de esta manera pueda darse aprovechamiento de los trazos de las líneas férreas en rutas peatonales. Este proyecto tiene como fin ser promotor del desarrollo local sostenible, en la cual la preservación del patrimonio y el impulso del turismo se entrelazan para generar un impacto positivo y duradero de la comunidad.

Objetivo general

Desarrollar un centro cultural y turístico, mediante el diseño de espacios funcionales y sostenibles que conserven el valor patrimonial y promuevan el desarrollo local, en la antigua estación de tren de Villavieja, Huila, para su revitalización.

Objetivos específicos

1. Investigación preliminar

Investigar el contexto histórico, social y cultural de la antigua estación de tren y su entorno, mediante revisión bibliográfica, entrevistas y trabajo de campo, para identificar los elementos patrimoniales que fundamentan su valor arquitectónico y simbólico.

2. Diagnóstico técnico

Diagnosticar el estado actual de la estación y el tejido urbano circundante, a través de análisis técnicos, levantamientos y observación directa, para evaluar sus condiciones físicas, funcionales y su potencial de transformación.

3. Propuesta arquitectónica

Diseñar la intervención arquitectónica de la estación, integrando elementos originales con nuevas propuestas funcionales y sostenibles, para convertirla en un centro cultural y turístico al servicio de la comunidad.

4. Propuesta urbanística

Proponer un plan urbanístico complementario, aprovechando los trazos de las antiguas líneas férreas como rutas peatonales, para articular la estación con su entorno y potenciar su accesibilidad y atractivo.

5. Enfoque conceptual

Incorporar principios de sostenibilidad, participación comunitaria y sentido del lugar, a través del enfoque fenomenológico y hermenéutico, para fortalecer la identidad cultural y la memoria colectiva en el diseño propuesto.

Antecedentes

El presente apartado expone los antecedentes relevantes para el desarrollo de esta investigación, abordando tres ejes fundamentales: las estaciones de tren en el Huila, la rehabilitación del patrimonio y el turismo. Se analizará el contexto histórico y la evolución de las estaciones ferroviarias en la región, su impacto en el desarrollo urbano y su estado actual. Asimismo, se explorarán estrategias y metodologías aplicadas en la rehabilitación del patrimonio arquitectónico, destacando su importancia en la preservación de la identidad cultural



01

Antecedentes

Rehabilitación Patrimonial

Leyes y normas

El marco normativo colombiano sobre patrimonio cultural establece mecanismos para su protección y gestión. La Ley 1185 de 2008 determina que el patrimonio cultural de la Nación "está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana" (Congreso de Colombia, 2008, art. 1). Por su parte, la Ley 163 de 1959 declara patrimonio histórico y artístico nacional "los monumentos, tumbas prehispánicas y demás objetos, ya sean obra de la naturaleza o de la actividad humana, que tengan interés especial para el estudio de las civilizaciones y culturas pasadas" (Congreso de Colombia, 1959, art. 1). Además, la Constitución Política de Colombia de 1991 establece que "el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado"

Historia

(Asamblea Nacional Constituyente, 1991, art. 72). Estas normas garantizan la conservación y divulgación del patrimonio cultural para las futuras generaciones.

Tratados

Las convenciones internacionales de la UNESCO y de La Haya constituyen instrumentos fundamentales para la protección del patrimonio cultural y natural; en este sentido, la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural (UNESCO, 1972) se orienta a identificar y conservar aquellos sitios que poseen un valor universal excepcional, tanto naturales como culturales, mientras que la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (UNESCO, 2003) se centra en la preservación de tradiciones, expresiones orales, rituales y demás manifestaciones culturales vivas; asimismo, la Convención sobre la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales (UNESCO, 2005) fomenta la creación, difusión y acceso equitativo a las expresiones culturales en un mundo globalizado, y, por último, la Convención de La Haya para la Protección de los Bienes Culturales en Caso de Conflicto Armado (La Haya, 1954) establece medidas para prevenir la destrucción o el uso inadecuado de bienes culturales durante conflictos armados.

Entidades



Orígenes antiguos

- Conservación temprana en civilizaciones antiguas

Renacimiento y S. XIX

- Influencia del romanticismo en la valoración del patrimonio
- Interés en la preservación de ruinas y monumentos históricos
- Desarrollo de teorías de restauración (Ruskin, Viollet-le-Duc)

Siglo XX

- Impacto de las guerras mundiales en el patrimonio cultural
- Creación de la UNESCO y establecimiento de estándares internacionales

Actualidad

- Impacto de las guerras mundiales en el patrimonio cultural
- Equilibrio entre conservación y adaptación a las necesidades
- Contemporáneas.

01

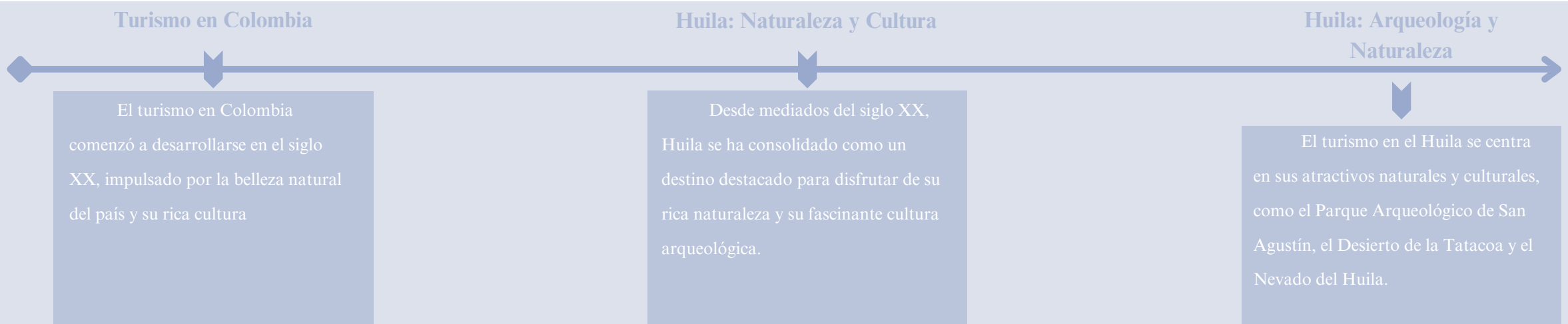
Antecedentes

Turismo

Leyes y normas

El marco legal para el desarrollo del turismo en Colombia se establece principalmente en la Ley 300 de 1996, conocida como la Ley General de Turismo (Ley 300, 1996), la cual fue posteriormente modificada y fortalecida por la Ley 1558 de 2012 para consolidar la institucionalidad del sector (Ley 1558, 2012); en el contexto específico del Huila, las ordenanzas departamentales desempeñan un papel crucial al regular y proteger el patrimonio cultural y natural de la región, complementando la legislación nacional al adaptar las normativas generales a las particularidades del departamento y asegurar así un desarrollo turístico sostenible y respetuoso con el entorno (Ordenanzas Departamentales del Huila, s.f.).

Historia



Tratados

El turismo y la conservación del patrimonio están estrechamente relacionados en el contexto normativo internacional y nacional. La Carta del Turismo Cultural del ICOMOS (1999) establece que "el turismo debe contribuir a la comprensión y preservación del patrimonio cultural, promoviendo estrategias que garanticen su sostenibilidad" (ICOMOS, 1999). En el ámbito comercial, Colombia ha firmado diversos acuerdos que facilitan el intercambio turístico y fomentan la cooperación con otros países. Además, los acuerdos de cooperación turística buscan promover el flujo de turistas y la colaboración en el desarrollo del sector, fortaleciendo la industria turística del país.

Entidades



A través de la Secretaría de Cultura y Turismo, promueve el desarrollo turístico del departamento.



Es la entidad responsable de formular y ejecutar la política turística de Colombia



Es la agencia encargada de la promoción del turismo, la inversión extranjera y las exportaciones

01

Antecedentes

Estaciones de tren en el Huila

Leyes y normas

La Ley 397 de 1997 (Ley General de Cultura) define el patrimonio cultural de la Nación y establece los mecanismos para su protección, conservación y divulgación, reconociendo que dicha protección no se limita únicamente a la estructura física, sino que también incluye la preservación de la memoria histórica que representan estos bienes; además, junto a la legislación nacional, los municipios en los que se ubican las estaciones de tren pueden implementar normativas locales adicionales para asegurar su protección y conservación (Ley 397 de 1997).

Entidades



A través de la Secretaría de Cultura y Turismo, la Gobernación promueve la protección y divulgación del patrimonio cultural del departamento.



Es la entidad gubernamental responsable de formular y ejecutar la política de protección del patrimonio cultural en Colombia.

Historia

Impacto del Ferrocarril

Se planteó el proyecto del Ferrocarril Tolima-Huila que buscaba conectar en el centro del país con el sur, para facilitar el comercio y el transporte.

Proyecto Tolima-Huila

La llegada del ferrocarril tuvo un impacto significativo en el desarrollo económico y social del Huila, impulsando el crecimiento de ciudades como Neiva y Villavieja.

Estación de Neiva

La Estación de Neiva es un símbolo de progreso y un punto de encuentro importante. Las estaciones de tren también facilitaron el transporte de mercancías, beneficiando la economía regional.

Transporte y Cierre

En la segunda mitad del siglo XX, debido al auge del transporte por carretera, llevó al cierre de la línea férrea en el Huila.

01

Antecedentes

Autores

A continuación, se presentan los antecedentes de autores cuyas contribuciones han sido fundamentales en el estudio, la conservación y la rehabilitación del patrimonio arquitectónico. Estas figuras, provenientes de distintos contextos geográficos y disciplinas, han abordado el patrimonio desde perspectivas críticas, técnicas y sociales, ofreciendo herramientas conceptuales y metodológicas clave para su interpretación y gestión.

Figura #3

Francoise Choay



(Babelio, s.f)

Francoise Choay

Nació: 29 de marzo 1925

Falleció: 8 de enero de 2025

Teórica e historiadora francesa

Analiza el concepto de patrimonio desde una perspectiva crítica, destacando cómo las ciudades han enfrentado la restauración y reutilización del patrimonio construido.

Figura #4

Álvaro Siza



(Fernández y Tamaro, 2004)

Álvaro Siza

Nació: 25 de junio 1933

Arquitecto portugués

Arquitecto portugués que ha trabajado en proyectos de rehabilitación de patrimonio con sensibilidad hacia el contexto rural.

Sus intervenciones en la conservación del patrimonio buscan mantener el equilibrio entre modernidad y tradición.

Figura #5

Germán Samper Gnecco



(Begoña, 2016)

Germán Samper Gnecco

Nació: 18 de abril 1924

Falleció: 22 de mayo 2019

Arquitecto Colombiano

Reconocido por su trabajo en la planificación urbana y la conservación del patrimonio en entornos rurales.

Su obra y pensamiento han influido en la integración del patrimonio con el desarrollo turístico sostenible.

Figura #6

Ramón Gutiérrez



(Diario de la Universidad Pablo de Olavide, 2014)

Ramón Gutiérrez

Nació: 8 de febrero de 1939

Historiador y arquitecto argentino

Ha desarrollado estudios sobre la preservación del patrimonio en contextos rurales y urbanos.

Figura #7

Paul Philippot



(Marín y Méndez, 2013)

Paul Philippot

Nació: 8 de febrero 1925

Falleció: 15 de enero de 2016

Historiador del arte y restaurador belga

Promovió la conservación integrada del patrimonio, donde la restauración se concibe junto con su contexto cultural y social.

Defensor de la idea de que la conservación debe considerar el uso sostenible del patrimonio.

Conclusión

El capítulo destaca la importancia que tiene la conservación y revitalización del patrimonio ferroviario en el Huila, adornándolo a partir desde un componente histórico, normativo y turístico. Se resalta el gran impulso que promueve el ferrocarril para mejorar el desarrollo en la región de Tolima - Huila, sin embargo se expone el declive que sufrió durante el siglo XX el cual deja infraestructura en desuso que hoy en día pueden ser un promotor para recuperar el desarrollo cultural y económico. A su vez es importante enfatizar en las normativas nacionales e internacionales ya que estas protegen estos bienes y de la misma manera integran estrategias de turismo sostenible que permiten su puesta en valor. En consecuencia la rehabilitación de un patrimonio ferroviario no solo se busca que esta edificación se preserve con el paso del tiempo en la memoria histórica, sino también fortalecer la identidad local y fomentar el crecimiento mediante el turismo y la cultura.

Problemáticas

En el desarrollo de la investigación se han podido identificar diversas problemáticas que afectan de manera incremental la recuperación y aprovechamiento del patrimonio ferroviario. En primer lugar se identificó el avanzado deterioro que existe en la estación de tren del ferrocarril de Neiva, donde es evidente la falta de mantenimiento y gestión para su conservación. Por otro lado, la inseguridad representa un factor de riesgo que limita el potencial turístico en el Huila, afectando la percepción y el flujo de visitantes. Finalmente, se analiza el atraso y abandono en las obras públicas de infraestructura en Bogotá, identificando factores administrativos, económicos y sociales que pueden influir en la paralización de proyectos de recuperación patrimonial.



02 Problemáticas

(El avanzado deterioro de la estación de tren del ferrocarril de Neiva)

A continuación, se presentan las principales problemáticas que enfrenta actualmente la estación de tren del ferrocarril de Neiva, un inmueble de gran valor histórico y arquitectónico para el departamento del Huila. A pesar de su importancia como testimonio del desarrollo ferroviario en la región, la estación ha sido víctima del abandono, la falta de mantenimiento y la ausencia de estrategias de conservación



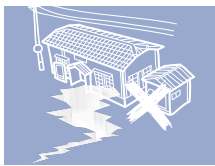
Construcción y operación

La estación de tren fue contruida entre 1935 y 1938 la cual operó alrededor de 47 años hasta 1985



Importancia histórica y arquitectónica

Es un hito importante en el Huila, ya que no solo es un edificio sino que por el contrario es un testimonio de la historia del desarrollo del sistema ferroviario



Abandono y negligencias

El abandono de la estación ha sido un proceso gradual que ha desembocado con un deterioro progresivo, la falta de mantenimiento y la ausencia de medidas de conservación han contribuido a su estado, este abandono refleja la falta de valoración del patrimonio histórico y cultural

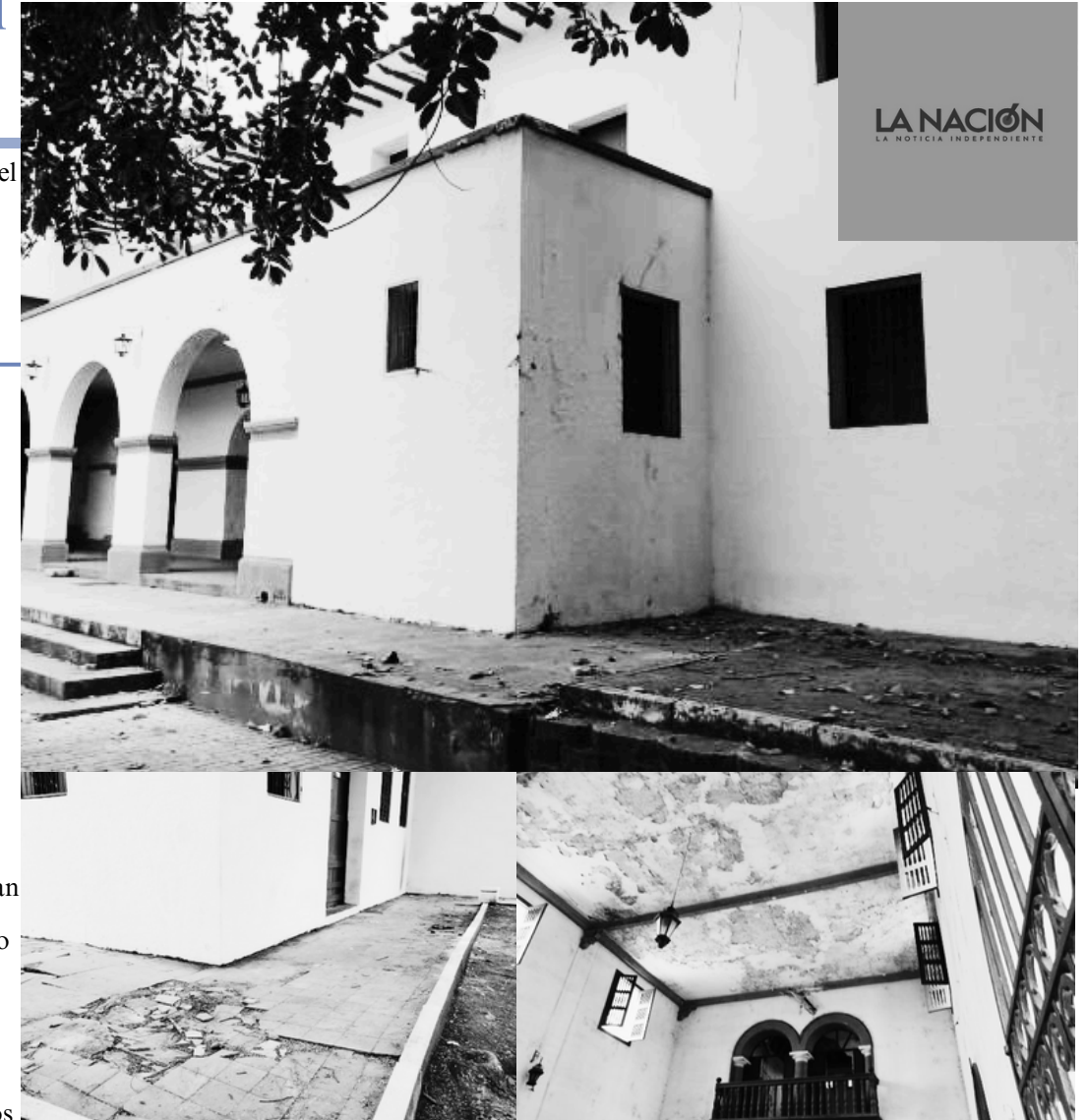


Daños

La infraestructura de la estación se encuentra afectada en pisos paredes, techos y otros elementos constructivos en los cuales se evidencia una presencia de grietas, desprendimientos, humedad entre otros

Figura #8

El avanzado deterioro de la estación de ferrocarril de Neiva



Manchola, C. (2022, abril, 3). *El avanzado deterioro de la estación de ferrocarril de Neiva*. *La Nación*, <https://www.lanacion.com.co/el-avanzado-deterioro-de-la-estacion-del-ferrocarril-de-neiva/>

02 Problemáticas (Inseguridad pone en riesgo el turismo en el Huila)

Se abordará cómo el desarrollo turístico en el departamento del Huila se ha visto progresivamente afectado por una creciente percepción de inseguridad. Esta situación ha generado una disminución constante en el número de visitantes, lo que a su vez ha impactado negativamente a los prestadores de servicios turísticos y ha debilitado la economía local, especialmente en aquellas zonas que dependen en gran medida del turismo como fuente de ingreso y desarrollo.



Contexto

La noticia es acerca de los riesgos que proporciona la inseguridad para el turismo en el Huila en el cual una marca se esta viendo afectadas por los problemas del orden público en la región, ya que algunos prestadores de servicios dicen tener una percepción de inseguridad y que hace falta de gobernanza.



Pérdidas económica y de empleo

El turismo se ha visto afectado ya que han habido pérdidas de mas del 50% en visitas en 11 meses, por lo cual se ha visto reflejado con la reducción del 1,8% en empresas con registro nacional de turismo



Factores contribuyentes

Se ha evidenciado una falta de apoyo en cuanto a la gobernanza y la asistencia a los problemas de orden público, a su vez se ha visto envuelta la extorsión a empresarios y a su vez esto a ocasionada una compleja situación económica y malas condiciones en las vías.



Voces del sector

Se ha reportado desde el sector de los prestadores de servicios turísticos un disminución del 40% en visitantes, y también se ha fomentado una preocupación por aumento del 300% en casos de extorsión



Realidad del turismo en el Huila

Debido a los problemas anteriores se ha visto afectada la ocupación hotelera, ya que existe un miedo de los turistas en visitar zonas rurales, además que existe una clara competencia de otros departamentos.

Figura #9

Inseguridad en el Huila



Rojas, E. (2024, agosto, 13). Inseguridad pone en riesgo el turismo en el Huila. La Nación, <https://www.lanacion.com.co/el-avanzado-deterioro-de-la-estacion-del-ferrocarril-de-neival>

02 Problemáticas (Análisis de los factores que generan atraso o abandono en las obras públicas de infraestructura en Bogotá)

Se presenta un análisis sobre los factores que generan el atraso o abandono de obras públicas en Bogotá, destacando la falta de planificación, problemas de financiación y conflictos sociales y políticos. Estas problemáticas afectan no solo el desarrollo urbano, sino también la rehabilitación del patrimonio, evidenciando la necesidad de una gestión más eficiente y transparente.



Falta de planificación

- Proyectos mal diseñados, con estudios técnicos insuficientes o desactualizados.
- Carencia de una visión a largo plazo y de una adecuada priorización de las obras.
- Falta de coordinación entre las diferentes entidades involucradas.



Problemas de financiación

- Presupuestos insuficientes o mal asignados.
- Dependencia excesiva de fuentes de financiación externas, sujetas a fluctuaciones económicas.
- Dificultades para obtener créditos y otros recursos financieros.



Factores sociales y políticos

- Resistencia de las comunidades a la ejecución de las obras.
- Cambios en las prioridades políticas y en los planes de gobierno.
- Conflictos entre los diferentes actores involucrados.



Relevancia para la rehabilitación del patrimonio:

- La falta de planificación, los problemas de financiación y la corrupción son obstáculos importantes para la conservación del patrimonio.
- Es fundamental mejorar la gestión de los proyectos de rehabilitación, fortaleciendo la planificación, la financiación y la transparencia.

Figura #10

Artículo de factores que inciden en el atraso o abandono en las obras públicas de Bogotá



ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE GENERAN ATRASO O ABANDONO EN LAS OBRAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUCTURA EN BOGOTÁ

JEFFERSON NIETO CAMACHO

AUTOR

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE POSTGRADOS

ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA

BOGOTÁ, D.C.

2017

Nieto, J. (2017). Análisis de los factores que generan atraso o abandono en las obras públicas de infraestructura en Bogotá. [Trabajo de grado, Universidad La Gran Colombia]. Repositorio Institucional UGC. <https://repository.ugc.edu.co/server/apilcore/bitstreams/4919c9e0-18e7-4174-9b26-86923997b936/content>

2.1 Hipótesis

¿De qué manera la revitalización de la antigua estación de tren en Villavieja, Huila, como centro cultural y turístico, puede convertirse en un eje dinamizador del desarrollo local sostenible, fomentando el turismo, fortaleciendo la identidad cultural y recuperando el valor del patrimonio arquitectónico en contextos rurales?

Conclusión

La investigación expone el panorama complejo al cual enfrenta la recuperación y el aprovechamiento del patrimonio ferroviario. El constante deterioro de las infraestructuras como la estación de tren en Neiva, muestra la urgente necesidad de que sean implementadas estrategias de mantenimientos y gestión efectiva. Del mismo modo, la inseguridad surge como un obstáculo significativo para el desarrollo del potencial turístico que predomina en la región del Huila que también requiere intervenciones que garanticen la seguridad de los visitantes.

03

Marco teórico



Marco teórico

El presente capítulo teórico introduce los fundamentos conceptuales que orientan la revitalización arquitectónica y urbana de espacios en desuso. Se abordan enfoques como la adaptación funcional, la preservación del patrimonio arquitectónico, la regeneración urbana, la eficiencia energética y el valor de las pertenencias culturales en el proceso de diseño. A través del análisis de autores clave, obras de referencia y experiencias internacionales, se reflexiona sobre cómo estas ideas fortalecen intervenciones urbanas integrales, sostenibles e inclusivas.

La intersección entre arquitectura, urbanismo, sostenibilidad y comunidad es esencial para formular estrategias de transformación que respeten la identidad y la memoria colectiva.

REGENERACIÓN URBANA

Autora: Jane Jacobs – Urbanista y activista

Obra: Muerte y vida de las grandes ciudades (1961)

“La regeneración urbana es el proceso de revitalizar integralmente áreas urbanas, enfocándose en fortalecer las comunidades existentes, preservar su estructura y promover la participación activa de los residentes en el desarrollo de su entorno.”

— Jane Jacobs

La regeneración urbana, según Jacobs, no solo implica intervenciones físicas o arquitectónicas, sino también una profunda comprensión social del entorno. Su visión desafía los modelos de planificación modernos que priorizan el orden y la zonificación rígida, apostando en cambio por la vitalidad de los barrios mixtos, diversos y densos. Este enfoque resulta clave en procesos de revitalización de espacios en desuso, donde más allá de recuperar estructuras, se busca reconstruir el tejido social, dinamizar la vida urbana y promover la apropiación colectiva del espacio. En ese sentido, el marco conceptual propuesto por Jacobs constituye una base crítica para formular estrategias sostenibles, participativas y resilientes, especialmente en contextos patrimoniales y con alto valor histórico.

Figura 11:
Jane Jacobs



Nota: New York World-Telegram & Sun (1968)
fuente:[https://es.wikipedia.org/wiki/Jane_Jacobs#/media/Archivo:Jane_Jacobs_\(cropped\).jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Jane_Jacobs#/media/Archivo:Jane_Jacobs_(cropped).jpg)

Figura 12
Marco teórico conceptual

Arbol de pensamiento

Arbol de pensamiento		Modelo	Autor	Referente	COMPARATIVO	CONCLUSIÓN		
REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO POTENCIALIZANDO EL TURISMO LOCAL EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN	Marco teórico conceptual Palabras clave	Rehabilitación	ARQUITECTÓNICO	Adaptación funcional	Bernard Tschumi (Arquitecto)	Architecture and disjunction (Libro)	Según Tschumi (1996), la adaptación funcional en arquitectura se refiere a la correspondencia directa entre forma y función, en la que los espacios se diseñan exclusivamente en respuesta a necesidades programáticas específicas.	La arquitectura equilibra la transformación y la preservación, adaptándose a las necesidades cambiantes de la sociedad. Su impacto va más allá de la función estructural, influyendo en la percepción del entorno y en la revitalización de los espacios urbanos.
		Patrimonio		Preservación arquitectónica	John Ruskin (Escritor y Sociólogo)	The Seven Lamps of Architecture (Libro)	En The Seven Lamps of Architecture (1849) Para Ruskin, la preservación arquitectónica implica mantener los edificios históricos en su estado original, evitando cualquier forma de restauración que pueda alterar su autenticidad.	
		Centro cultural		Cultura de la congestión	Rem Koolhaas (Arquitecto)	Delirious New York (Libro)	Según Koolhaas (1978), la cultura de la congestión se refiere a la densidad urbana y la mezcla de funciones las cuales pueden crear entornos donde la información, la cultura y las experiencias se difunden y comparten de manera intensa y continua. Por lo cual facilita una interacción constante entre los habitantes,	
		Estación de tren		Infraestructura Ferroviaria Reutilizada	Diller Scofidio + Renfro (Arquitecto)	"High Line" en Nueva York (Artículo)	La reutilización de infraestructuras ferroviarias se refiere al proceso de transformar antiguas líneas de tren en desuso en espacios públicos funcionales, como parques lineales o corredores verdes, que aportan valor social, cultural y económico a las áreas urbanas. (Gattupalli, 2024)	
		Revitalización	URBANO	Regeneración urbana	Jane Jacobs (Urbanista y activista)	Muerte y vida de las grandes ciudades (Libro)	Según Jacobs (1961), la regeneración urbana es el proceso de revitalizar integralmente áreas urbanas, enfocándose en fortalecer las comunidades existentes, preservar su estructura y promover la participación activa de los residentes en el desarrollo de su entorno.	La planificación urbana debe integrar diversidad, memoria e interacción social para revitalizar las ciudades. Un diseño urbano centrado en el bienestar ciudadano fortalece la identidad del entorno y promueve espacios dinámicos donde la movilidad y la convivencia potencian la vida urbana.
		Turismo		Dinamización territorial	Jan Gehl (Arquitecto y urbanista)	Ciudades para la gente (Libro)	La dinamización territorial se refiere a la activación positiva de un territorio, con lo cual Según Gehl (2020) afirma que se debe realizar mediante el diseño urbano enfocado en el bienestar ciudadano, promoviendo la movilidad peatonal y la interacción social en el espacio público.	
		Identidad		Legibilidad	Kevin Lynch (Urbanista)	La imagen de la ciudad (Libro)	Según Lynch (1960), la legibilidad se refiere a la facilidad con la que pueden ser reconocidas y organizadas las partes de un lugar en un patrón coherente, permitiendo a los habitantes navegar y entender su entorno de manera efectiva, mediante la identidad visual y simbólica del entorno	
		Conservación	SOSTENIBLE - TECNOLÓGICO	Mantenimiento eficiente	Ken Yeang (Arquitecto y ecologista)	EcoArchitecture: The Work of Ken Yeang	Según Yeang (2007) el mantenimiento eficiente se refiere a la integración de estrategias de diseño ecológico para poder optimizar el rendimiento energético de los edificios y que si mantenimiento sea mas sencillo y eficiente.	La arquitectura sostenible combina tecnología y diseño ecológico para minimizar el impacto ambiental. Al integrar los sistemas naturales en la construcción, optimiza los recursos y promueve un desarrollo más armonioso con el entorno.
		Identidad	SOCIAL	memoria colectiva	Aldo Rossi (Arquitecto)	La arquitectura de la ciudad (Libro)	La memoria colectiva se refiere a todos aquellos recuerdos y experiencias que son compartidos por una sociedad donde se ve reflejado por la estructura física de una ciudad. Rossi, (1966).	La arquitectura y el urbanismo deben responder a la memoria colectiva ya la identidad de las comunidades. El diseño urbano, al considerar los patrones sociales y culturales, contribuye a la construcción de ciudades más equitativas y significativas para sus habitantes.
		Centro cultural		Identidad local	Christopher Alexander (Arquitecto)	El lenguaje de patrones (libro)	La identidad local es el conjunto de características que distinguen a una comunidad y permite que sus miembros se sientan parte de una unidad definida dentro de su entorno urbano, donde se debe diseñar con límites claros y dimensiones manejables. Alexander (1977)	

Nota: Arbol de pensamiento. Fuente: Elaboración propia (2025)

Conclusión

El análisis de los conceptos anteriormente presentados revelan que la revitalización de los espacios arquitectónicos y urbanos es un proceso bastante complejo y con un enfoque multidisciplinario. La preservación del patrimonio, la inclusión social y la regeneración urbana son componentes claves que se deben integrar en conjunto para poder lograr soluciones sostenibles y funcionales. A través del estudio de proyectos emblemáticos de autores reconocidos, se evidencia la importancia de intervenciones que equilibran el pasado, presente y futuro. En última instancia el marco teórico proporciona las bases para abordar estrategias innovadoras en la arquitectura y el urbanismo, garantizando un impacto positivo en las comunidades y el entorno construido.

04

Marco referencial



Marco referencial

El marco referencial presenta los conceptos clave, autores y proyectos que sirven de base para el desarrollo de esta investigación. Su función es contextualizar el estudio dentro de un panorama teórico y práctico más amplio, permitiendo comprender las distintas aproximaciones que existen frente a la rehabilitación del patrimonio arquitectónico. A través de una revisión comparativa, se exploran estrategias y experiencias que contribuyen a potenciar el turismo local, especialmente en espacios con valor histórico como las antiguas estaciones de tren. Este apartado orienta el análisis y fundamenta las decisiones proyectuales del trabajo.

TURISMO REGENERATIVO

BIG (Bjarke Ingels Group)

Proyecto: Superkilen Park

Superkilen Park, diseñado por el estudio BIG en Copenhague, es un ejemplo paradigmático de cómo el espacio público puede ser transformado para fomentar un turismo regenerativo. El parque convierte una zona urbana degradada en un corredor multicultural vibrante, promoviendo la inclusión, el aprendizaje y la revitalización del entorno. Según BIG (2012), el proyecto fortalece el tejido social, fomenta la participación comunitaria y resignifica el espacio urbano como escenario de encuentro, diversidad cultural e identidad compartida. Esta intervención evidencia cómo el turismo puede integrarse con el urbanismo para generar impacto social positivo y sostenible.

Figura 13
Marco referencial
Arbol de pensamiento

		Concepto	Autor	Proyecto	COMPARATIVO	IMAGENES						
REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO POTENCIALIZANDO EL TURISMO LOCAL EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN	Marco referencial ↓ Palabras clave	Rehabilitación	ARQUITECTÓNICO	Memoria activa	Herzog & de Meuron	CaixaForum Madrid	El CaixaForum Madrid, diseñado por Herzog & de Meuron, transforma una antigua central eléctrica en un centro cultural activo, encarnando el concepto de memoria activa al resignificar su estructura patrimonial con un uso contemporáneo	Figura 14. Centro cultural Caixa Forum  Nota: Edificio original elevado y transformado. Fuente: H&dm (s.f.)				
		Patrimonio										
		Centro cultural										
		Estación de tren										
	URBANO	Revitalización	URBANO	Dinamización urbana	Diller Scofidio + Renfro	High Line Park	El High Line Park en Nueva York es un ejemplo de cómo una infraestructura ferroviaria en desuso puede resignificarse como espacio público, promoviendo la dinamización urbana mediante la activación social, cultural y económica de su entorno.	Figura 16. High line park  Nota: Generación de nuevos espacios públicos a partir de infraestructuras en desuso que promueven la interacción social Fuente: timeout (s.f)				
		Turismo										
		Identidad						Paisaje cultural urbano	Jacques Vergely / Philippe Mathieux	Promenade Plantée (Coulée Verte René-Dumont)	Es un parque lineal elevado construido sobre una antigua vía férrea en desuso, transformado en un espacio público que mezcla naturaleza, arquitectura y memoria urbana. Integra el patrimonio ferroviario con una nueva experiencia ciudadana y turística, donde el recorrido se convierte en un espacio vivo de contemplación, tránsito y cultura, reforzando la identidad local sin perder autenticidad.	Figura 17. Promenade Plantée (Coulée Verte René-Dumont)  Nota: Integración del patrimonio histórico con la vida contemporánea de la ciudad Fuente: Un jour de plus a Paris(2022)
	SOSTENIBLE-TECNOLÓGICO	Turismo	SOSTENIBLE-TECNOLÓGICO	Turismo regenerativo	BIG (Bjarke Ingels Group)	Superkilen Park	Es un parque urbano multicultural, que transforma un espacio público degradado en un corredor vibrante de encuentro e identidad. el proyecto fortalece el tejido social y promueve un turismo regenerativo que valora la diversidad cultural, fomenta la participación comunitaria y resignifica el entorno urbano como espacio de aprendizaje, inclusión y revitalización.	Figura 18. Superkilen Park  Nota: Transformación de un espacio urbano en una exhibición de diversidad global. Fuente: archdaily (2012)				
		Conservación										
		Identidad										

Nota: Arbol de pensamiento. Fuente: Elaboración propia (2025)

Conclusión

El marco referencial pone en evidencia la relevancia que tiene realizar rehabilitaciones es estaciones de tren que se encuentran en deterioro o en desuso, ya que estas acciones permiten revitalizar las ciudad, promover la cultura y fortalecer la identidad de la comunidad. A partir de ejemplos como el CaixaForum Madrid y el High Line Park se evidencia cómo estos espacios pueden transformarse de manera exitosa por lo cual logran resignificar mediante conceptos como memoria activa, dinamización urbana o turismo regenerativo, No obstante, también cabe aclarar que hay un riesgo de que estos proyectos prioricen el turismo y los ingresos por encima de las necesidades de los residentes, lo que podrías minimizar el valor del patrimonio local. Por tal motivo, es esencial involucrar a la comunidad y respetar la singularidad de cada lugar durante estos procesos.

05

Reconocimiento del territorio



5.1 Contexto

Territorial y Ambiental

Se debe tener en cuenta las características que tiene el territorio para poder abordar un análisis más claro y preciso y de esta manera se puede proceder con mayor exactitud para realizar una intervención o revitalización arquitectónica. En este capítulo, se propone realizar una lectura de manera integral de las condiciones en las que se encuentra el entorno donde se inserta la estación de ferrocarril de Villavieja, ya que estos permiten tener una perspectiva multiescalar que permite comprender cómo se articula con lo urbano, lo ambiental, lo social y lo histórico. Este análisis permite reconocer cuál es el papel que ha desempeñado el inmueble y cómo puede seguir desempeñándose dentro del municipio.

Más allá de su emplazamiento físico y el contexto en el cual se encuentra rodeada la estación permite evidenciar las interacciones existentes entre la naturaleza y el asentamiento humanos, a su vez los modos de ocupación del suelo y las huellas materiales que han dejado el pasado. De esta manera, el análisis no se limita únicamente a una descripción de tipo geográfica, sino que busca exponer cómo las características del entorno condicionan, enriquecen y proyectan el verdadero valor que puede tener un bien de tipo arquitectónico como una manifestación viva del arraigo comunitario.

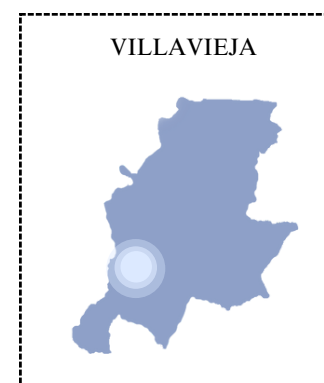
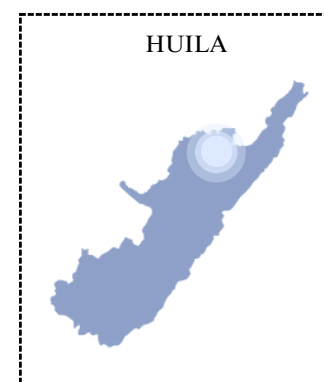


Figura 19

Casco urbano de villavieja



Nota: Mapa Villavieja, Huila Fuente: Elaboración propia (2025)



La estación de tren de Villavieja se encuentra localizada en el municipio de Villavieja, exactamente en el departamento del Huila, al suroccidente de Colombia. Este municipio está situado en la región del Alto Magdalena. Villavieja se encuentra a unos 37 km de la capital del departamento (Neiva). lo cual garantiza que se establezca una conexión directa con servicios administrativos, comerciales y de transporte de la región.

En cuanto a su ubicación exacta dentro del casco urbano, la estación se encuentra ubicada en la calle 7 y entre las carreras 3 y 4, en una zona de transición entre el centro histórico y los límites del municipio con el entorno natural del Desierto de la Tatacoa. Dicho emplazamiento fue estratégico para que hubiera un correcto funcionamiento durante la época del auge ferroviario, debido a que era un eje directo con rutas hacia Neiva, Aipe y el norte del Tolima.

La estación de tren se sitúa dentro de la jurisdicción urbana de Villavieja, pero a su vez cercana a zonas rurales que parten de una consistente vocación turística, agrícola y de conservación ambiental. Teniendo en cuenta esta perspectiva de carácter administrativa, el municipio pertenece a la subregión del norte del Huila, caracterizada por su vocación artística, ecoturística y arqueológica.

Descripción del lugar

La estación de tren en Villavieja, fue construida alrededor de 1930, su diseño se basa en las estaciones que se realizaron en la época republicana. Su estructura se compone por muros de ladrillo cocido, cubiertas a dos aguas en teja de barro y una torre que remata la edificación. El edificio se encuentra organizado a partir de dos niveles, y conserva algunos espacios que se encuentran definidos como andenes, taquillas, bodegas y oficinas.

Figura 20:
Estación de tren



Nota: Imagenes estacion de tren. Fuente: https://www.huila.travel/bien/74?utm_source

En la actualidad el inmueble se encuentra en estado de abandono y deterioro, sin embargo su estructura se encuentra emergente, lo cual lo transforma en un bien patrimonial susceptible de restauración. La estación se sitúa en torno a calles amplias, vegetación nativa y alguna vivienda que son de tipología tradicional. Esta edificación forma parte de los bienes culturales de interés local y a su vez se ha considerado para llevar a cabo procesos de revitalización urbana.

La edificación se compone a partir de una planta con un único volumen rectangular de 43,85 metros de largo por 6.60 metros de ancho, teniendo así una superficie aproximadamente de 289 metros cuadrados. El diseño se compone por múltiples espacios de carácter operativo que servían para cumplir la función original de la estación, incluye áreas como taquillas, oficinas, salas de espera y bodega. La edificación se constituye a partir de mampostería de ladrillo y cubiertas con tejas de zinc a dos aguas. Un detalle particular es su cubierta, ya que esta se encuentra soportada a partir de una estructura hecha con rieles metálicos, los cuales son similares a los que se usaron en los rieles para el tránsito del tren.

Figura 21:
Planta estación de tren Villavieja



Nota: Planta primer piso Fuente: [Fuente: https://www.huila.travel/bien/74?utm_source](https://www.huila.travel/bien/74?utm_source)

Organización del territorio

El territorio del municipio de Villavieja está dividido en zona urbana y rural. La zona urbana, en la cual se ubica la estación, se caracteriza por tener una estructura ortogonal en damero, heredada de la planificación colonial. En cuanto a las zonas rurales, presentan una organización más dispersa con algunos corregimientos como Hato Nuevo, La Victoria y San Alfonso, cuya conexión es a partir de vías terciarias.

El centro poblado se encuentra organizado alrededor de una plaza principal y algunos ejes de carácter comercial. La estación queda dentro de la franja nororiental del municipio, en cercanía con el Desierto de la Tatacoa y la ribera del río Magdalena.

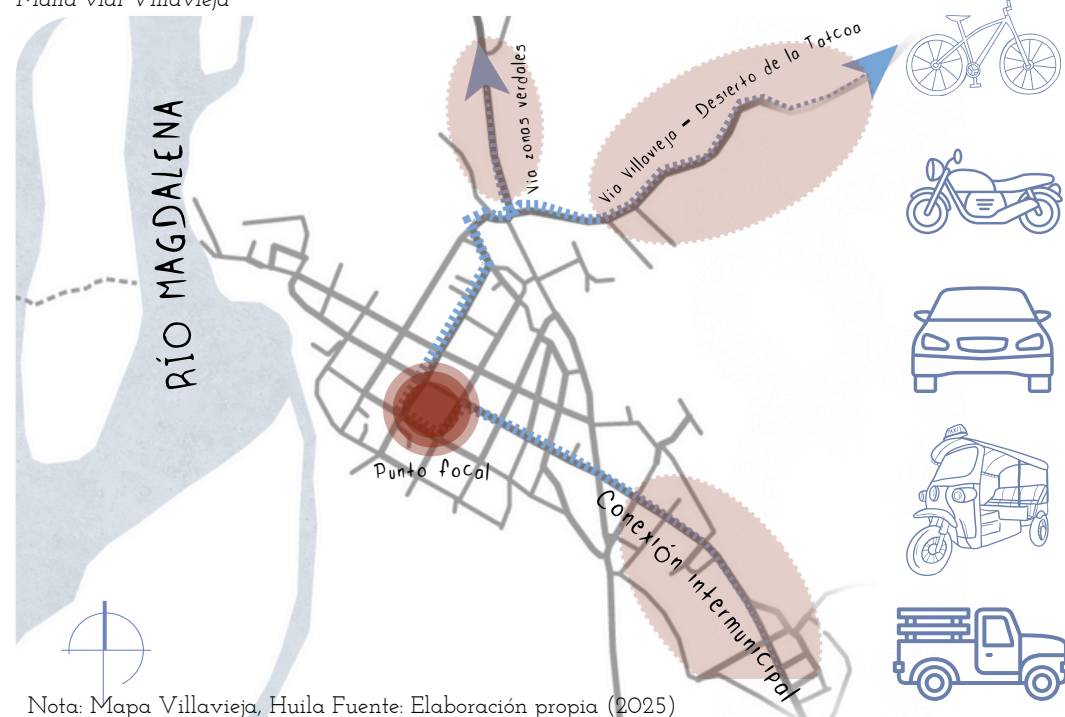
Figura 22:
Organización del territorio



Nota: Mapa Villavieja, Huila Fuente: Elaboración propia (2025)

Descripción del lugar

Figura 23:
Malla vial Villavieja



Nota: Mapa Villavieja, Huila Fuente: Elaboración propia (2025)

En Villavieja, la red vial está organizada a partir de una vía arterial principal que cumple funciones de conexión intermunicipal, enlazando al casco urbano con la ciudad de Neiva y, a su vez, facilitando el acceso al Desierto de la Tatacoa, uno de los destinos turísticos más representativos del municipio. Esta vía se convierte en el principal eje de movilidad de largo alcance y sostiene una función estratégica tanto para el transporte de visitantes como para la dinámica económica y social de los habitantes.

A nivel urbano, la malla vial local adopta una traza ortogonal, propia de los modelos de planificación colonial, conformada por calles y carreras dispuestas en ángulos rectos que delimitan manzanas de forma regular. Esta malla presenta tramos pavimentados en el centro histórico, mientras que en las zonas periféricas y residenciales predomina el afirmado

Estructura ecológica y especies de árboles

Villavieja hace parte del ecosistema del bosque seco tropical, uno de los más amenazados del país. El área circundante a la estación presenta vegetación típica del desierto, pero también especies introducidas que han crecido en el entorno urbano.



Ceiba blanca (Ceiba trichistandra): árbol emblemático de gran tamaño.



Guayacán rosado (Tabebuia rosea): valor ornamental y floración llamativa.



Cactus columnar (Cereus spp.): especie típica del desierto, símbolo del Tatacoa.

Bienes de interés cultural

Estos bienes reflejan la riqueza cultural e histórica de Villavieja y son fundamentales para entender la identidad y el desarrollo del municipio. Su conservación y promoción son esenciales para el fortalecimiento del patrimonio cultural de la región.



Figura 24: Museo paleontológico



Nota: García, J. (2024)

Figura 25: Iglesia Villavieja



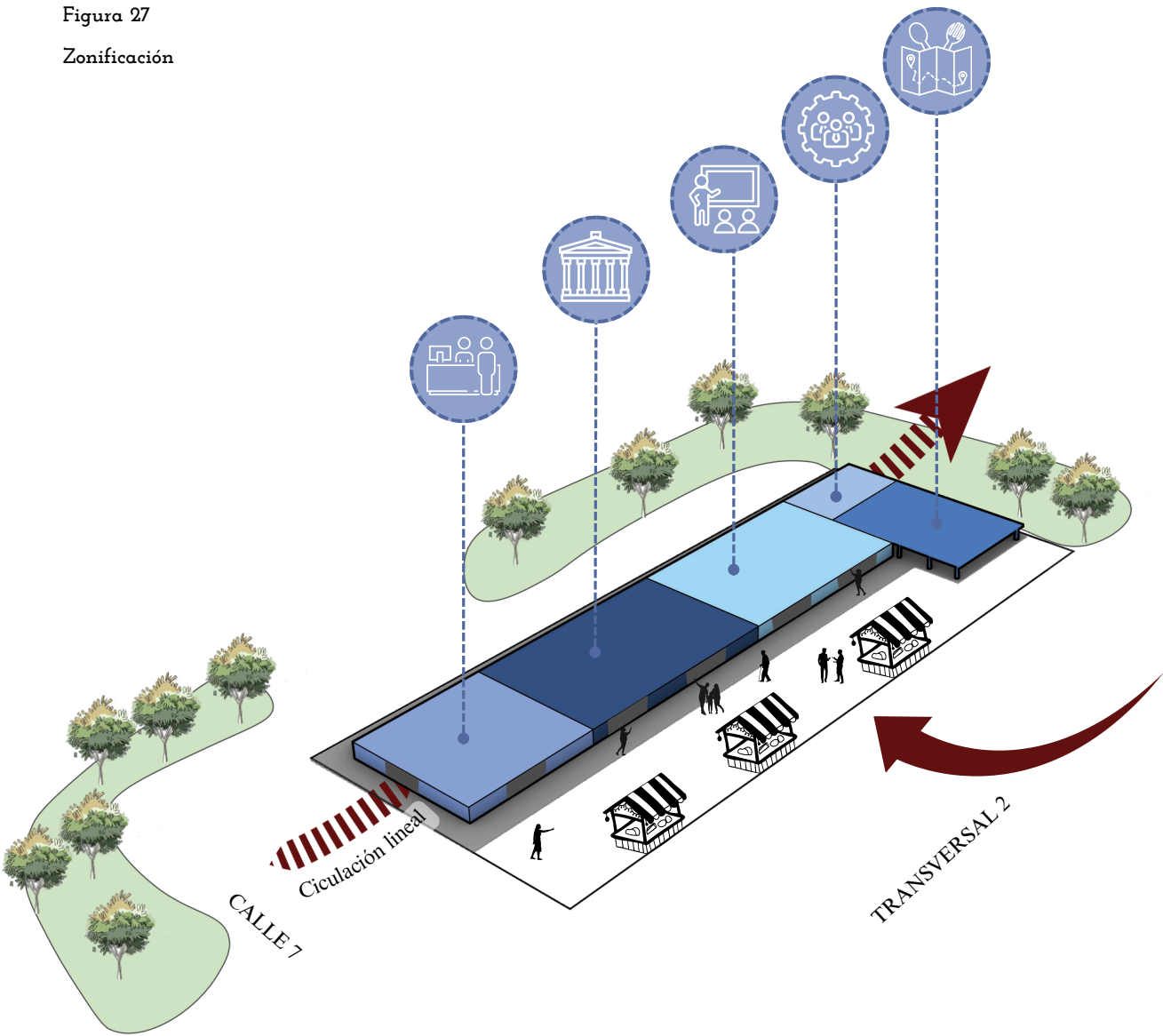
Nota: Gtuszczuk, M. (2022)

Figura 26: Capilla de Santa Barbara



Nota: Idarraga, M. (2022)

Figura 27
Zonificación



Nota: Zonificación general de rehabilitación: Elaboración propia (2025)

La propuesta de zonificación del proyecto de rehabilitación de la antigua estación de tren de Villavieja busca articular funciones culturales, turísticas y comunitarias en un mismo espacio, conservando la memoria histórica del lugar y proyectando su uso hacia el desarrollo local. A partir de un esquema funcional claro y accesible, se definen cinco zonas principales



Zona de Recepción e Información
Punto de bienvenida para visitantes. Contará con recepción, información turística (incluyendo puntos para orientar hacia el desierto de la Tatacoa) y material sobre la historia del tren y del municipio.



Área de Exhibiciones / Museo Ferroviario
Sala de exposiciones permanentes y temporales sobre la historia ferroviaria, la evolución del territorio y la identidad cultural de Villavieja.



Zona Cultural / Talleres
Áreas para actividades comunitarias, talleres artísticos, formación en oficios tradicionales, ferias culturales, etc.



Área Administrativa
Oficina para la gestión del centro cultural, con espacios de coordinación, archivo y planeación.



Plaza Gastronómica y Productos Locales
Espacio para puestos de comida tradicional del Huila y comercialización de productos típicos. Con mobiliario y sombras para visitantes.

Conclusión

La lectura del contexto territorial y urbano de la Estación del Ferrocarril de Villavieja permite entender que su valor trasciende la arquitectura como objeto aislado. La articulación entre sus cualidades físicas, su ubicación estratégica y el tejido ambiental y social en el que se inscribe, demuestra que el inmueble constituye un punto de convergencia entre la memoria, la movilidad y la identidad local.

Este análisis evidencia que las decisiones futuras sobre su uso, preservación o transformación no pueden desligarse de las dinámicas del territorio. La presencia del río, la cercanía al Desierto de la Tatacoa, las vías que lo conectan con el resto del municipio y las especies que componen su ecosistema inmediato, son factores que enriquecen su potencial como nodo cultural, ecológico y turístico.



Conclusiones



Conclusiones

Teniendo en cuenta la recopilación de información y el análisis realizado, la revitalización de la estación de tren en Villavieja es un componente clave que trasciende más allá de la restauración arquitectónica, sino que a su vez esta acción permite que se rescate el valor histórico y a su vez promover la identidad local de la región y por consiguiente permite enriquecerse como un nodo cultural, ecológico y turístico que al mismo tiempo conecta con las diferentes dinámica de movilidad y el desarrollo territorial.

Por otro lado, en la propuesta se planteó la transformación de este bien en un centro cultural y turístico, lo cual resulta pertinente debido a que cuenta con un gran potencial a causa de su ubicación estratégica, ya que se encuentra articulado con diferentes atractivos naturales como el río Magdalena y el Desierto de la Tatacoa, por tal motivo esta intervención busca rescatar el legado y preservar los componentes de su entorno considerando todas aquellas relaciones ambientales y sociales que puedan haber, para que con el paso del tiempo se convierta en un espacio activo y duradero para el municipio.

Figura 28

Propuesta de transformación de la estación ferrocarril de Villavieja



Nota: Imagen generada por modelo de lenguaje gran Gemini. (2025)

07

Bibliografía



Referencias bibliográficas

ACTIVIDADES. (s. f.). FUNDACIÓN COMUNICANDO PATRIMONIO. <https://comunicandopatrimonio.org/actividades.html>

Avance Juridico Casa Editorial Ltda. (s. f.). Ministerio de Relaciones Exteriores - Normograma. Avance Juridico Casa Editorial Ltda., Ministerio de Relaciones Exteriores. <https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/arbol/44637.htm>

Charry, J. (2023, 14 diciembre). Huila: Estación del ferrocarril en Neiva será recuperada. EXTRA | el Diario de Todos. <https://extra.com.co/huila-estacion-del-ferrocarril-en-neiva-sera-recuperada/>

De Antropología E Historia, I. C. (s. f.). Leyes - ICANH - Instituto Colombiano de e Historia. <https://www.icanh.gov.co/transparencia-acceso-informacion-publica/normatividad/normatividad-entidad/leyes>

Decreto 2358 de 2019 - Gestor normativo. (s. f.). Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=104832>
Dupla. (2022, 8 julio). Estación museo. Arquine. <https://arquine.com/estacion-museo/>

Eugenia, M. B. M., & M, M. S. D. (s. f.). Una reflexión sobre La noción de pátina y la limpieza de las pinturas, de Paul Philippot. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-249X2013000100010

Fernandez, R. (2024, 3 septiembre). 5 proyectos de regeneración urbana que inspiran. Arquedif Studio. <https://arquedif.com/blog/urbanismo/5-proyectos-de-regeneracion-urbana-que-inspiran/>

Fernandez, T., & Tamaro, E. (2004, 12 enero). Álvaro Siza Vieira. <https://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/siza.htm>

Referencias bibliográficas

- Franco, J. T. (2022, 23 mayo). Proyecto urbano en Colombia: revitalización de la Albarrada de Mompox. ArchDaily Colombia.
<https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox>
- Francoise Choay - Babelio. (s. f.). Babelio. <https://www.babelio.com/auteur/Francoise-Choay/28816>
- Google. (2025). Imagen generada por IA de la estación de Villavieja transformada [Fotografía generada por modelo de lenguaje de Gemini]. [No recuperable].
- Intérieur de la gare d'Orsay - Interior de la estación de Orsay - Google Arts & Culture. (s. f.). Google Arts & Culture.
<https://artsandculture.google.com/asset/int%C3%A9rieur-de-la-gare-d-orsay-interior-of-the-gare-d-orsay/tQESC5tfje6cOQ?hl=es>
- Issuu. (2017, 11 diciembre). https://issuu.com/camilosuarquez/docs/aldo_rossi_-_la_arquitectura_de_la_
- Koolhaas&Nbsp, R. (2020, 28 octubre). Delirio de Nueva York. Arquitectura Viva. <https://arquitecturaviva.com/libros/delirio-de-nueva-york>
- López, J. E. R. (2024, 13 agosto). Inseguridad pone en riesgo el turismo en el Huila - lanacion. lanacion. <https://www.lanacion.com.co/inseguridad-pone-en-riesgo-el-turismo-en-el-huila/>
- NHBS. (s. f.). Eco-Architecture: The Work of Ken Yeang. <https://www.nhbs.com/eco-architecture-the-work-of-ken-yeang-book?srsId=AfmBOoptu6OZMjHTAlW9jSCMy8rIhy6hxgzlzzW3ZPu7HrIE8idNlnVR>
- SAS, C. (s. f.). AVANZA EL MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE NEIVA y ESCULTURAS ALEDAÑAS.
<https://www.alcaldianeiva.gov.co/NuestraAlcaldia/SalaDePrensa/Paginas/AVANZA-EL-MANTENIMIENTO-DE-LA-ESTACION-DEL-FERROCARRIL-DE-NEIVA-Y-ESCULTURAS-ALEDANAS.aspx>

Referencias bibliográficas

The Seven Lamps of Architecture (Dover Architecture). (s. f.). Goodreads. https://www.goodreads.com/book/show/769638.The_Seven_Lamps_of_Architecture

Tschumi, B. (s. f.). Portada. <https://www.iberlibro.com/Architecture-Disjunction-Tschumi-Bernard-M.I.T-Press/30808131954/bd>

Uribe, B. (2017, 13 septiembre). En perspectiva: Germán Samper. ArchDaily Colombia. <https://www.archdaily.co/co/02-353068/feliz-cumpleanos-german-samper>

CaixaForum Madrid – Herzog & De Meuron. (s. f.). Herzog & de Meuron [Fotografía]. <https://www.herzogdemeuron.com/projects/201-caixaforum-madrid/>

Joneto. (2011, abril 17). Centro Cultural Estación Mapocho, Santiago - Chile [Fotografía]. Flickr. <https://www.flickr.com/photos/joneto/5624027759>

Anthony, J., & Picht, J. (2016, 8 abril). High Line map of outdoor oases and NYC sightseeing around the park [Fotografía]. Time Out New York.
<https://www.timeout.com/newyork/attractions/high-line-map>

Anido, J., & Anido, J. (2020, 22 julio). La Coulee verte.[Fotografía] Un Jour de Plus À Paris [Visites Culturelles Et Touristiques À Paris].
<https://www.unjourdeplusaparis.com/paris-vert/promenade-plantée-coulee-verte-paris>

Sánchez, D. (2024, 26 septiembre). SuperKilen / Topotek 1 + BIG Architects + Superflex [Fotografía]. ArchDaily. https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex?ad_source=search&ad_medium=projects_tab