

LA GESTIÓN DEL SUELO URBANO ASOCIADA A PROYECTOS DE INVERSIÓN  
PÚBLICA MEDIANTE FINANCIACIÓN SOSTENIBLE: APROVECHAMIENTO DE  
UN ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA DIAGONAL SANTANDER DE LA  
CIUDAD DE CÚCUTA



ANGÉLICA MARÍA PACHECO QUINTERO.

Universidad  
Piloto de Colombia

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA

MAESTRÍA EN GESTIÓN URBANA

BOGOTÁ, D.C.

2016

LA GESTIÓN DEL SUELO URBANO ASOCIADA A PROYECTOS DE INVERSIÓN  
PÚBLICA MEDIANTE FINANCIACIÓN SOSTENIBLE: APROVECHAMIENTO DE  
UN ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA DIAGONAL SANTANDER DE LA  
CIUDAD DE CÚCUTA

ANGÉLICA MARÍA PACHECO QUINTERO.



Trabajo de grado para optar al título de Magister en Gestión Urbana

Universidad  
Piloto de Colombia

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

Director: ANDRÉS VALVERDE FARRÉ

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA  
FACULTAD DE CIENCIAS AMBIENTALES  
MAESTRÍA EN GESTIÓN URBANA  
BOGOTÁ, D.C.

2016

Nota de aceptación

---

Firma decano de la Facultad



---

Firma primer jurado

**Universidad  
Piloto de Colombia**

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

---

Firma segundo jurado

Bogotá, D.C., Octubre 26 de 2016

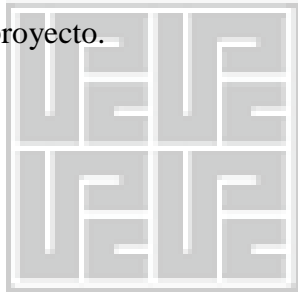
## **Agradecimientos**

La autora expresa sus agradecimientos a:

Andrés Valverde, director del proyecto por sus valiosos aportes

A la Universidad Piloto de Colombia

A todas aquellas personas que de una u otra forma han colaborado en la elaboración de este proyecto.

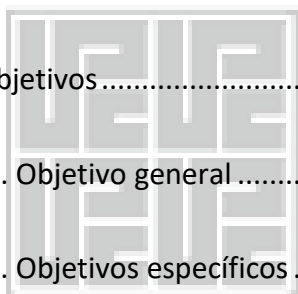


**Universidad  
Piloto de Colombia**

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

## Tabla de Contenido

	Pág.
Resumen .....	10
2. Justificación .....	13
3. Formulación del problema .....	14
4. Objetivos.....	15
4.1. Objetivo general .....	15
4.2. Objetivos específicos .....	15
5. Marco Referencial .....	16
5.1 Estado del arte.....	16
5.2 Marco conceptual.....	25
5.2.1. Principios Fundamentales del Ordenamiento del Territorio.....	25
5.2.1.1 El principio de la función social y ecológica de la propiedad.....	25
5.2.1.2 La prevalencia del interés general sobre el particular .....	25
5.2.2 Instrumentos del Ordenamiento Territorial.....	27
5.2.2.1. Instrumentos de planificación.....	27



Universidad  
Piloto de Colombia

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

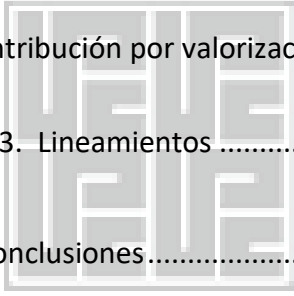
5.2.2.3 Instrumentos de gestión de la tierra urbana.....	29
5.2.3. Instrumentos de Gestión del Suelo. ....	31
5.23.1. La Adquisición de Inmuebles por Enajenación Voluntaria o Forzosa.....	31
5.2.4. Instrumentos de Financiación. ....	34
5.2.4.1. La plusvalía. ....	34
6. Marco metodológico .....	45
6.1. Tipo de investigación .....	45
6.2. Tipo de metodología.....	45
6.3. Zona de estudio .....	46
6.4. Variables .....	47
6.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	47
6.5.1. Análisis documental.....	47
6.5.2 Entrevistas .....	47
6.6 Observación .....	49
6.7 Técnicas e instrumentos de procesamiento y análisis de datos .....	49
7. Antecedentes.....	50
8. Diagnóstico de la zona- Avenida Diagonal Santander .....	54
8.1. Ubicación .....	55
8.2. Características Urbanas .....	55



Universidad  
Piloto de Colombia

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

- 8.2.1. Área de Actividad. .... 57
- 8.2.2. Usos Principales. .... 57
- 8.2.3. Usos Complementarios. .... 57
- 8.3. Problemáticas Urbanas. .... 57
- 9. Propuesta ..... 59
- 10. Instrumento de financiación a utilizar ..... 69
  - 10.1. Instrumento de financiación- Contribución local por valorización. .... 69
  - 10.2. Análisis DOFA respecto a la utilización del instrumento de financiación, contribución por valorización. .... 69
  - 10.3. Lineamientos ..... 70
- 11. Conclusiones ..... 71
- 12. Referencias ..... 73
- Anexos ..... 76



Universidad  
Piloto de Colombia

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

## Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. Avenida Diagonal Santander. ....	46
Figura 2. Diagonal Santander Puente Elías M. Soto. ....	46
Figura 3. Avenida Diagonal Santander. ....	47
Figura 4. Mapa satelital de Cúcuta Avenida Diagonal Santander.....	55
Figura 5. Problemáticas urbanas. ....	58
Figura 6. ¿Qué hacemos bien y mal?. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 7. Glorieta. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 8. Miniglorietas. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 9. Glorieta doble.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 10. Glorieta de dos puentes. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 11. Glorieta tipo pesa. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 12. Intersección anular. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 13. Glorieta con semáforos. ....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Figura 14. intersección a intervenir. Calle 11 con avenida 3. . ....	64
Figura 15. Glorieta peatonal. ....	67
Figura 16. Glorieta propuesta. ....	67
Figura 17. Glorieta vista de cerca. ....	68
Figura 18. Glorieta vista desde el aire. ....	68



## Lista de Anexos

	Pág.
Anexo A. Entrevistas.....	76
Anexo B. Encuesta .....	105



**Universidad  
Piloto de Colombia**

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

## Resumen

Las autoridades municipales de la ciudad de Cúcuta han planteado el desarrollo de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) en la ciudad de Cúcuta y su zona metropolitana desde el año 2010, el cual cambiará notablemente el desarrollo urbano de la ciudad en su sistema de movilidad, atendiendo las necesidades de movilización en transporte público de los municipios.

Sin embargo, no se han generado mecanismos de articulación con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que faciliten la gestión para generar obras que mejoren la calidad urbana de la ciudad con un sistema de seguimiento, sostenimiento y evaluación, que facilite el ejercicio de dar cumplimiento a todos los instrumentos de gestión, claramente establecidos en el POT.

Por consiguiente esta investigación formula una propuesta piloto que utilice instrumentos de gestión urbana que capten parte de una contribución económica directa generadas con el fin de mejorar una zona de impacto del SITM, la Avenida Diagonal Santander, de manera alineada con el (POT).

De esta manera se quiere que esta propuesta genere una economía sostenible, con un alcance a mediano y largo plazo, en donde las autoridades municipales no generen recursos que perjudiquen de una manera agresiva la economía de la ciudad, dando como resultado al abandono de lo realizado, reduciendo los importes de inversión pero sobre todo los presupuestos de mantenimientos a lo largo de la vida útil de las obras ejecutadas por la administración pública.

La gestión del suelo urbano ha sido el mecanismo y la iniciativa para la normalización de la ocupación del suelo urbano, es por ello que la inversión pública, se considera como una opción de desarrollo de ciudades mediante fuerzas políticas e iniciativas de la sociedad local y que tiene como finalidad la generación de procesos de planificación urbanística donde se preserva el interés público frente al privado. (Morell, 2013)

En Cúcuta y otras ciudades, se ha venido desarrollando un enfoque puramente técnico del transporte y la movilidad, sin una visión de gestión urbana como mejoramiento integrado de la calidad urbana. Ni el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Cúcuta contempla instrumentos de gestión urbana asociados a proyectos de inversión pública estipulados en la ley 388 de 1997 (recuperación de plusvalía, impuesto predial, bonos y pagaré, mayor edificabilidad, entre otros) ni tampoco mecanismos de economía sostenible que podrían generar mayores impactos en términos sociales, económicos y ambientales y fuentes de ingreso en las zonas de impacto del proyecto del SITM (Plan de Ordenamiento Territorial, 2011).

En la presente investigación, hará énfasis en el análisis de los instrumentos de gestión urbana existentes en Colombia, conocidos como de planeación, gestión y financiación urbana y como a través de ellos se puede mejorar la calidad urbana de la ciudad con ayuda de las autoridades municipales. Se generará una propuesta piloto de instrumentos de gestión urbana que mejoren la calidad del sector de la avenida Diagonal Santander en la ciudad de Cúcuta, que genere mecanismos propios de sostenibilidad para el proyecto en sí y la ciudadanía, para lo cual se explorarán las necesidades de la población mediante entrevistas a actores claves. Se analizará de qué manera el proyecto piloto incluirá a la población beneficiaria mediante una economía solidaria y sostenible.

Bajo este concepto se abordará el problema relacionado con la integración de los instrumentos de gestión de gestión urbana y el POT, en virtud del aprovechamiento del SITM. Por esta razón se hace necesario pensar en la ciudad, investigando los diferentes mecanismos de gestión existentes en la normatividad, que se apliquen al ordenamiento del municipio a través de la creación de acciones que satisfagan las necesidades de la población.

El propósito es generar la articulación de estos instrumentos en la normatividad de la ciudad para que sea aplicada debidamente y que dé como resultado una operación que contribuya en pro de los habitantes.

Para cumplir los objetivos propuestos y desarrollar la propuesta planteada, se desarrollará el marco metodológico, que permitirá relacionar las falencias del POT, en el caso específico, descubrir la necesidad de la población en la zona escogida y como por último que se implementen los mecanismos de gestión urbana a través del plan piloto que se quiere establecer en la zona escogida, la cual será la avenida Diagonal Santander en la ciudad de Cúcuta.

Por ello, de manera posterior se presenta una caracterización de la zona, realizando un acercamiento a través de entrevistas con la población perteneciente a esta, que permitió profundizar en las condiciones físicas del territorio.

**Palabras claves:** Ordenamiento territorial, Instrumentos de Gestión Urbana, Financiación Pública, Economía Sostenible

## 2. Justificación

La ciudad de Cúcuta, presenta un proyecto de SITM que busca facilitar la integración del área urbana con los contextos metropolitano y regional, el cual se debe aprovechar para el mejoramiento de la calidad urbana. El Plan de Ordenamiento de la ciudad no cuenta con la aplicación de instrumentos de gestión urbana que permitan aprovechar este proyecto por medio de obras públicas que sean económicamente sostenibles y los altos ingresos generados para obtener mayores beneficios que se reflejen en el territorio. Solo cuenta con el enunciado de incorporar los instrumentos de gestión del suelo, mas no, como debería ser su desarrollo y que instrumentos se deberían aplicar para cada caso en la ciudad. Se necesita que mediante ellos se realicen obras y/o proyectos que sean beneficiosos para los habitantes donde se elabore una buena gestión que provean una mejor imagen del territorio con ayuda de los entes territoriales. La zona escogida en este proyecto llamada Avenida Diagonal Santander de la ciudad de Cúcuta, necesita un mejoramiento en su entorno, ya que presenta necesidades urbanas insatisfechas que afectan la población que la habita diariamente.

Por conocimientos previos se detecta una deficiencia en la parte de los administradores locales, por lo que existe un interés en proponer iniciativas que apoyen el progreso de la ciudad a través del SITM, proyectos de inversión pública que generen capacidad de ingresos a la misma población beneficiada.

La justificación pareciera que no tuviera relación con el tema propuesto en el título sobre aplicación de instrumentos para gestionar suelo para el aprovechamiento del espacio público en la Avenida Santander y creo que falta contextualizar para entender cómo se relaciona con la implementación del SITM.

### **3. Formulación del problema**

¿Cómo mejorar la gestión y calidad urbana de una zona de la avenida Diagonal Santander, mediante instrumentos de gestión del suelo, aprovechando la inversión pública en el SITM con una financiación pública sostenible?



**Universidad  
Piloto de Colombia**

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

## **4. Objetivos**

### **4.1. Objetivo general**

Formular una propuesta piloto que integre un instrumento de gestión urbana para mejorar la calidad urbana en una zona de la Avenida Diagonal Santander de la ciudad de Cúcuta, como aprovechamiento de la creación del proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo en la ciudad (SITM), por medio de financiación pública para que los ingresos públicos obtenidos sean reinvertidos en parte en la misma zona.

### **4.2. Objetivos específicos**

- 1- Diagnosticar un sector de la Avenida Diagonal Santander de la ciudad de Cúcuta, zona priorizada de manera alineada con el POT, identificando necesidades urbanas.
- 2- Formular una propuesta piloto de instrumentos de financiación pública para mejorar la calidad urbana de una zona de la avenida Diagonal Santander, mediante captación de ingresos directos, que sea autosostenible financieramente a mediano y largo plazo
- 3- Determinar las falencias y beneficios respecto de la obra a realizar, a partir de una encuesta.
- 4- Formular lineamientos que faciliten la implementación de financiación pública.

## 5. Marco Referencial

### 5.1 Estado del arte

Se encuentran experiencias de diferentes países que demostraron que por medio de instrumentos de planeación urbana y financiación como la contribución de valorización y la plusvalía, se han podido crear proyectos de inversión pública exitosos.

Estos instrumentos se han sido utilizados desde hace varios siglos atrás. Inglaterra utilizó la valorización alrededor del año 1650, para construir canales a lo largo de los ríos Lea y Támesis. Posteriormente en 1801, la Cámara de los Lords autorizó una contribución de mejoras para mejorar el desarrollo urbano. Al igual que Francia, comenzaron a utilizar la valorización, para la construcción de parques, carreteras y puentes. En Japón, utilizaron los instrumentos de reajuste de tierras para promover la urbanización, herramienta que también fue utilizada en Corea del Sur y Finlandia. (Smolka, 2014)

En la actualidad, en España, los municipios capturan parte del incremento del valor del suelo en las áreas de expansión urbana solicitando a los propietarios la cesión de entre 5 por ciento y 15 por ciento de los lotes urbanizados para la municipalidad. (Smolka, 2014).

Las ganancias asociadas a derechos asignados en planes parciales o generales, han sido utilizadas para financiar nuevas áreas de urbanización en muchos países europeos tales como Inglaterra, donde se ha aplicado un impuesto al incremento del valor producto de la rezonificación de la tierra, o Francia, donde el *PlafondLégal de Densité*, ha permitido realizar cargos a los derechos de construcción cuando se rebasan ciertos límites. (Smolka, 2014).



A continuación se analizan algunos instrumentos implementados en América Latina.

“Los cepacs en Sao Paulo (Certificados de potencial adicional de construcción), Fueron creados en marzo de 1995 en el municipio de Sao Paulo” (Sandroni, 2012, pág. 9). Es un método que se realizó para básicamente separar la contrapartida económica debida por el emprendedor inmobiliario de la realización de su proyecto, es decir, el propietario tiene derecho a una edificabilidad base por encima de la cual puede construir.

El límite máximo del coeficiente de aprovechamiento en el municipio de São Paulo y en las Operaciones Urbanas fue establecido como 4. De esta forma si un lote tenía un coeficiente 2 y el emprendedor quisiera aumentar hacia 4 tendría que adquirir los cepacs correspondientes a la diferencia entre 2 y 4” (Sandroni, 2012, pág. 9).

Los ingresos obtenidos por su venta están vinculados a un uso determinado, a la financiación de una o más intervenciones especificadas en un menú de obras previstas y necesarias en el interior del perímetro de una Operación Urbana. “Se destinaron inicialmente para financiar la ampliación de la Avenida Faria Luna” (Sandroni, 2015. p. 9)

Estos certificados fueron emitidos por la Administración Municipal y sus resultados financieros vinculados a las obras necesarias (infraestructura y viviendas sociales) en el interior del perímetro de las respectivas Operaciones Urbanas.

La adquisición de los cepacs por los interesados estaba destinada para tener el derecho de construir un área superior a la cual el lote tenía derechos de construir hasta el límite de cuatro veces el área del lote que es el máximo de construcción en las partes intervenidas por el municipio, en este caso Faria Lima; para un cambio de uso; y para cambios en las tasas de ocupación. Aunque fue un medio de transformar plusvalías urbanas en recursos financieros, no

fueron utilizados inmediatamente para financiar las intervenciones urbanas, no prosperaron, puesto su venta en bolsa, aumentaría la deuda pública del municipio. Sin embargo, después de la aprobación del estatuto en la ciudad se autorizó la emisión de los cepacs como forma de recibir contrapartidas económicas por los gobiernos municipales. Luego de esta aprobación, por el Consejo Municipal de Sao Paulo, se fueron dando negociaciones por medio de subasta electrónica en la Bolsa de Valores de Sao Paulo, fueron vendidos 100.000 cepacs. Se presentaron nuevos fracasos en las ventas de los cepacs, por motivo del desinterés por parte del sector privado (constructores) en el área más dinámica de la ciudad. (Sandroni, 2012, págs. 9,10,11).

Es una experiencia positiva, ya que los cepacs permiten mejorar el entorno de la ciudad gracias a lo que se recauda producto de un proyecto de construcción. Las ganancias obtenidas podían ser invertidas en operaciones urbanas que sean provechosas tanto para los habitantes como para el mejoramiento urbano de la ciudad.

En la ciudad de Curitiba, Brasil, desde inicio de los años 90, no se utilizaban los cepacs con tanta intensidad, pero tuvieron relativo éxito. En 1991, se utilizó la otorga onerosa del derecho de construir (OODC), derechos adicionales de construcción, el cual consiste en el cobro por derechos de edificación por la diferencia entre el facultado por el coeficiente de aprovechamiento básico y el coeficiente máximo definido en el Plan Director, también usado en la conversión de uso rural a urbano. Pero sus ingresos anuales no fueron los esperados. (Sandroni, 2012, pág. 27)

Por su desarrollo urbanístico, por sus grandes plazas e inmensas zonas verdes en pleno centro de la ciudad, con bulevares y calles floridas, Curitiba es considerada la ciudad de mayor calidad de vida de Brasil y unas de las ciudades más limpias de Sudamérica.

Recientemente, a partir de 2009, en Sao Paulo y Curitiba se han aprobado Operaciones Urbanas en las cuales se han utilizado cepacs (Sandroni, 2012, pág. 27).

Rio de Janeiro, capturaba plusvalía utilizando mecanismos como los cepacs y los derechos de construcción, a escala pequeña y tenía poca representación de ingresos para el poder municipal. En la ciudad la captura de plusvalías ganó mayor escala con la creación del proyecto de la región del Puerto de Rio de Janeiro, Puerto Maravilla. Esta operación fue aprobada para recuperar el área portuaria y central de la ciudad. Se conoce el Programa Básico de Ocupación del Área, que tiene por objetivo obtener cambios urbanísticos estructurales, mejoras sociales y valorización ambiental en el perímetro de la Operación Urbana consorciada. (Sandroni, 2012, pág. 28).

La financiación del proyecto Puerto Maravilla en Rio de Janeiro, se dio por medio de los cepacs, aunque se presentó una diferencia en el momento de venderlos en Bolsa de Valores, ya que no se realizaron subastas directamente a los desarrolladores sino la venta de todos los cepacs emitidos para un solo comprador, a la Caixa Económica Federal, un banco estatal federal quien se encargaría de revender a los desarrolladores en subastas o directamente en Bolsa de Valores, los cepacs comprados del municipio. Desde el punto cuantitativo no tuvo éxito, solo un desarrollador decidió pagar un sobre precio de un 100%, sobreprecio elevado para obtener derechos de construcción y lanzar un proyecto. (Sandroni, 2012, pág. 30)

Por otro lado las autoridades de la ciudad del Rosario en Argentina abordaron en los últimos años lo relacionado a los instrumentos de gestión del suelo, encargando un valioso trabajo al centro de estudios Urbanos y Regionales (CEUR), que tuvieron como propósito contribuir a una estrategia científica nacional apoyada en el soporte a la investigación la formación de recursos humanos, la difusión y transferencia de conocimientos, y la interacción con otras instituciones locales, nacionales e internacionales de cultura científica y de promoción socio técnica, para el avance de la ciencia así como para el progreso económico, social y cultural del país. Dio lugar a una serie de exploraciones posteriores sobre estas cuestiones por parte de sus funcionarios y técnicos.

Tiene como objetivo específico Investigar en temas prioritarios vinculados al desarrollo urbano y regional argentino y latinoamericano, en su relación con el contexto mundial y en su interfase con otras dimensiones de abordaje analítico (innovación tecnológica, género, energía, salud, medio ambiente) (Policy, 2011).

En Ecuador se estableció el COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización), donde se estableció un impuesto del 10% por transferir una propiedad, una deducción de plusvalías a las expropiaciones para vivienda de interés social y proyectos de regularización, y un reconocimiento explícito del enriquecimiento sin justa causa (Smolka, 2014).

Es de gran importancia destacar las diferentes experiencias de mejoramiento de las ciudades gracias la creación de obras públicas mediante instrumentos de financiación que se han dado en Colombia.

El Puente del Común en Bogotá, fue construido utilizando una forma de contribución de mejoras, en 1809 (Smolka, 2014).

En Colombia se utiliza la Contribución de valorización desde 1921, explicado este anteriormente, permitiendo recuperar parte o la totalidad de los incrementos en el precio del suelo derivados de la implantación de obras públicas. La recuperación de las plusvalías creadas puede no ser total una vez que el cobro tiene límite que es establecido por el costo de la obra. Este instrumento legal ha llegado a representar un porcentaje significativo de las inversiones públicas en el medio urbano en ciudades como Bogotá y Medellín. En el caso de Bogotá para determinar el valor de la contribución de cada inmueble se toman en cuenta una serie de factores como, el estrato, la densidad o número de pisos, el grado de beneficio y el área (Policy, 2011).

Bogotá recoge cerca de mil millones de dólares para invertir en obras públicas utilizando este gravamen, y otras ocho ciudades importantes están cobrando, en conjunto, otros mil millones de dólares. Es de destacar analizando cobros recientes en la contribución sobre 1.500.000 predios en Bogotá, que su cobro ha sido generalmente aceptado por los contribuyentes, con tasas de no pago relativamente bajas (baja cartera morosa) de hecho, más bajas que para el impuesto a la propiedad inmobiliaria. Si bien su legitimidad no está puesta en duda, incluso entre la comunidad empresarial, ha habido controversia sobre la aplicación metodológica de la carga y hay discusión en otras ciudades colombianas sobre el modelo a utilizar (Policy, 2011).

En Bogotá para poder efectuar el cobro de valorización por beneficio local, el IDU debe identificar el área de influencia, es decir, hasta donde podría generar beneficios y definir la

valorización de los inmuebles. El criterio para establecer las zonas de influencia y los grados de beneficio es que los predios que se incluyen son aquellos que por su cercanía y accesibilidad al proyecto registran una mayor frecuencia de uso y que así mismo pueden beneficiarse directamente por la construcción de la infraestructura según el impacto en los avalúos y condiciones económicas de los inmuebles (Policy, 2011).

A finales de los años 1960, la contribución de valorización, alcanzó a representar el 16% del total de los ingresos de Bogotá y el 45% de los ingresos del municipio de Medellín. A principios de la década de 1980 permitió recaudar el 30% de los ingresos de Cali y en 1993 el recaudo alcanzó el 24% de los ingresos de Bogotá. Durante la década del 2000 este instrumento ha sido muy utilizado en Bogotá, Medellín, Cali, Manizales, Bucaramanga, Barranquilla y en general en casi todas las ciudades con más de 300.000 habitantes en Colombia (Policy, 2011).

Bajo este instrumento se han ejecutado varias obras en la ciudad de Bogotá desde mediados del siglo pasado tales como; la carrera 10, AV. Paseo de los Libertadores, Avenida 28, la Avenida Caracas, la carrera 30, la calle 26, la calle 19, Avenida 1 de Mayo y la Avenida Suba entre otras. También se han ejecutado las obras de los canales en la ciudad como; el canal del Albina, Canal del Río Seco, canal del Salitre, canal del Río Negro, canal del Río Arzobispo y algunas plazoletas, parques y puentes (Policy, 2011).

Se conocen algunas obras financiadas con la contribución de valorización en el año 2005: Avenida Laureano Gómez desde Av. S. Juan Bosso hasta Av. Cedritos; Av. Germán Arciniegas desde calle 106 hasta Av. Laureano Gomes; Av. San José desde Av. Cota hasta

ciudad de Cali; Av. El Rincón, desde Av. Boyacá hasta carrera 91; A. mariscal Sucre desde Av. Ciudad de Lima hasta calle 62 (Policy, 2011).

La ciudad de Manizales ha sido objeto de estudio por su utilización actual del instrumento de contribución de valorización, durante 20 años lo han mantenido vigente para financiar sus vías y desarrollo urbano. Manizales posee una topografía montañosa por la cual sus obras de ingeniería tienen un alto costo, usa los mecanismos de la contribución de valorización. En los últimos años realizó proyectos por medio de este instrumento; la renovación de la Plaza Alfonso López; la pavimentación de la calle Alférez Real; la renovación del Paseo de los Estudiantes; y desarrollo de la malla vial del Área Oriental de la ciudad. Estos cuatro proyectos se financiaron con un cobro único de la CV que cubrió el 80% de la ciudad y recaudó US\$ 24,6 millones (Policy, 2011).

En Cali y Barranquilla hacen un cobro para obras civiles utilizando esta metodología y asesoría del modelo de Bogotá, el cual consiste en aplicar para el beneficio local el método de factores para repartir el costo de la obra, teniendo en cuenta la capacidad de pago del contribuyente y diferentes grados de beneficio. Estos factores incluyen consideraciones tales como mejoramiento de condiciones de movilidad y otros aspectos de bienestar, pero sin cuantificar el beneficio por la plusvalía de los inmuebles generada por la obra (Policy, 2011).

Estas experiencias demuestran que es posible que en la ciudad de Cúcuta se haga buen uso de los incrementos en el precio del suelo mediante proyectos de inversión pública como también se establezcan diferentes métodos que den beneficios a la ciudad para la construcción de obras que sean provechosas tanto para la ciudad como para los habitantes mejorando la

calidad urbana, mediante un desarrollo sostenible, que permita que no haya desgaste de dineros públicos.

En la actualidad ciudades del mundo han implementado las construcciones sostenibles con el fin de disminuir el uso de los recursos naturales y energéticos. El desarrollo económico mal utilizado consume recursos sin medida ya afecta al medio ambiente.

Todas las experiencias nombradas anteriormente, permiten conocer los métodos de financiación que se han utilizado en diferentes partes del mundo. Los instrumentos claves de recuperación de plusvalías; la adquisición de la tierra a precios fijados antes del anuncio del proyecto; un plan parcial para reajustar la tierra de aquellos propietarios que aceptan disponer su tierra para el proyecto en vez de ser expropiados y el uso de la Participación en Plusvalías como instrumento para compartir los incrementos del valor de la tierra que resulten de los cambios en los usos del suelo, y la contribución de valorización. Estos dos instrumentos los más destacados para contribuir con el mejoramiento de la calidad urbana desde su creación, proceso de utilización y actualidad, los cuales serán el tema principal de mi proyecto de investigación.



## **5.2 Marco conceptual**

Dado que esta investigación tiene como fin mejorar la gestión urbana en la ciudad de Cúcuta asociada a proyectos de inversión pública, se apoyará la investigación definiendo unos ejes conceptuales que sirven para el desarrollo de este trabajo.

### **5.2.1. Principios Fundamentales del Ordenamiento del Territorio**

#### **5.2.1.1 El principio de la función social y ecológica de la propiedad.**

Permite que la sociedad reciba un beneficio por parte de los propietarios, siendo productora de comodidades para los habitantes, dependiendo de la función de cada propiedad. La función social y ecológica de la propiedad, implica obligaciones para los titulares quienes están llamados a la solidaridad con la comunidad en general y el Estado. Esta función está comprendida por dos significados como lo son, moderar y restringir el alcance del derecho de propiedad por un lado, y una mayor afirmación de ciertas clases de propiedad, por otro lado. El principio antes mencionado, permite comprender las limitaciones de la propiedad y sus deberes ante la sociedad como también, permite ceder al interés público, donde se pueden decretar expropiaciones por motivos de utilidad pública o interés social. La función ecológica de la propiedad es reconocida en la doctrina como, la protección del entorno con la intención de proteger los derechos ambientales, esta función es de vital importancia ya que lo ambiental prevalece en todos los aspectos urbanos, teniendo en cuenta que la vida natural tiene una función importante en el hábitat y tiene directa relación con la propiedad.

#### **5.2.1.2 La prevalencia del interés general sobre el particular**

En segunda instancia y siguiendo con el orden de la Ley 388 de 1997, se relaciona el principio que consiste en que prevalezca el interés general sobre el particular. Es de carácter

vital en el ordenamiento territorial, siendo el territorio, la base de toda actividad urbanística que se quiera realizar en la ciudad. El interés general prima sobre el particular, ya que la necesidad de la comunidad está primero que los beneficios del particular. Sin embargo, hay que tener en cuenta, que prevalecerá el interés general, solamente si esa necesidad cumple con los requisitos establecidos por la norma y si se demuestra realmente, que se beneficiarán a los habitantes de un sector. Todo proyecto que se realice en una determinada zona, de una u otra manera afectará positiva o negativamente el sector, por lo que existe este principio, que lo regulará, en una posición neutra, llevando a cabalidad las necesidades de la comunidad y el particular, posesionando en primer puesto, si es el caso, el interés general.

### **5.2.1.3 La distribución equitativa de las cargas y beneficios**

Finalmente, se encuentra el principio de la distribución equitativa de cargas y beneficios, entre el constructor y dueño de la propiedad, sean particulares o Estado. La correcta distribución entre los propietarios del suelo de los beneficios y las cargas que se derivan del desarrollo urbanístico es el problema principal con el que se enfrentan los gestores que deben llevar adelante cualquier plan de ordenación urbanística. Este principio aumenta de complejidad con el grado de fraccionamiento de la propiedad del suelo. No se presentaría problema en la distribución si todos los terrenos fuesen del mismo propietario (Noguera, 1991). Existe un modelo operativo para el reparto de cargas y beneficios, el cual consiste en adoptar un procedimiento integrado por; estimación de cargas objeto de reparto, estimación de beneficios objeto de reparto, asignación de costos y cargas de la operación urbana, balance general de la operación urbana, adopción del mecanismo de garantía para la equidad en reparto de cargas y beneficios y la compensación de la equidistribución de cargas y beneficios entre unidades de actuación.

Estos principios son la base para mantener la naturaleza del urbanismo, respetando las normas al crear proyectos que mejoren la calidad urbana en la sociedad.

Es de vital importancia mencionar los instrumentos de gestión urbana existentes en Colombia, los cuales se dividen en instrumentos de planificación territorial, gestión urbana, gestión del suelo y de financiación.

## **5.2.2 Instrumentos del Ordenamiento Territorial**

### **5.2.2.1. Instrumentos de planificación.**

El principal instrumento de planificación territorial es el POT, entendido como “el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Definido como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. (Barrera, 1997, pág. 9).

En la mayoría de los POT, se utiliza un instrumento llamado planes parciales mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además, de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emitidas de las normas urbanísticas generales en los términos previstos en la presente Ley.

Los planes parciales se clasifican en, planes parciales de renovación urbana y planes parciales de desarrollo. Los de renovación urbana es aquel que busca la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo y los planes parciales de desarrollo son los instrumentos que

articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico - financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial. (Secretaría Distrital de Planeación, 2011).

Es de resaltar que todo plan que se desarrolle en un territorio tiene que estar regido por estrategias que conlleven a que cada programa que se desarrolle en pro de la ciudadanía, se realice de manera conjunta con las necesidades de cada población.

Otro instrumento de planificación territorial son los macroproyectos urbanos, que ayudan con el desarrollo de la ciudad, a mejorar su imagen y la calidad de vida que brindan los macroproyectos bien desarrollados al igual que los planes parciales, como instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento territorial, para los suelos de expansión urbana y suelo urbano, basados en los decretos reglamentarios que rigen este instrumento. Los macroproyectos de Interés Social Nacional, también hacen parte de la planificación de las ciudades, siendo estos, intervenciones promovidas por el Gobierno Nacional que vinculan instrumentos de planeación, financiación y gestión del suelo para ejecutar una operación de gran escala que contribuya al desarrollo territorial, de determinados municipios, distritos o regiones del país. El objetivo de estos macroproyectos es el de aumentar la oferta de suelos urbanizados para el desarrollo de programas de vivienda de interés social y prioritario (VIS – VIP), especialmente en los municipios y distritos del país que concentran un importante déficit habitacional y donde se han encontrado dificultades para disponer de suelo para el desarrollo de los programas VIS -

VIP. Estos han sido una guía para mejorar la calidad de vida de personas que no poseen los recursos necesarios para adquirir una vivienda propia y adecuada (vivienda, 2014).

### **5.2.2.3 Instrumentos de gestión de la tierra urbana.**

La gestión de la tierra urbana es una herramienta fundamental para el desarrollo socio-económico de las ciudades en dirección a un proceso sustentable. Los diferentes instrumentos de gestión son indispensables en la gestión de la tierra urbana de la manera que inciden directamente en la construcción y configuración del territorio. Se opera en la relación Estado y sociedad civil, donde poseen una importante interacción con los procesos de apropiación de los espacio y el destino de estos en cuanto a sus finalidades socio-económicas (Reese, 2011). Los instrumentos de gestión urbana son aquellos que desarrollan las políticas generales de desarrollo territorial de cada ciudad. Se clasifican en Unidades de Actuación Urbanística, Compensaciones, Transferencia de Derechos, Reajuste de Tierras, Integración Inmobiliaria y Cooperación entre Partícipes que se describirán a continuación.

Como unidad de actuación urbanística, se entiende el área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios. La distribución equitativa de las cargas y beneficios se podrá realizar mediante compensaciones en dinero, intensidades de uso en proporción a las cesiones y participación en las demás cargas o transferencias de derechos de desarrollo y construcción, según lo determine el plan parcial correspondiente. Los propietarios de los predios que

conforman la unidad de actuación urbanística deberán constituir una entidad gestora que garantice el desarrollo conjunto de la unidad. En todo caso los predios que la conforman estarán afectados al cumplimiento de las cargas y al pago de los gastos de urbanización en los términos establecidos en la presente Ley (Barrera, 1997).

El instrumento Unidad de Actuación Urbanística -UAU- es el elemento de menor escala de intervención en la planificación del territorio, pertenece al ámbito inmediatamente inferior al plan parcial y depende de éste en términos de delimitación y definición de planificación, y su principal papel consiste en servir como unidad de reparto al interior del plan parcial, tal como se ha implementado en Medellín, sin embargo esta situación no se encuentra completamente resuelta en la Ley ni en las reglamentaciones posteriores. (Medellín, 2006)

Las compensaciones como lo explica la norma, consiste en que los propietarios de terrenos e inmuebles determinados en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen como de conservación histórica, arquitectónica o ambiental, deberán ser compensados por esta carga derivada del ordenamiento, mediante la aplicación de compensaciones económicas, transferencias de derechos de construcción y desarrollo, beneficios y estímulos tributarios u otros sistemas que se reglamenten.

Los mecanismos de intervención de la estructura predial, juegan un papel importante ya que mediante ellos, se dan diferentes figuras como; la integración inmobiliaria, reajuste de tierras, aquel que permite englobar diversos lotes de terreno para luego subdividirlos en formas adecuadas y luego dotarlos en obras de infraestructura urbana básicas como, vías, parques, redes de acueducto, energía y teléfonos, en suelo de expansión. Esta figura puede ser una de las tantas opciones para que la administración municipal en asocio con otras entidades o particulares, incrementen el desarrollo para crear algún proyecto beneficiario para la

ciudadanía. Como también la participación entre partícipes y las unidades de actuación urbanística (Londoño, 2014).

Por último, la cooperación entre partícipes se da cuando, para el desarrollo de una unidad de actuación urbanística no se requiera una nueva configuración predial de su superficie y las cargas y beneficios de su desarrollo puedan ser repartidos en forma equitativa entre sus propietarios, la ejecución podrá adelantarse a través de sistemas de cooperación entre los partícipes, siempre y cuando se garantice la cesión de los terrenos y el costeo de las obras de urbanización correspondientes, de conformidad con lo definido en el plan parcial, todo lo cual requerirá la previa aprobación de las autoridades de planeación (Barrera, 1997).

### **5.2.3. Instrumentos de Gestión del Suelo.**

Los Instrumentos de gestión del suelo como los procesos administrativos de enajenación voluntaria o forzosa, la expropiación por vía administrativa o judicial, la declaratoria de desarrollo prioritario, derecho de preferencia y banco inmobiliario, son mecanismos para la adquisición de inmuebles y predios, que se utilizan en el momento en que el municipio necesita intervenir para realizar un proyecto en beneficio de la ciudadanía, en el desarrollo de la ciudad y su mejoramiento urbano.

#### **5.23.1. La Adquisición de Inmuebles por Enajenación Voluntaria o Forzosa.**

Se dan por motivos de utilidad pública, para destinarlos a fines como:

Ejecución de proyectos de construcción de infraestructura social en los sectores de la salud, educación, recreación, centrales de abasto y seguridad ciudadana; Desarrollo de proyectos de vivienda de interés social, incluyendo los de legalización de títulos en urbanizaciones de hecho o ilegales diferentes a las contempladas en el artículo 53 de la Ley 9 de 1989, la rehabilitación de inquilinatos y la reubicación de asentamientos humanos ubicados en sectores de alto riesgo; Ejecución de programas

y proyectos de renovación urbana y provisión de espacios públicos urbanos; Ejecución de proyectos de producción, ampliación, abastecimiento y distribución de servicios públicos domiciliarios; Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo; Ejecución de proyectos de ornato, turismo y deportes; Funcionamiento de las sedes administrativas de las entidades públicas, con excepción de las empresas industriales y comerciales del Estado y las de las sociedades de economía mixta, siempre y cuando su localización y la consideración de utilidad pública estén claramente determinados en los planes de ordenamiento o en los instrumentos que los desarrollen; Preservación del patrimonio cultural y natural de interés nacional, regional local, incluidos el paisajístico, ambiental, histórico y arquitectónico; Constitución de zonas de reserva para la expansión futura de las ciudades; Constitución de zonas de reserva para la protección del medio ambiente y los recursos hídricos; Ejecución de proyectos de urbanización y de construcción prioritarios en los términos previstos en los planes de ordenamiento, de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley; Ejecución de proyectos de urbanización, redesarrollo y renovación urbana a través de la modalidad de unidades de actuación, mediante los instrumentos de reajuste de tierras, integración inmobiliaria, cooperación o los demás sistemas previstos en esta Ley y el traslado de poblaciones por riesgos físicos inminentes. (Barrera, 1997).

### **5.2.32. La Expropiación Administrativa o la Expropiación Judicial.**

Se dan por utilidad pública o interés social para expropiar por vía administrativa el derecho de propiedad y los demás derechos reales sobre terrenos e inmuebles, siempre y cuando se presenten condiciones de urgencia, como también, cuando se presente el incumplimiento de la función social de la propiedad por parte del adquirente en pública subasta.

El incumplimiento de la función social de la propiedad sobre los terrenos localizados en suelo de expansión, de propiedad pública o privada, declarados como de desarrollo prioritario,



que no se urbanicen dentro de los tres (3) años siguientes a su declaratoria, los terrenos urbanizables no urbanizados localizados en suelo urbano, de propiedad pública o privada, declarados como de desarrollo prioritario, que no se urbanicen dentro de los dos (2) años siguientes a su declaratoria, los terrenos o inmuebles urbanizados sin construir, localizados en suelo urbano, de propiedad pública o privada, declarados como de construcción prioritaria, que no se construyan dentro del año siguiente a su declaratoria; tendrán lugar a la iniciación del proceso de enajenación forzosa que corresponderá al alcalde municipal, mediante resolución motivada, ordenar la enajenación forzosa de los inmuebles.

#### **5.2.3.3. Las Declaratorias de Desarrollo.**

Son un instrumento de gestión del suelo establecido en la ley 388 de 1997, cuyo objetivo es garantizar el desarrollo de los predios urbanizables no urbanizados y de los predios urbanizados no construidos respectivamente, dentro de un plazo máximo de dos años desde el momento en que queda en firme la resolución que identifica el predio. Se busca mediante este instrumento evitar la retención de terrenos, la especulación, la urbanización ilegal y la segregación socio espacial. (Habitat, 2015).

#### **5.2.3.4. Los Bancos Inmobiliarios o Bancos de Tierra.**

Podrán constituirse como establecimientos públicos y tienen como principio intervenir en el precio del suelo y anticiparse a la captura de plusvalías provenientes de las acciones y actuaciones urbanísticas del Estado. Además pueden ser habilitados para canalizar y concentrar el pago de cargas urbanísticas producto de otros procesos (Títulos valores y el pago de Plusvalía), de manera que puedan convertir los pagos de cargas, en tierras urbanizables a nombre del municipio y colocar estas a precios más adecuados a las necesidades del colectivo y obviamente desarrollar proyectos.

Ahora bien, para tener un completo conocimiento del objeto de estudio del proyecto es necesario definir, los instrumentos de financiación como la plusvalía y la valorización.

#### **5.2.4. Instrumentos de Financiación.**

##### **5.2.4.1. La plusvalía.**

Es el aumento del valor del suelo que resulta del aprovechamiento del suelo y del espacio aéreo urbano, sin que sea resultado de la inversión o esfuerzo del propietario, generando beneficios que dan derecho a las entidades públicas a participar en ella (Barrera, 1997, pág. 57).

La participación en plusvalía urbana, tributo derivado en Colombia del derecho colectivo Constitucional a la participación, hasta un 50%, en los mayores valores del suelo derivados de las acciones y actuaciones del Estado. Su liquidación es obligatoria por parte de las administraciones municipales cuando se constituyen los hechos generadores y su pago exigible cuando se dan las condiciones que determinan la materialización cuando se dan las condiciones que determinan la materialización de los incrementos de valor (transferencia de dominio y licencias)

También se conoce como la recuperación de costos de inversión e instrumento de redistribución de beneficios, ayudan a obtener mayores capacidades de fortalecimiento para los municipios, considerados como piezas fundamentales en la estructura del Estado, actuando como mecanismo de fortalecimiento financiero, constituyendo una recuperación parcial del costo de la inversión pública, para atender las necesidades colectivas prioritarias, resulta este siendo un instrumento de redistribución de beneficios , ya que los particulares que se benefician con la inversión pública , a través del gravamen de la plusvalía, retornen

ingresos públicos a la colectividad, para atender las informalidades urbanas. La participación en plusvalías más que un instrumento, se dice que concreta principios básicos de la reforma urbana: La redistribución social de las rentas del suelo, por su destinación específica; Instrumento de política de suelo en tanto que opera como mecanismo de regulación de los precios de suelo; Estrategia de gestión de suelo en tanto que puede ser utilizado como valor público creado para su intercambio por bienes públicos (Acosta, 2009).

Este enfoque ayudará en cierta forma a que los ciudadanos tengan un mayor beneficio y se aplique el principio del interés general prevalezca sobre el interés particular.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 82 de la Constitución Política, las acciones urbanísticas que regulan la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano incrementando su aprovechamiento, generan beneficios que dan derecho a las entidades públicas a participar en las plusvalías resultantes de dichas acciones (Medrano, 2010).

Esta participación se destinará a la defensa y fomento del interés común a través de acciones y operaciones encaminadas a distribuir y sufragar equitativamente los costos del desarrollo urbano, así como al mejoramiento del espacio público y, en general, de la calidad urbanística del territorio municipal o distrital. Los concejos municipales y distritales establecerán mediante Acuerdos de carácter general, las normas para la aplicación de la participación en la plusvalía en sus respectivos territorios.” (Barrera, 1997, pág. 58 Y 59).

“La recuperación de plusvalías se refiere el recobro, por el Estado, de los incrementos en el valor del suelo, (ganancias inmerecidas o plusvalías), generadas por acciones diferentes a la inversión directa del propietario” (Smolka, 2014, pág. 8).

Si bien es cierto, existe en la normativa urbanista, un control fundamental en todos los procesos y estos se encuentran plasmados en los planes de ordenamiento territorial. Ellos son

el objeto esencial del territorio, mediante ellos se legaliza toda norma urbanista, que se lleve a cabo en un municipio. En algunos casos los Planes de Ordenamiento, no tiene un proceso ordenando e incluso se presentan incompletos, donde afectan gravemente el desarrollo de la ciudad, puesto que cada administrador del municipio tiene el derecho a modificarlo. En algunas experiencias como se presenta en el Municipio de Cúcuta, la recuperación de plusvalías no se explica de manera clara y muchos ciudadanos no están al tanto del proceso que se debe cumplir y como se aplica dicho instrumento en las posibilidades futuras de las plusvalías.

Como instrumentos para captar la plusvalía, la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, como se explica anteriormente, permite que se obtenga un mayor beneficio de edificabilidad, para que la participación municipal sea más efectiva en la plusvalía generada y se tenga oportunidad de hacer grandes proyectos que beneficien a la ciudadanía. Dentro de las facultades extraordinarias conferidas al Presidente de la República se determina

La aplicación del tratamiento de conservación a una zona, predio o inmueble, limita los derechos de construcción y desarrollo. Para compensar esta limitación, se crean los derechos transferibles de construcción y desarrollo, equivalentes a la magnitud en que se ha limitado el desarrollo en una zona, predio o edificación en particular, en comparación con la magnitud de desarrollo que sin esta limitación podría obtenerse dentro de lo definido para la zona o subzona geo-económica homogénea por el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen. (Medellín, 2006).

#### **5.2.4.1. La contribución en valorización.**

Definida en el Artículo 1 del Acuerdo 7 de 1987 como un gravamen real sobre las propiedades inmuebles, sujeto a registro destinado a la construcción de una obra, plan o conjunto de obras de interés público que se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de las obras. También como otro

instrumento de financiación para recuperar Plusvalía, se emplea para recuperar el costo de construcción de obras públicas y se impone a los predios beneficiados por la infraestructura de interés local, este instrumento como los mencionados anteriormente permiten que la administración local, mejore la calidad urbana, incluyéndolos en los planes de ordenamiento de manera que exista una norma que regule todos estos procesos. Dado que la mira de esta investigación exploratoria está encaminada a los instrumentos de financiación, seguimos relacionándolos y mencionándolos, para después de un análisis previsto se elegirá uno de ellos. De acuerdo a Sandroni (2012), existen dos clases de valorización, la valorización por beneficio local, que es un tributo que recae sobre los bienes raíces que se benefician con la ejecución de una obra pública, que se ejecute exclusivamente en determinada zona y la valorización por beneficio general, entendida como un tributo que recae sobre todos los bienes raíces del distrito con la ejecución de una obra pública que se realiza exclusivamente en él. La ley colombiana estipula tres parámetros para calcular la CV: (i) el costo de la obra de construcción, (ii) la valorización o plusvalía generada y (iii) la capacidad de pago del contribuyente. El Decreto Ley 1604 de 1966 exige que si el mayor valor generado por la obra no alcanza al costo, solo se puede cobrar hasta el costo de la obra. Asimismo debe tenerse en cuenta para fijar el monto distribuible la capacidad de pago del contribuyente, límite que deberá observarse aunque la valorización o el costo de la obra sean mayores.

Los bonos de pagaré y reforma urbana, están destinados a la financiación de proyectos de remodelación urbana, reintegro y reajuste de tierras, construcción, mejoramiento y rehabilitación de viviendas de interés social, construcción, ampliación, reposición y mejoramiento de redes de acueducto y alcantarillado, infraestructura urbana, planteles educativos y puestos de salud, centros de acopio, plazas de mercado y ferias, mataderos,

instalaciones recreativas y deportivas, tratamiento de basuras y saneamiento ambiental”. Artículo 104 Ley 9 de 1989 De esta fuente de financiación ya ha hecho uso el Distrito Capital, con anterioridad a la Ley 388 de 1997. Los Bonos constituyen una alternativa interesante si se quiere promover la utilización de instrumentos alternativos a la emisión de Títulos Valores para llevar a cabo compensaciones en los términos del decreto 151/98 y el pago de plusvalía.

Partiendo del fin de este proyecto, es importante relacionar el los anteriores instrumentos de gestión del suelo, con la materia en si. Por lo tanto, se relaciona la glorieta como diseño de este proyecto.

La glorieta también llamada rotonda en México, ovalo en el Perú, redoma en Venezuela y redondel en Ecuador, *es una construcción vial diseñada para facilitar los cruces y reducir el peligro de accidentes. Técnicamente es una intersección de varias vías donde el movimiento vehicular es rotario alrededor de una isleta central.* La primera glorieta fue construida por Letchworth (Inglaterra), en 1909 y Blackmore Frank creó la mini glorieta por cuestiones de seguridad (Costumercar, 2011, mayo 7).

Existen diferentes tipos de glorietas tales como;

### **Circulares**

Son las que se ven en todas las ciudades del país. Tienen un islote central y la calzada anular tiene un ancho constante, lo que facilita la entrada y salida de vehículos y su circulación (El Tiempo, 2011).

### **Fraccionales**

Ideales para vías con intensidades de tráfico diferentes, se asemejan más a una intervención convencional que a una rotonda (El Tiempo, 2011).

### **Dobles**

Son muy comunes en vías en las que hay un obstáculo en la mitad de ellas (un río o una línea de ferrocarril, por ejemplo), o que los carriles de las avenidas adyacentes están demasiado separados (El Tiempo, 2011).

Las glorietas tienen dos reglas especiales de cómo circular en ellas, primera, el sentido de girar por la glorieta es hacia la izquierda, es decir, va al contrario de las manecillas del reloj. Segunda, los vehículos que ya están circulando dentro de la rotonda o glorieta tienen prioridad (Costumercar, 2011, mayo 7).

### **Normal**

Tiene una isleta central, dotada de bordillos de 4 metros o más de diámetro, entradas abocinadas que permiten la entrada múltiple de vehículos (Construmática, 2011).

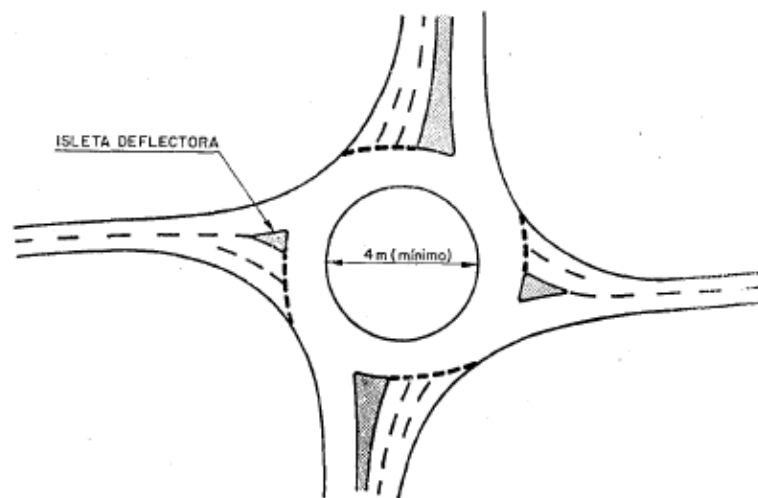


Figura 1. Glorieta. Fuente: construmática

### **Miniglorieta**

Una miniglorieta tiene una isleta circular-a nivel o ligeramente abombada- de menos de 4 m de diámetro, y entradas abocinadas o sin abocinar. Las miniglorietas pueden ser muy efectivas para mejorar intersecciones urbanas existentes con problemas de capacidad y seguridad. Sólo deben usarse si todos los accesos tienen su velocidad limitada a 50 km/h. (Construmática, 2011)

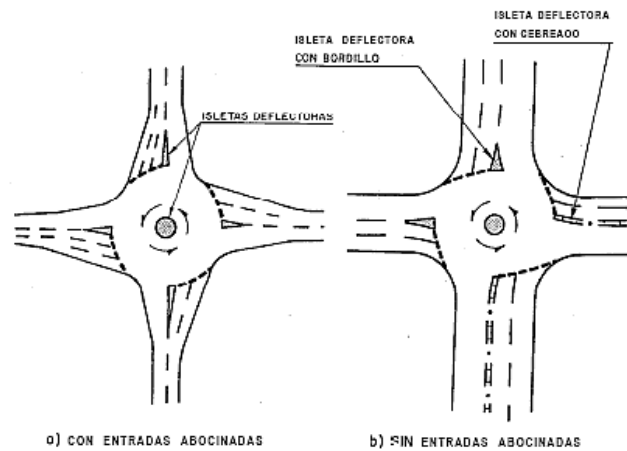


Figura 2. Miniglorietas. Fuente: construmática

### Glorieta doble

“Una glorieta doble es una intersección compuesta por dos glorietas normales o miniglorietas, contiguas o conectadas por un tramo de unión o por una isleta alargada materializada por un bordillo” (Construmática, 2011).

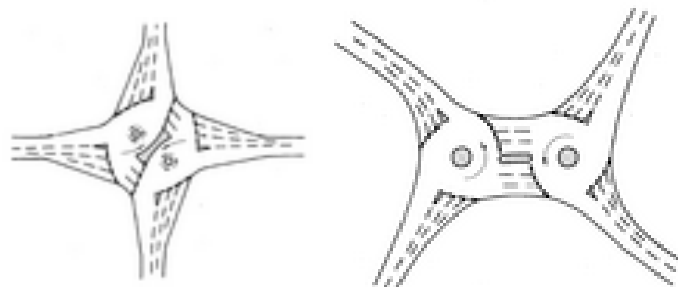


Figura 3. Glorieta doble. Fuente: construmática

Las glorietas dobles pueden ser especialmente útiles:



Para unir dos carreteras paralelas separadas por un obstáculo lineal tal como un río, un ferrocarril o una autopista. Para acondicionar intersecciones existentes separando giros a la izquierda opuestos con una ordenación “indonesia”. En intersecciones asimétricas o de planta muy desviada, en las que una intersección convencional requeriría un amplio desvío de los accesos, y una glorieta normal una excesiva ocupación.

En glorietas normales congestionadas, porque se incrementa su capacidad al reducir la intensidad más allá de las entradas. En intersecciones con más de 4 tramos, una glorieta doble consigue una mayor capacidad con una seguridad aceptable y un uso más eficiente del espacio, mientras que las glorietas normales son grandes y producen elevadas velocidades, con la consiguiente pérdida de capacidad y seguridad. (Construmática, 2011).

### **Glorieta a distinto nivel**

Es una glorieta en la que al menos un tramo conecta con una carretera que la cruza a otro nivel. Las más habituales son las de dos puentes y las de tipo “pesa”.

### **Glorieta de dos puentes**

Se reducen la capacidad y la seguridad, y se incrementan los problemas de percepción. Si se adopta este tipo de glorieta, se debe conseguir un diseño compacto (Construmática, 2011).

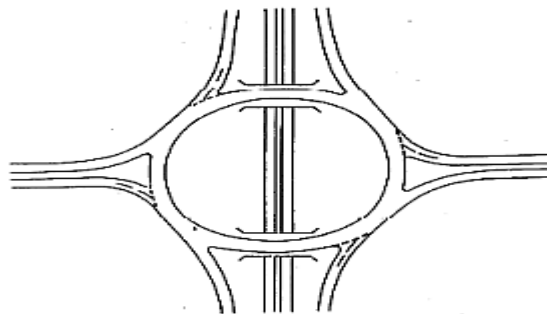


Figura 4. Glorieta de dos puentes. Fuente: construmática

### **Glorieta tipo “pesa”**

Este tipo de glorieta constituye una solución intermedia entre el enlace en diamante y la glorieta de dos puentes. Tiene la ventaja de su forma compacta y bajo coste (Construmática, 2011).

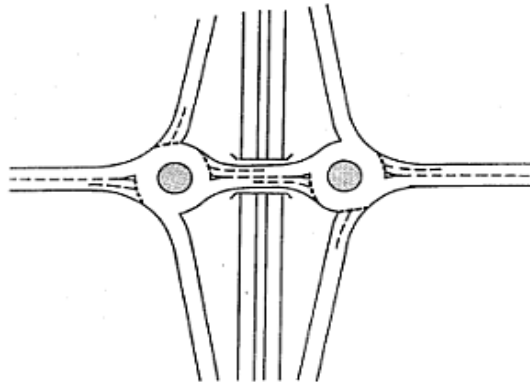


Figura 5. Glorieta tipo pesa. Fuente: construmática

### Intersección anular

Es una glorieta en la que la circulación habitual en sentido único alrededor de la isleta central ha sido reemplazada por una circulación *en doble sentido*, con miniglorietas de tres ramales o semáforos en cada acceso a la calzada anular. Se requiere que los conductores que estén en ésta cedan el paso a los que entran, contrariamente a lo habitual en una glorieta (Construmática, 2011).

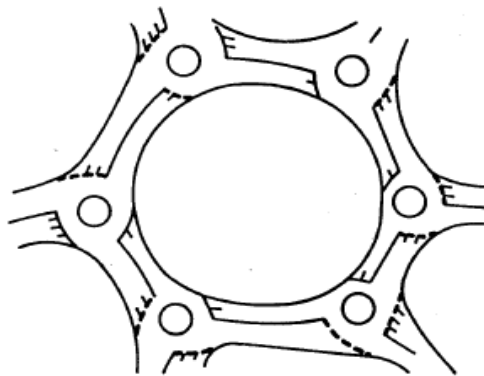


Figura 6. Intersección anular. Fuente: construmática

## Glorieta con semáforos

Los semáforos en las glorietas se utilizan cuando la misma no funciona bien o un reparto desequilibrado entre sus entradas (Construmática, 2011).

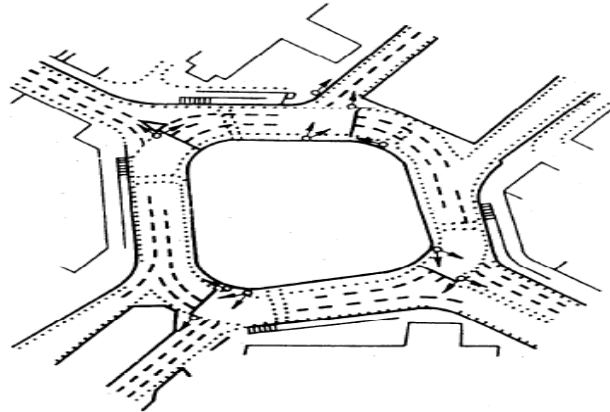


Figura 7. Glorieta con semáforos. Fuente: construmática

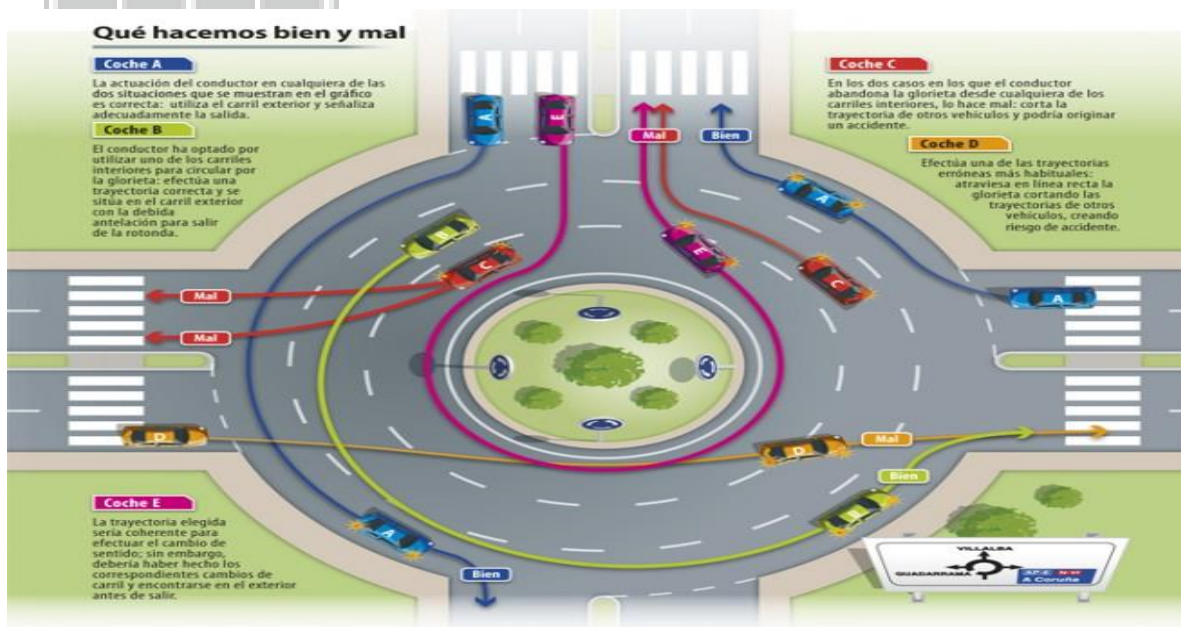


Figura 8. ¿Qué hacemos bien y mal?. Fuente: motor.es

Los franceses fueron los primeros creadores de las glorietas, siendo la L'Etoile, una de las más famosas del mundo, donde se encuentra el llamado arco del triunfo en París.

Las glorietas tienen un uso adecuado, si la vía por la que se accede a la intersección de la glorietta es de dos o más carriles, se debe escoger la dirección el cual se va a tomar, para hacer un excelente manejo. Si se desea hacer un giro a la izquierda o un cambio de sentido, se debe situar en el carril de la izquierda de la vía de acceso a la glorietta y circular por el carril interior de la misma, poco antes de la salida que se va a tomar (Costumercar, 2011, mayo 7).

Es de gran importancia conocer como circular por una rotonda, pues en uno de los puntos que se gestionará cuando el proyecto se haga visible. Miles de personas circulan por las rotondas del país pero no saben su adecuado uso, ocasionan accidentes por su mal uso dentro de ellas, ya que su finalidad es reducir el riesgo tanto para peatones como para automóviles. La clave según las normas de tránsito es ubicar el automóvil en el carril que más favorezca en función de la salida que vayamos a tomar. (Motor.es, 2014).

En algunas ciudades la utilización de glorietas se ha implementado para mejorar la circulación de automóviles y peatones, en este caso queremos utilizar la glorietas o también llamadas rotondas, para que el peatón tenga una mejor circulación respetando su derecho de moverse en la ciudad sin que sea atropellado su libertad en las vías de la ciudad, de esta manera se le da prioridad al peatón y no a el automóvil como comúnmente se da en las ciudades (Costumercar, 2011, mayo 7).

Vale mencionar, la relación que debe existir en este texto, con una economía sostenible, que debe hacer parte del proceso de la gestión del suelo. La economía sostenible es aquella “Capaz de reproducir y garantizar a largo tiempo, las condiciones de su crecimiento,

manteniendo una relación equilibrada entre producción y recursos naturales y producción y consumo” (CEPAL, 2003, pág. 6)

Esta economía permite que los procesos que se realicen tengan un punto de equilibrio, y que cada vez que termine su ciclo, vuelva al original, sin generar gastos extras.



Universidad  
Piloto de Colombia

## 6. Marco metodológico

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

### 6.1. Tipo de investigación

Investigación Exploratoria

### 6.2. Tipo de metodología

Metodología Cualitativa basada en:

- Análisis documental
- Estudio de caso
- Trabajo de campo

### 6.3. Zona de estudio



Figura 9. Avenida Diagonal Santander. Fuente: Google



Figura 10. Diagonal Santander Puente Elías M. Soto. Fuente: Google



Figura 11. Avenida Diagonal Santander. Fuente: construcción propia

#### 6.4. Variables

Las siguientes variables son el enfoque en el cual se destaca la investigación:

- Alineación con el POT
- Implementación de instrumentos estipulados en la Ley 388 de 1997
- Financiación pública
- Calidad urbana

#### 6.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

##### 6.5.1. Análisis documental

- Técnica: revisión de documentación
- Instrumento: fichas bibliográficas (ver anexo A)
- Fuentes: documentos normativos (Constitución de 1991 (art 182), Ley 388 de 1997, Ley 27293 Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, CONPES SITM, POT Cúcuta, Plan Metropolitano de movilidad), documentos académicos, periódicos, revistas, páginas web.

##### 6.5.2 Entrevistas

Técnica: Entrevistas semi-estructuradas (ver anexo No. 1).

### Instrumento: Formato de entrevista

Las perspectivas de estas entrevistas radican en conocer más a fondo sobre la aplicación de los instrumentos de gestión urbana a través del aprovechamiento de proyectos de inversión pública de la ciudad de Cúcuta y como ha sido su articulación con el POT de la ciudad por parte del municipio.

Se conocieron los diferentes puntos de vista de actores públicos, privados y expertos en el tema, que conocen cuales han sido los motivos de la no implementación de estos instrumentos en la ciudad y cómo ha sido la aplicación de estos en otras ciudades del país y el mundo, como también a habitantes que miran la problemática desde un punto de vista más social que determina un problema de mayor interés. Respecto a lo anterior se conocerá cual será la propuesta de mejoramiento urbano que se implementará en la zona escogida

Se hicieron entrevistas a los siguientes actores:

#### Funcionarios públicos

- a) Secretario de Control Fiscal de la Alcaldía.
- b) Sub Secretario de Planeación del municipio.
- c) Curadora No 1 de la ciudad de Cúcuta (funciones públicas).

#### Usuarios

- a) Habitantes del sector donde se hará el plan piloto (2)
- b) Población flotante (2)

#### Expertos

- a) Expertos en gestión y financiación urbana (2)



## **6.6 Observación**

Instrumento: Diario de campo, fotografías

Área: Avenida Diagonal Santander

## **6.7 Técnicas e instrumentos de procesamiento y análisis de datos**

Procesamiento: Recopilar las entrevistas.

Análisis: Síntesis de entrevistas.



**Universidad  
Piloto de Colombia**

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN

## 7. Antecedentes

En este capítulo se presentan los antecedentes de las problemáticas que ha tenido la ciudad respecto a la implementación de instrumentos de gestión urbana y cuáles instrumentos se han usado a pesar de su dificultad. Se pretende conocer la historia de la ciudad y cómo se ha ido transformando con los instrumentos de gestión urbana.

El Plan de Ordenamiento de la ciudad de Cúcuta tenía una restricción que le impedía construir edificios de más de ocho pisos debido al terremoto de Cúcuta, que destruyó la urbe junto con su área metropolitana el 18 de mayo de 1875. La Administración Municipal junto con el Consejo Municipal cambió el POT de la ciudad para permitir la construcción de edificios más altos y así densificar más la ciudad, esta modificación fue aprobada por el órgano legislativo. La ciudad en el 2007 contó con un crecimiento inmobiliario del 112 %, lideró a nivel nacional la proporción de edificaciones construidas y transacciones inmobiliarias, duplicándose así las ventas inmobiliarias. ¿Fuentes de estos datos?

En Colombia el marco regulador sobre instrumentos de gestión del suelo está dispuesto en la Ley 388 de 1997, la cual ha sido sujeto de reglamentaciones posteriores para permitir la implementación efectiva de los diversos instrumentos allí contemplados como los planes de ordenamiento territorial, los planes parciales como las principales cartas de navegación en el horizonte del corto, mediano y largo plazo con los que cuentan los municipios para emprender proyectos, planes de renovación urbana, declaratoria de desarrollo y construcción prioritaria, bancos inmobiliarios, expediente urbano y programas de vivienda de interés social.

El Acuerdo 089 de 2011 en su artículo 152 que modificó el Artículo 237 del Acuerdo 083 de 17 de enero de 2001, cita los instrumentos de gestión del suelo como también los instrumentos de financiación (Plan de Ordenamiento Territorial, 2011).

El municipio de San José de Cúcuta, ha utilizado el instrumento de contribución de valorización e instrumentos jurídicos tales como la Declaratoria de Utilidad Pública, como las fórmulas de negociación ya sea voluntaria o forzosa, que han permitido lograr que se destinen zonas de uso público, en este caso las que hacen parte del sistema de movilidad de la ciudad, a fin de mejorar la movilidad en ciertos sectores de la ciudad. La contribución de valorización ha permitido obtener recursos económicos para la implementación de las actuaciones urbanísticas previstas en el POT y su programa de ejecución o en los demás instrumentos de planificación y se establecen en ejercicio del poder impositivo del Municipio en las condiciones establecidas en la constitución política y la ley o con desarrollo de mecanismos en los cuales opera la voluntad y el principio de contraprestación

El puente Elías M Soto de la ciudad, que conecta con la Venida Diagonal Santander, zona de estudio, es un ejemplo de la utilización de la contribución por valorización.

A través del tratamiento de renovación urbana se recuperaron áreas ubicadas en la zona céntrica, en los terrenos donde funcionó la antigua fábrica de la empresa Bavaria (Avenidas 1 y 2 entre Calles 8 y 9 del centro de Cúcuta) proyecto que generó actualización de uso y políticas de recuperación integral, que facilitaron por sus características espaciales, la implementación efectiva de este tipo de proyectos a través de la renovación urbana, conllevó a la recuperación del espacio público, a través de la inversión que cambió la cara de la zona céntrica de Cúcuta, dando continuidad al proyecto desarrollado en administraciones anteriores como lo fue el centro comercial a cielo abierto. Este proyecto contempló amoblamiento urbano, área de encuentro para la comunidad (parque) y un parqueadero.

Se incorporaron tierras al perímetro urbano para desarrollar los programas de vivienda gratis que realizó el Gobierno Nacional, en el 2013 se aprobó un plan parcial de 40 hectáreas

en el sector la Gazapa donde se desarrollará el centro comercial Jardín Plaza, se tramitó un plan parcial con la constructora Amarilo para desarrollar un proyecto de 5.000 apartamentos.

Se desarrollaron proyectos de inversión en la ciudad de Cúcuta, la continuación en los programas de vivienda, reforzamiento de la seguridad ciudadana, construcción del centro de convenciones en la zona franca de Cúcuta, en terrenos donados por el Ministerio de Industria y Comercio, de igual manera se destacan entre otros: el mejoramiento de la infraestructura, agua potable y saneamiento básico de Cúcuta, mejoramiento del tránsito, transporte y movilidad de Cúcuta, fortalecimiento de la productividad, mejoramiento de la vivienda en el municipio de San José de Cúcuta, renovación urbana y la recuperación del espacio público, fortalecimiento de la educación municipal, fortalecimiento de la equidad de la mujer en el municipio de San José de Cúcuta, mejoramiento de la estructura ecológica del municipio, fortalecimiento de la gestión del riesgo, mejoramiento del equipamiento municipal entre otros.

Sobre el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, el art. 81 del Acuerdo 089 de 2011 señaló:

**Artículo 81.-** Modificase el Artículo 125 del Acuerdo 0083 de 2001, el cual quedará de la siguiente manera:

**Artículo 125. Régimen de Usos y Criterios para el Manejo del Sistema Estructurante Vial.** La propuesta de intervención en materia de infraestructura vial tiene un carácter integral que incorpora aspectos como la extensión, conexión, mejoramiento de la geometría vial, ejecución o terminación de obras de arte, construcción de infraestructura complementaria, mejoramiento, recuperación y mantenimiento de las capas de rodadura, ampliación de la capacidad vial, incorporación de carriles para sistemas de transporte

alternativo (ejes peatonales, ciclorutas y adecuación de infraestructura vial existente, implementación de sistemas estructurados de transporte masivo), generación de nuevos ejes viales que permitan mejorar la conectividad, así como la intervención integral en los senderos peatonales existentes en sus diferentes manifestaciones (andenes, vías peatonales). El sistema vial es parte integral de los componentes artificiales o contruidos del sistema de espacio público. El Sistema de comunicación se constituye en soporte estructural y eje articulador para la movilidad y conectividad del Municipio de Cúcuta dentro de su contexto urbano, metropolitano, regional y binacional.

Cuando sea requerida la apertura de nuevas vías en sectores desarrollados, el Municipio deberá adelantar negociaciones con los propietarios de los predios afectados, como acto previo a la ejecución de obras en el sitio, pudiendo canjear el área de terreno necesaria por compensaciones con cupos de estacionamientos si el predio afectado se desarrollará para usos distintos al residencial, dichos cupos le servirán para el desarrollo de proyectos en el terreno afectado.

También se podrá negociar el área, agotando la vía de declaratoria de utilidad pública e interés social previsto en la ley, por enajenación voluntaria o forzosa, según corresponda, pudiendo canjearse por impuestos municipales el área afectada (Plan de Ordenamiento Territorial, 2011).

En la ciudad se han considerado los proyectos como Intervenciones Estratégicas, establecidas en el artículo 151 del Acuerdo 089 de 2011, donde se han requerido acciones de renovación urbana, conservación, intervención, mejoramiento y desarrollo de nuevas áreas para la implementación de proyectos a gran escala ya que dichas intervenciones definen

acción integral sobre la ciudad y transformaciones estructurales (Plan de Ordenamiento Territorial, 2011).



## **8. Diagnóstico de la zona- Avenida Diagonal Santander**

Este capítulo presenta las características técnicas de la zona escogida para este proyecto, donde pretende reconocer la importancia que tiene la zona en la ciudad y la falencia que presenta la cual impide el mejoramiento de la calidad urbana.



importancia. Alto flujo de peatones por ser zona comercial y residencial. Sus calles son amplias, de cuatro carriles. Su principal función es agilizar el tráfico en la ciudad.

Esta vía limita la zona centro por el costado norte, con una longitud de 2.7 Km, se extiende desde la Glorieta del Terminal, donde se conecta con la Autopista Atalaya, hasta la Redoma de San Mateo, convirtiéndose así en una de las principales vías de la ciudad, tanto para el tráfico de vehículos particulares, como para el transporte público colectivo. A lo largo de todo su recorrido presenta doble calzada, y dadas las variaciones en el ancho de dichas calzadas, se puede dividir en tres grandes tramos, el primero desde la Glorieta del Terminal hasta la Calle 10, en el cual las calzadas presentan dos carriles de circulación, con un ancho promedio de 6.50 metros, con un separador central de 2.80 metros de ancho cuyo estado general es bueno. (Universidad Nacional, 2007)

El segundo tramo, está entre la Calle 10 y la Avenida 6 Este, en el cual, los anchos de calzada varían entre 9.00 y 20.00 metros, presentando cinco carriles en la calzada norte y tres carriles en la calzada sur, en este tramo el separador central tiene un ancho promedio de 4.50 metros, y se encuentra en buen estado.

El tercer tramo va desde la Avenida 6 Este hasta la Redoma de San Mateo, este tramo presenta una reducción considerable en su sección, con un ancho medio de calzadas de 10.00 metros, con tres carriles de circulación cada una, y un separador central de 0.20 metros el cual se encuentra en buen estado. En cuanto a los andenes, los tramos uno y dos presentan anchos que varían entre 1.40 y 6.00 metros, los cuales en general se encuentran en buen estado. El tramo tres tiene andenes cuyos anchos no alcanzan los 1.50 metros y su estado está entre regular y bueno. (Universidad Nacional, 2007).



Las zonas de protección ambiental en general presentan un buen estado, y sus anchos varían entre 1.20 y 2.30 metros, aunque los tramos dos y tres carecen de esta zona en el costado sur. (Universidad Nacional, 2007).

Esta vía se encuentra construida en su totalidad en pavimento flexible, cuyo estado general es bueno. (Universidad Nacional, 2007).

### **8.2.1. Área de Actividad.**

Corredor Arterial

### **8.2.2. Usos Principales.**

- a) **COMERCIO:** almacenes de grandes superficies, escala metropolitana, comercio general, escala zonal.
- b) **SERVICIOS:** parqueadero (escala zonal), servicios generales (escala zonal), intermediación financiera (escala local y zona), especializados, profesionales y técnicos (oficinas) (escala local) (CAMACOL, 2012).

### **8.2.3. Usos Complementarios.**

- a) **VIVIENDA:** unifamiliar, bifamiliar y multifamiliar.
- b) **COMERCIO:** comercio y servicio a los vehículos (escala zonal y metropolitana)
- c) **SERVICIOS:** Mantenimiento y reparación de vehículos, partes, piezas y maquinaria (escala local, zonal y metropolitana) (CAMACOL, 2012).

## **8.3. Problemáticas Urbanas**

Los habitantes del sector reclaman por la falta de iluminación, que conlleva a la inseguridad en horas de la noche, ya que hay lotes sin urbanizar que se vuelven focos de

inseguridad, falta de peatonalización en el sector, por ser una avenida principal los carros pasan a alta velocidad y no existe nada que lo impida, ni reglamentación que ordene el sector.

Presenta ausencia de un sistema que brinde control de la zona en aspectos como, el mejoramiento del paso vehicular y peatonal, embellecimiento de la zona, creación de un sistema auto sostenible, en cuanto a un largo ciclo de vida.



Figura 13. Problemáticas urbanas. Fuente: Diario La Opinión

En el tramo de la Diagonal Santander que separa almacenes Éxito y Ventura Plaza, los peatones deben arriesgar su vida ante la ausencia de un puente peatonal para cruzar la vía de manera segura.

La falta de puentes peatonales en esta avenida ha hecho que los ciudadanos pidan a la Alcaldía Municipal la implementación de estos, pero no han obtenido respuestas ni resultados. “Hay peatones que deben sortear la vida al cruzar las avenidas, todo porque no cuentan con puentes peatonales ni con andenes apropiados” (Diario La Opinión, 2015, nov. 28)



## **9. Propuesta**

Teniendo como prioridad la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Cúcuta, sus derechos de transitar por una ciudad organizada conforme a la norma, se propone el presente

proyecto, con el fin de mejorar el ordenamiento de la ciudad, hacer prevalecer el interés general sobre el particular y aprovechar una máxima utilización de las fuentes de financiación existentes mediante obras que embellezcan la ciudad y provean a la población en general de beneficios económicos y sociales.

La finalidad de construir una glorieta peatonal es que tanto los peatones como los vehículos estén en el mismo nivel y que cada uno respete las normas del otro, sin que alguno de los actores tenga que hacer un mayor esfuerzo y se presente una evolución en este aspecto.

La arborización en la glorieta es un aspecto importante para la ciudad ya que las ventajas que conlleva plantar un árbol cumplen un papel vital. A parte de la belleza que produce la arborización para la ciudad, también tienen como finalidad brindar frescura para el ambiente. La ciudad de Cúcuta, llamada ciudad de los árboles, como su nombre lo indica, se caracteriza por ser una ciudad altamente arborizada, posee altas temperaturas, la arborización ayuda a que el clima sea un poco más agradable a los ciudadanos por la sombra que brindan, por esta razón la glorieta tendrá árboles en su centro, que le den un aspecto de naturaleza y ambiente de frescura a la zona, como también zonas de descanso para los peatones que estén circulando por la glorieta.

Con el fin de precisar las ventajas y desventajas de la ubicación del proyecto en una zona específica de la ciudad, se determinarán los cuatro ejes temáticos principales que el urbanismo define en relación con la biodiversidad, implantación, redes y sistemas y el entorno social. (Secretaría Distrital de Ambiente, 2012)

En cuanto a la biodiversidad del lugar, el sector donde se ubica el proyecto, se caracteriza por aves de especie silvestre, como el pájaro Toche “pájaro de la familia de los Ictéridos, de unos 23 centímetros de longitud, con lomo, vientre y parte superior de la cabeza de color

amarillo dorado, y cola, alas y cara de color negro”. Un buen número de especies nativas conforman la arborización de la ciudad. El cují (*Prosopisjuliflora*) es un símbolo de la ciudad, fortalece al estructura ecológica de la ciudad aparte de otras especies existentes (Prieto, 2012). Esta especie arbórea, será parte esencial de la glorieta. Además de otras especies de flora que se ubicarán en la construcción. La ubicación del proyecto no presenta cuerpos de agua cercanos que puedan ser afectados con la construcción del proyecto. Se espera mantener con la biodiversidad del sector, con el fin de preservar el ambiente natural y la diversidad biológica del territorio.

En referencia a la implantación, como otro de los ejes temáticos del urbanismo, se asegura una buena calidad de aire, el cual se garantiza mediante la implantación de flora que ayuda a disminuir la contaminación ambiental, iluminación natural con paneles solares que acumularan la energía del día para ser utilizada de noche. Esta intervención mejorará la calidad ambiental y visual del sector (Secretaría Distrital de Ambiente, 2012).

Su infraestructura será segura de tal manera que evitará inundaciones, implementando correctamente los niveles de alcantarillado para evitar alguna inconformidad que afecte a la zona, generará una adecuada interacción del espacio público en cuanto al vehículo y el peatón, generando seguridad a este último. Garantizará un manejo adecuado de las redes para abastecimiento de agua, alcantarillado y energía. Promoverá la seguridad de los usuarios, con relación a crímenes (Secretaría Distrital de Ambiente, 2012).

Como eje social se integrará a la comunidad, al hacer uso del espacio público mediante cesiones de espacio dentro del proyecto que le permitan a la comunidad usufructuar el espacio incentivando la actividad económica, como también, contribuir a la apropiación y sentido de pertenencia con el entorno (Secretaría Distrital de Ambiente, 2012).

Con base en el diseño de la glorieta se usarán técnicas que minimicen los impactos ambientales negativos de acuerdo a su fabricación y uso de los materiales necesarios, como el uso de material de caucho reutilizable.

Se usarán de manera baja los recursos de energía y agua, para evitar su mal gasto, ya que urbanizar una zona o cualquier otra construcción altera de manera notable los ciclos de energía y agua, para esto la utilización de los paneles solares es indispensable y para el uso del agua, la necesidad de utilizarla será poca casi nula. Se crearán cuerpos de agua que atraigan las aves típicas de la ciudad, dando un ambiente de naturaleza.

Según la ley 373 de 1997, establece el programa del uso adecuado y eficiente del agua:

Todo plan ambiental regional y municipal debe incorporar obligatoriamente un programa para el uso eficiente y ahorro del agua. Se entiende por programa para el uso eficiente y ahorro de agua el conjunto de proyectos y acciones que deben elaborar y adoptar las entidades encargadas de la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, riego y drenaje, producción hidroeléctrica y demás usuarios del recurso hídrico.

A través de este modelo se busca una financiación sostenible, ya que en diferentes obras de la ciudad no se incluye el análisis de un ciclo de vida, lo que puede llegar a costar para la administración un mayor gasto en el mantenimiento del mobiliario, iluminación y la sostenibilidad de mismo en general.

Se busca minimizar el desembolso del dinero público para mantener el espacio público de la ciudad y como aprovechamiento de esto hacer coparticipes a la misma ciudadanía del sector. Al realizar esta integración se permite que no se degeneren esos espacios. Al generar

sentido de pertenencia, se revitaliza el espacio en mención y se ayuda con la eliminación de focos de inseguridad.

La glorieta se ubicará en la intersección de la calle 11 con la avenida 3 Este, atraviesa la diagonal Santander. Es una zona comercial que presenta circulación de transporte público y privado y peatones que provienen de sus sitios laborales y se dirigen a ellos, como también peatones que se dirigen a sus residencias. La glorieta mejorará el tránsito e incentivará al mejoramiento del respeto de las normas de tránsito en el sector. Al mejorar la movilidad se invertirá menos tiempo de viaje, menos consumo de combustible y mejora el medio ambiente de la ciudad. Será de uso mixto con prioridad al peatón.

Después de realizar las encuestas a personas expertas en el tema como funcionarios públicos que han trabajado por años en la administración del municipio, opinan que respecto a la propuesta, es una solución factible para el sector, para la población y para el embellecimiento de la ciudad, ya que es altamente transitado por vehículos automotores y existen pocas alternativas para la movilidad del peatón, en especial a las personas con limitaciones en su movilidad, población infantil y tercera edad o los que simplemente requieren desplazarse de un sector a otro utilizando la avenida.

Mencionan además que la propuesta tendrá una visión social ya que quiere incorporar dentro de su esquema la implementación de pequeños puestos de venta de manera organizada, sosteniendo que esta alternativa es viable siempre y cuando el diseño garantice la eliminación de barreras arquitectónicas, sin interferir con el normal flujo vehicular de la zona.

Vale aclarar que la glorieta, es un proyecto piloto a modo de ejemplo para demostrar la eficiencia de una propuesta enmarcada dentro del POT, con las características que he propuesto en la investigación.

La presente imagen muestra la intersección a intervenir. Calle 11 con avenida 3



Figura 14. Intersección a intervenir. Calle 11 con avenida 3. Fuente: Google Maps.

Este proyecto será sostenible desde el punto de vista social, ambiental y económico. En el aspecto social se involucrará a la población, para que haga parte del beneficio que traerá la glorieta para los habitantes, no solo con el paso del peatón sino también hagan uso de ella como fuente de economía. En lo económico, se tendrá como fin reducir el costo de construcción, su financiación será auto sostenible, como por ejemplo con energía renovable, paneles solares y que sea autosuficiente para su mantenimiento, sin necesidad de aumentar gastos no necesarios que serían provechosos para otras situaciones de la ciudad.

En el aspecto ambiental, tratando de que la huella ecológica llegue a su mínima expresión mediante el uso de material reutilizable, como el caucho para elaborar el asfalto para las vías y senderos peatonales, de acuerdo a la Resolución 6981 de 2011, “por el cual se dictan lineamientos para el aprovechamiento de llantas y neumáticos usados, y llantas no conforme en el Distrito capital” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2011). Las mezclas templadas con betún, es una nueva generación de mezclas asfálticas. Eiffage Infraestructuras, ganadora del premio mundial AIPCR 2007 del desarrollo sostenible, han desarrollado estas clases de



mezclas templadas. Son fabricadas a menos de 100°C y aplicada hasta 75°C que posee una serie de cualidades especiales diferentes a las otras, que ayudan a reducir energía dos veces inferior a una mezcla común, reduce al 50 % las emisiones de gas y por último su confort de aplicación. La iluminación mediante paneles solares, césped artificial para evitar el uso del riego automático, ya que genera un alto costo y aumenta el gasto del agua. Sensores automáticos que utilicen energía renovable y ahorren energía cuando se necesite (Revista Técnica de la Asociación Española de la Carretera, 2005). Como se observa existen varias formas de construir sin afectar al medio ambiente, con el fin de proyectar sosteniblemente.

En la glorieta o rotonda se implementarán sensores de movimiento y luz que al pasar el automóvil o el peatón se encenderán las luces de la glorieta. Esto ayuda al ahorro de energía, mientras no haya movimiento, que probablemente será en altas horas de la noche, no habrá energía. El ahorro de energía, en esta época, es un tema de gran importancia, su estado de escases ha hecho que diferentes países creen su propio ahorro de energía, por esto es necesario colaborar con la disminución del gasto de energía para un mejor futuro. La Ley 697 de 2001 establece en su artículo 1°. *“Declárase el Uso Racional y Eficiente de la Energía (URE) como un asunto de interés social, público y de conveniencia nacional, fundamental para asegurar el abastecimiento energético pleno y oportuno, la competitividad de la economía colombiana, la protección al consumidor y la promoción del uso de energías no convencionales de manera sostenible con el medio ambiente y los recursos naturales”*. Estos sensores estarán ubicados en los postes de la glorieta, percibirán el movimiento a 400 metros a la redonda y encenderá sus luces. El automóvil o el peatón que se esté acercando a la glorieta tendrán iluminación antes de que arribe al centro de esta. Esto para evitar accidentes por la falta de visualización del punto. La buena iluminación cumple una gran función sin decir que es la más importante, ya

que en la conducción al atardecer es similar a conducir con una visión nocturna. Se presentan situaciones como alteración al apreciar las distancias, percepción baja de los obstáculos laterales. (Urraca, 2005) nos dice:

Los faros de los vehículos con luz de cruce, proporcionan una distancia de visibilidad de unos 50-60 metros, con un nivel de 0,2 0,3 cd/m<sup>2</sup>, que resulta insuficiente para garantizar la seguridad. Cuando los vehículos deban utilizar la luz de cruce durante un tiempo elevado, se recomienda dotar al tramo de carretera de alumbrado viario, al igual que las glorietas, enlaces, calzadas elevadas y tramos superpuestos, cuya iluminación se expone en este artículo.

Construir de una manera sostenible, como se quiere en el presente proyecto, ayuda a mitigar, reducir y prevenir los impactos ambientales y deterioro de la habitabilidad del territorio e impulsar que se sigan implementando estos tipos de construcciones hasta que la construcción de actividades antrópicas quede abolida por completo y tengamos disminución del impacto ambiental que se genera al no usar los elementos necesarios para evitar el deterioro ambiental y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Su objetivo principal es no agotar los recursos naturales renovables para que las generaciones futuras puedan utilizarlos (Secretaría Distrital de Ambiente, 2012).

### Glorieta peatonal y ecológica.

Propuesta y diseño propio y ejecución del arquitecto



Figura 15. Glorieta peatonal. Fuente: Arq. Juan Sebastián Morales



Figura 16. Glorieta propuesta. Fuente: Arq. Juan Sebastián Morales



Figura 17. Glorieta vista de cerca. Fuente: Arq. Juan Sebastián Morales



Figura 18. Glorieta vista desde el aire. Fuente: Arq. Juan Sebastián Morales

## 10. Instrumento de financiación a utilizar

### 10.1. Instrumento de financiación- Contribución local por valorización.

#### 10.1.1. Objetivos.

Se implementará como instrumento de financiación la contribución de valorización, la cual consiste en un gravamen real sobre las propiedades inmuebles, sujeto a registro destinado a la construcción de una obra de interés público que se impone a los propietarios de aquellos bienes inmuebles que se beneficien con la ejecución de las obras para la construcción de la glorieta peatonal, que surgirá a través de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). El municipio de Cúcuta tomará ese dinero recaudado por medio del instrumento de financiación para la construcción del proyecto y probablemente necesitará la asociación del sector privado. Se canalizarán estos recursos obtenidos de la Alcaldía en el propio barrio, el cual incentivará al civismo y el sentido de pertenencia del sector.

### 10.2. Análisis DOFA respecto a la utilización del instrumento de financiación, contribución por valorización.

Tabla 1. Dofa

DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZAS	AMENAZAS
Desviación de los recursos obtenidos	Buen uso de los recursos obtenidos para la realización del proyecto.	Continuidad en el uso de este instrumento para diferentes proyectos en la ciudad.	No se consideran amenazas para el uso de este instrumento.
El municipio no considere viable la utilización de este instrumento	Mejoramiento de la calidad urbana de la zona por medio de la contribución por	Se cumple con el objetivo real de la contribución por valorización.	

valorización.		
No utilización de la totalidad de recursos obtenidos mediante la utilización del instrumento.	Oportuno pago de la contribución por parte de los habitantes del sector, ya que existe un incentivo que beneficia a la ciudad y a su población.	Mejoramiento de las administraciones con el uso de instrumentos.

Fuente: construcción propia

### 10.3. Lineamientos

- a) El proceso de la implementación de manera correcta del instrumento de financiación que incluya a la ciudadanía y la creación de la glorieta estará a cargo de la Secretaría de Planeación, Oficina de Hacienda y Movilidad de la Alcaldía Municipal de la ciudad de Cúcuta.
- b) La administración del municipio cuenta con la capacidad institucional para desarrollar las actividades que este proyecto requiere. Sin embargo, en el proceso de desarrollo, se podrían ofrecer capacitaciones para las personas que vayan a hacer parte del objetivo de este proyecto el cual consiste en construir la glorieta mediante recursos obtenidos por la contribución por valorización.
- c) Participación del gremio de arquitectos, ingenieros y expertos en el tema de instrumentos de financiación, para la respectiva revisión del proyecto. Determinar su viabilidad, durabilidad y éxito.

## 11. Conclusiones

Los resultados de esta investigación coinciden al objetivo principal se ha formulado una propuesta piloto, para integrar un instrumento de gestión urbana, con un modelo de contribución por valorización, de tal manera que mejore la calidad urbana en la zona estudiada, aprovechando la creación del proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo en la ciudad (SITM), mediante una financiación pública sostenible. El presente proyectó se realizó con la ayuda de un diagnóstico realizado en la zona escogida de la Avenida Diagonal Santander

A partir de lo anterior se formuló y se incluyó en la propuesta la utilización de la contribución por valorización, con el fin de que se haga un buen uso de este instrumento de financiación y se reinvertido de manera equitativa en la zona.

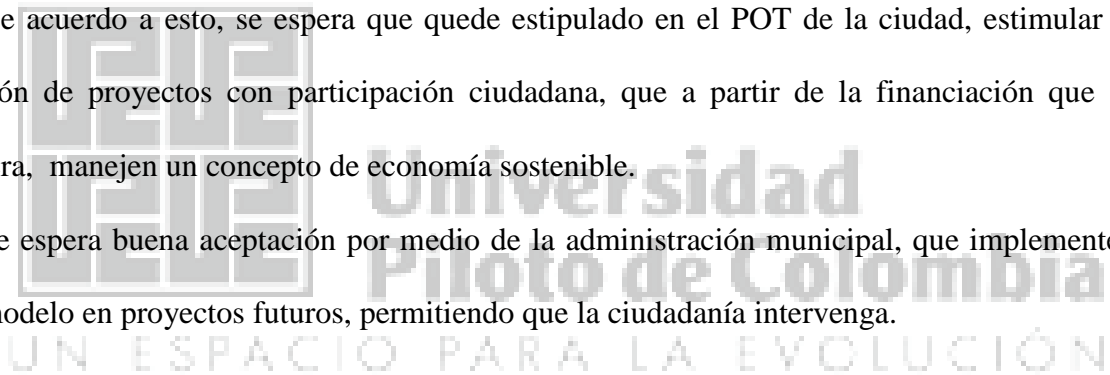
Respecto a las encuestas que se han realizado a lo largo de este proyecto, donde se investigó si para los servidores públicos como para la población, era importante este modelo piloto, se determinó que realizarlo, sería de vital importancia para la ciudad. Brinda embellecimiento a la ciudad, permite la integración de la población en el proyecto, permitiendo que hagan uso de este, integrándose en él, y como aspecto importante se vincule el instrumento de financiación con el ordenamiento del territorio. Este modelo de aprovechamiento del espacio público por medio de la contribución de valorización, permite demostrar que este instrumento de financiación el cual debe hacer la población cercana, será invertido en una obra donde se beneficiará no solo al sector sino a la ciudad en general. Teniendo en cuenta que este instrumento está reflejado en el POT de la ciudad, la finalidad del presente proyecto, es que haya una articulación con el desarrollo del territorio, que se haga un buen uso de él, teniendo en cuenta que la ciudad debe ser mejorada por medio de obras

públicas que intervengan de manera positiva en la imagen de la ciudad, la movilidad y la seguridad del sector.

Con la presente investigación realizada se observó que la gestión del suelo urbano tiene cambios positivos mediante el aprovechamiento de proyectos de inversión a través de financiación pública y una economía sostenible que permite el mantenimiento y cuidado de los proyectos a mediano y largo plazo, permitiendo que los ingresos que genere esta financiación reviertan en la misma zona como plan de estímulo. A la vez que mejora el saneamiento de las cuentas públicas actuando directamente sobre la reducción de los costos de los presupuestos del ente público.

De acuerdo a esto, se espera que quede estipulado en el POT de la ciudad, estimular la creación de proyectos con participación ciudadana, que a partir de la financiación que se requiera, manejen un concepto de economía sostenible.

Se espera buena aceptación por medio de la administración municipal, que implementen este modelo en proyectos futuros, permitiendo que la ciudadanía intervenga.





## 12. Referencias

- Acosta, P. (2009). *Instrumentos de Financiación del Desarrollo Urbano en Colombia*. Bogotá. Acuerdo 089 de 2011, por el cual se modifica excepcionalmente el acuerdo 083 de 2001-POT. (30 de Diciembre de 2011). Recuperado el 1 de Septiembre de 2015, de Alcaldía de San José de Cúcuta.
- Barrera, J. C. (1997). *Derecho Urbano*. En J. C. Barrera, *Planes de Ordenamiento Territorial* (pág. 9). Bogotá: Leyer.
- Bogotá, A. m. (2015). *Bogotá.gov.co*. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de Bogotá.gov.co: [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co)
- CAMACOL. (2012). *Zonas de actividad comercial y de servicios*. Cúcuta.
- CESVI. (5 de julio de 2011). Cómo circular en glorietas. *Costumercar*. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de: <https://customercar.wordpress.com/2011/07/05/como-circular-en-glorietas/>
- Construmática. (s.f.). Tipos de glorietas. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de: [http://www.construmatica.com/construpedia/Tipos\\_de\\_Glorietas](http://www.construmatica.com/construpedia/Tipos_de_Glorietas)
- Diario La Opinión, L. (28 de Noviembre de 2015). Así arriesgan la vida los cucuteños al cruzar las vías. *La Opinión*, pág. 1. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015 en: [www.laopinion.com.co/cucuta/asi-arriesgan-la-vida-los-cucutenos-al-cruzar-las-vias-](http://www.laopinion.com.co/cucuta/asi-arriesgan-la-vida-los-cucutenos-al-cruzar-las-vias-)
- ESAP. (2007). *Historia de Cucuta (Norte de Santander)*. Bogotá: *ESAP.EDU.CO*.
- Etayo, J. I. (2015). *Alumbrado de glorietas, enlaces, calzadas levadas y ramales superpuestos*. España: Asociación Española de la Carretera.
- El Tiempo, E. (2011). *Las glorietas tiene sus reglas*. Bogotá: El tiempo.
- Habitat, S. D. (17 de Marzo de 2015). *Liderar la formulación e implementación de políticas de hábitat que mejoren la vivienda y el urbanismo de toda la población*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Instituto Colombiano de Normas Técnicas (2014). *Código Colombiano de Fontanería*. Bogotá: Icontec.

- Jerez, S. (2000). *Manual de diseño de infraestructura peatonal urbana*. Bogotá. Londoño, Y. C. (2014). Ciclo de Formación en Planeación y Liderazgo. En Y. C. Londoño, Medellín, A. d. (2006). *Documento técnico de soporte POT, Acuerdo 46/2006*. Municipio de Medellín.
- Medrano, A. G. (2010). *La participación en plusvalía urbana como recuperación de costos de inversión e instrumentos de redistribución de beneficios*. En A. G. Medrano, *Problemas contemporáneos del derecho* (p. 47-65). Santiago de Cali: Bonaventuriana.
- Ministerio de Vivienda (2014, Junio 18 ). Vivienda. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de: Minvivienda: [www.minvivienda.gov.co](http://www.minvivienda.gov.co)
- Morell, V. (30 de Mayo de 2013). *Gestión Urbana*. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de: <http://www.gestionurbana.es/>
- Motor.es. (21 de 10 de 2014). *¿Cómo se debe cuidar las rotondas?* Recuperado el 14 de Septiembre de 2015 en: <http://www.motor.es/noticias/como-se-debe-circular-en-las-rotondas-201418602.html>
- Secretaría Distrital de Movilidad (27 de Diciembre de 2011). Resolución 6981 de 2011. Bogotá, Colombia.
- Nacional, U. (2007). *Recopilación de la información para la caracterización de la movilidad del área metropolitana urbana de San José de Cúcuta*. Bogotá: Secretaría Distrital
- Noguera, J. E. (1991). *Las técnicas de distribución de beneficios y cargas derivados del planeamiento urbanístico*. En J. E. Noguera. (p. 18). Recuperado el 14 de Septiembre de 2015 en: [www10.gencat.net/eapc\\_revistadret/revistes/...planejament.../adjunt](http://www10.gencat.net/eapc_revistadret/revistes/...planejament.../adjunt)
- Policy, L. I. (Abril de 2011). *Lincoln Institute of Land Policy*. Recuperado el 15 de Septiembre de 2015, de Lincoln Institute of Land Policy: <http://www.lincolninst.edu>
- Prieto, L. F. (2012). *Arborización de Cúcuta*. Cúcuta.
- Reese, E. (Octubre de 2011). *Cafe de las ciudades*. Recuperado el 01 de Junio de 2015, de Cafe de las ciudades: <http://www.cafedelasciudades.com.ar>
- Revista Técnica de la Asociación Española de la Carretera. (2005). *Con las mezclas templadas con betún, el código de circulación ha cambiado*. Recuperado el 01 de Junio de 2015, de [www.aecarretera.com/CARRETERAS-201.pdf](http://www.aecarretera.com/CARRETERAS-201.pdf).
- Sandroni, P. (2012). *Plusvalía urbana, fuente de financiamiento de infraestructura: La experiencia de Brasil y Colombia*. Buenos Aires: Famen Cia S.A.

Secretaría Distrital de Ambiente (2012). *Bogotá construcción sostenible- documento técnico*.

Recuperado el 01 de Junio de 2015, de [ambientebogota.gov.co](http://ambientebogota.gov.co) › Ambiente por temas › Ecourbanismo

Secretaría de Bienestar Social y Desarrollo Comunitario. (2011) *Acuerdo 010 de 2011. Plan de ordenamiento territorial e instrumentos de gestión del suelo*. (p. 2). Envigado. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015 en: [www.envigado.gov.co/Secretarias/OficinaAsesoradePlaneacion/.../ACUERDO%20No.010](http://www.envigado.gov.co/Secretarias/OficinaAsesoradePlaneacion/.../ACUERDO%20No.010)

Secretaría Distrital de Planeación. (2011). *Planes parciales de Renovación urbana*. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015 en: [www.sdp.gov.co](http://www.sdp.gov.co) › PortalSDP › Ordenamiento Territorial.

SlideShare. (s.f.). *Costos directos e indirectos*. Recuperado el 01 de Junio de 2015, de: SlideShare: <http://es.slideshare.net/lori6802/costos-directos-indirectos>

Smolka, M. O. (2014). Captura de plusvalías y su impacto en el desarrollo urbano. En M. O. Smolka, *Implementación de la Recuperación de Plusvalías en América Latina. Políticas e instrumentos para el Desarrollo Urbano*. Quito: Lincoln Institute of Land Policy.

TechWeek.es. (2015). *GMV Implanta sistemas de gestión integral del transporte para dos operadoras de Malasia*. Malasia: Soluciones de negocios.

Universidad Nacional. (2007). *Recopilación de la información para la caracterización de la movilidad del área metropolitana urbana de San José de Cúcuta*. Bogotá: [www.universidad-nacional.gov.co](http://www.universidad-nacional.gov.co)

Vivienda, M. d. (18 de Junio de 2014). *Minvivienda*. Recuperado el 14 de Septiembre de 2015, de Minvivienda: [www.minvivienda.gov.co](http://www.minvivienda.gov.co)

## **Anexos**

### Anexo A. Entrevistas

#### **Funcionarios Públicos**

Sub Secretario de Control Fiscal de la Alcaldía Municipal de Cúcuta

¿En el Plan de Ordenamiento se estipula el manejo de los instrumentos de financiación en la gestión urbana?

Efectivamente, el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de San José de Cúcuta establece entre otros aspectos los instrumentos financieros, que permiten obtener recursos económicos para la implementación de las actuaciones urbanísticas. Dentro de los instrumentos de financiación se encuentran:

Distribución de cargas y beneficios.

Participación en la plusvalía.

Contribución por valorización.

Infraestructura para servicios públicos.

Compensaciones por tratamiento de conservación y obra pública.

Edificabilidad adicional.

Transferencia y compensación de obligaciones (incluye la convertibilidad de índices de edificabilidad en títulos valor.

Compensaciones por causa de afectaciones.

Financiación de títulos representativos de derechos de construcción y desarrollo.

Pagarés de reforma.

Bonos de reforma urbana.

Bancos inmobiliarios.

Multas y sanciones.

¿Se tiene contemplado usar instrumentos de gestión del suelo para proyectos en la ciudad?

El municipio de San José de Cúcuta, viene utilizando los instrumentos de gestión contemplados en el POT, dentro de los cuales figuran los instrumentos jurídicos tales como la

Declaratoria de Utilidad Pública, que han permitido lograr que se destinen zonas de uso público, en este caso las que hacen parte del sistema de movilidad de la ciudad, a fin de mejorar la movilidad en ciertos sectores de la ciudad.

Sumado a lo anterior, las zonas de riesgo no mitigable que se determinen en estudios técnicos, deberán ser sujeto de intervención para lograr su recuperación como piezas de alto valor escénico y ambiental para la ciudad, actuación que deberá seguirse una vez se realice la reubicación de la población allí asentada, la demolición de las viviendas e infraestructura, la adecuación paisajística y la declaratoria de utilidad pública de las mismas.

Otro instrumento de gestión utilizado por el Municipio de San José de Cúcuta, dentro de los que se encuentran los instrumentos financieros, que permiten obtener recursos económicos para la implementación de las actuaciones urbanísticas previstas en el POT y su programa de ejecución o en los demás instrumentos de planificación y se establecen en ejercicio del poder impositivo del Municipio en las condiciones establecidas en la constitución política y la ley o con desarrollo de mecanismos en los cuales opera la voluntad y el principio de contraprestación, es la contribución por valorización.

¿Se ha propuesto utilizar los instrumentos de gestión del suelo por el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM?

Teniendo en cuenta que el proyecto del Sistema de Movilidad - Sistema de Transporte Masivo, está concebido como hecho metropolitano y de relevancia nacional y además propende por la política de actuación urbana integral de recuperación de ejes viales determinantes para el desarrollo de la ciudad, es probable que se tengan previstos utilizar los instrumentos de gestión del suelo aparte de la gestión que le corresponde al Municipio para la vinculación activa del gobierno nacional para el desarrollo de este sistema.

¿Qué instrumentos utilizarían para la captación de ingresos que beneficien a la población?

A fin de captar ingresos en beneficio de población cucuteña, se utilizarían los instrumentos financieros descritos en el numeral 1, que hacen parte de los instrumentos de Gestión

establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de San José de Cúcuta (Acuerdo 083 de 2001, modificado excepcionalmente a través del acuerdo 089 de 2011).

1. Distribución de cargas y beneficios.
2. Participación en la plusvalía.
3. Contribución por valorización.
4. Infraestructura para servicios públicos.
5. Compensaciones por tratamiento de conservación y obra pública.
6. Edificabilidad adicional.
7. Transferencia y compensación de obligaciones (incluye La convertibilidad de índices de edificabilidad en títulos valor.
8. Compensaciones por causa de afectaciones.
9. Financiación de renovación urbana.
10. Títulos representativos de derechos de construcción y desarrollo.
11. Pagarés de reforma.
12. Bonos de reforma urbana.
13. Bancos inmobiliarios.
14. Multas y sanciones.

¿Qué proyectos se han realizado gracias a la creación de un proyecto de inversión utilizando los instrumentos de gestión del suelo en la ciudad?

A través de las el tratamiento de renovación urbana se recuperó áreas ubicadas en la zona céntrica en los terrenos donde funcionó la antigua fábrica de la empresa Bavaria (Avenidas 1 y 2 entre Calles 8 y 9 del centro de Cúcuta) proyecto que generó actualización de uso y políticas de recuperación integral, que facilitaron por sus características espaciales, la implementación efectiva de este tipo de proyectos a través de la renovación urbana, conllevó a la recuperación del espacio público, a través de la inversión que cambió la cara de la zona céntrica de Cúcuta, dando continuidad al proyecto desarrollado en administraciones anteriores como lo fue el centro comercial a cielo abierto. Este proyecto contempló amoblamiento urbano, área de encuentro para la comunidad (parque) y un parqueadero.

¿Qué parte de la gestión de implementar los instrumentos ha sido más complicado?

Una de las mayores dificultades en la implementación de los instrumentos de gestión en el municipio de San José de Cúcuta, es precisamente que no se cuenta con un sistema de seguimiento y evaluación, que facilite el ejercicio de dar cumplimiento a todos los instrumentos de gestión, claramente establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial; sumado a lo anterior, existe también dificultad en la implementación de los instrumentos de gestión, por cuanto es muy poca la información en materia de expediente municipal con la que cuenta el municipio de San José de Cúcuta, que permita generar indicadores exactos de los principales problemas a nivel urbano que se presentan en la ciudad, esta situación conlleva a que en muchas oportunidades sea muy complicado no solo poder implementar sino poder aplicar tales instrumentos.

Finalmente uno de los aspectos que complican la gestión de implementar los instrumentos, es precisamente la falta de interés y voluntad política que en algunas oportunidades hace que el municipio pierda la oportunidad buscar recursos para beneficio de la comunidad con la implementación de los instrumentos de gestión, situación que conlleva a que no se permita el desarrollo efectivo de los objetivos y metas propuestos en el Plan de Ordenamiento territorial.

¿Qué planes de proyectos de inversión existen actualmente para la ciudad?

Se encuentran dentro de los proyectos de inversión en la ciudad de Cúcuta, la continuación en los programas de vivienda, reforzamiento de la seguridad ciudadana, construcción del centro de convenciones en la zona franca de Cúcuta, en terrenos donados por el Ministerio de Industria y Comercio, de igual manera se destacan entre otros: el mejoramiento de la infraestructura, agua potable y saneamiento básico de Cúcuta, mejoramiento del tránsito, transporte y movilidad de Cúcuta, fortalecimiento de la productividad, mejoramiento de la vivienda en el municipio de San José de Cúcuta, renovación urbana y la recuperación del espacio público, fortalecimiento de la educación municipal, fortalecimiento de la equidad de la mujer en el municipio de San José de Cúcuta, mejoramiento de la estructura ecológica del municipio, fortalecimiento de la gestión del riesgo, mejoramiento del equipamiento municipal entre otros.

¿Qué proyectos además del Sistema Integrado de Transporte beneficiarían la ciudad?

Además del SIT (Sistema Integrado de Transporte), se tienen previstos varios proyectos que se enmarcan dentro de las intervenciones estratégicas para la ciudad de Cúcuta, que requieren acciones integrales de: renovación urbana, conservación, intervención, mejoramiento y desarrollo de nuevas áreas para la implementación de proyectos a gran escala, considerando que dichas intervenciones definen acción integral sobre la ciudad y transformaciones estructurales. Para ello se utilizarán los mecanismos de planificación y gestión establecidos por la Ley 388 de 1997 y las demás normas que lo modifiquen, sustituyan y reglamenten; con el propósito de inducir transformaciones urbanísticas significativas, estas son:

<b>OPERACIÓN ESTRATÉGICA</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>PROYECTOS Y PROGRAMAS PRIORITARIOS</b>
 <p>Nuevo Distrito de Innovación y Tecnología</p>	<p>Establecer un ámbito propicio para el desarrollo de actividades relacionadas con la investigación y la innovación tecnológica, aprovechando las condiciones de localización y proximidad al Aeropuerto y al Anillo vial.</p> <p>Propiciar el asentamiento y complementariedad de empresas que desarrollen procesos de innovación tecnológica.</p> <p>Conformar un ámbito de altas cualidades urbanísticas y ambientales, propicio para el desarrollo de actividades relacionadas con la investigación y la innovación tecnológica.</p>	<p>Desarrollo de estudios técnicos preliminares.</p> <p>Ordenamiento total del ámbito de la Operación.</p> <p>Conformación de la estructura urbana y de los polígonos destinados al desarrollo de actividades de investigación e innovación.</p> <p>Definición de norma específica y de instrumentos de gestión.</p>
<p>Aeropuerto Camilo Daza</p>	<p>Conformar un entorno adecuado para el funcionamiento y articulación del Aeropuerto, en relación con la estructura urbana y la ocupación de la ciudad.</p>	<p>Definición de afectaciones generadas por operaciones aeroportuarias.</p> <p>Conformación de bordes urbanos del aeropuerto.</p> <p>Generación de espacio público</p>



	Integrar adecuadamente el aeropuerto a la dinámica urbana.	articulado al sistema general.
Zona de servicios especiales e institucionales	Conformar una centralidad de escala metropolitana de altas calidades urbanísticas. Generar espacio público. Y equipamientos de escala metropolitana. Propiciar la localización de actividades centrales.	Ajuste de la movilidad y de los perfiles viales. Generación de espacio público lineal. Localización de nuevas infraestructuras y actividades
Zonas de colinas y laderas  Intervención estratégica en zonas de riesgo	Integrar urbanísticamente el sector. Conformar un ámbito paisajístico y ambiental de altas calidades. Generar espacio publico Implementar la gestión integral del riesgo.	Realización de estudios técnicos de detalles que determinen zonas de riesgo mitigable y de riesgo no mitigable. Recuperación geomorfológica. Diseño y conformación paisajística. Reconformación de perfiles viales y de perfil urbano. Procesos de reubicación de familias Recuperación ambiental Mejoramiento integral en zonas de riesgo mitigable con implementación de medidas estructurales y no estructurales.
Zonas de servicios integrales con carácter binacional  Incluye además zonas del Municipio con potencial para	Generar ámbitos propicios para la localización de infraestructuras y actividades que fortalezcan las relaciones e intercambios binacionales. Fomentar espacios para la promoción de bienes y servicios de carácter	Realización de estudios técnicos. Realización de Plan Parcial en la zona de expansión. Definición de contenidos específicos. Fortalecimiento de sistemas generales: servicios públicos, accesibilidad, movilidad, espacio público y

<p>desarrollar actividades urbano – rurales de intercambio binacional e internacional, que estén plenamente justificadas.</p>	<p>binacional e internacional.</p>	<p>equipamientos. Definición de instrumentos de gestión. Conformación de la estructura urbana. Promoción de servicios y equipamientos con escala metropolitana y binacional Mejoramiento de la infraestructura vial de integración binacional</p>
<p>Parque longitudinal Río Pamplonita y Río Táchira</p>	<p>Recuperar para el beneficio regional y binacional los Ríos Pamplonita y Táchira Propiciar espacios de integración binacional</p>	<p>Recuperación geomorfológica bordes de taludes del cauce Implementación de obras de protección contra de procesos de socavación lateral y de fondo Recuperación y manejo paisajístico Construcción de equipamientos recreativos Generación de espacios públicos Adecuación de plazas, plazoletas, senderos peatonales, zonas recreativas, zonas lúdicas y contemplativas. Construcción de kioscos de servicios comerciales sin actividades de venta directa de licor Instalación de mobiliario urbano</p>
<p>Villa Olímpica</p>	<p>Conformación de equipamiento comunal colectivo de recreación y encuentro</p>	<p>Construcción villa olímpica Generación de espacios públicos deportivos</p>
<p>Centro de Convenciones y Exposiciones y usos complementarios</p>	<p>Generación de equipamientos esenciales de impacto regional y binacional</p>	<p>Diseño y construcción de Centro de convenciones y exposiciones para la gestión de encuentros y convenciones empresariales a nivel nacional e internacional con el fin de atraer inversionistas que desarrollen proyectos empresariales en el</p>

		territorio de San José de Cúcuta.
Canal Bogotá	<p>Intervención estratégica de sectores críticos o deteriorados</p> <p>Continuación de la prolongación del Canal hasta su empalme con los Anillos viales</p> <p>Desarrollo de un eje articulador del espacio público</p>	<p>Construcción de obras de ingeniería</p> <p>Ejecución de proyectos de reposición de especies y siembra en tramos de interés</p> <p>Recuperación sector Antigua Cárcel Modelo</p> <p>Prolongación hasta encuentro anillos viales</p>
<p>Zonas de Expansión</p> <p>– Con énfasis en Programas de Viviendas de Interés Social y Viviendas de Interés Prioritario</p>	<p>Contribuir en la solución de la problemática del déficit cuantitativo y cualitativo de vivienda a nivel urbano - rural en el Municipio.</p> <p>Generación de proyectos de interés público para beneficios de familias de estratos 1 y 2.</p> <p>Celebración de acuerdos con propietarios de tierras para permitir la formulación de proyectos VIS y VIP, que permitan la incorporación al desarrollo de suelos potencialmente aprovechables para este tipo de proyectos.</p> <p>Política de mejoramiento de viviendas y entorno.</p> <p>Generar incentivos para permitir la habilitación de suelos para usos residenciales y usos conexos</p> <p>Construcción de redes de servicios públicos e infraestructura complementaria que sea requerida en suelos urbanos y de expansión urbana a cargo de las empresas responsables.</p>	<p>Implementación del programa de Mejoramiento Integral de Vivienda y entorno en el Municipio, para permitir el mejoramiento de viviendas en estado crítico.</p> <p>Formulación y adopción de Planes Parciales, PIDUS o Macroproyectos de Interés Social Nacional, para la generación de proyectos de desarrollo urbanístico público y en asocio con el sector privado, a fin de ofertar viviendas de interés social y viviendas de interés prioritario, con adecuados estándares urbanísticos; a la población damnificada por el invierno, población localizada en zonas de alto riesgo no mitigable, población desplazada por la violencia y población vulnerable de estratos 1 y 2</p>

Aparte de lo anterior, el POT contempla proyectos de inversión y ejecución prioritaria conforme a la estrategia de ordenamiento territorial, los cuales buscan cumplir con la estrategia de ordenamiento Territorial, dichos proyectos deberán liderarse por parte de la Administración Municipal en asocio con las entidades que puedan aportar al logro de los objetivos trazados, pudiendo para ello apoyarse en otras formas, estos son de conformidad a los siguientes cuadros:

<p>SUELO URBANO</p>	<p>Impulso al desarrollo de Proyectos de Renovación Urbana por el sector público y privado, incentivando la inversión en zonas deterioradas, impulsando la generación de proyectos de vivienda de interés social</p> <p>Apoyo para la implementación de Planes parciales de desarrollo que permitan la generación de suelo urbano para los usos previstos, brindando impulso a proyectos de vivienda, con énfasis en vivienda de interés social</p> <p>Estudios de caracterización de zonas que permitan determinar el grado de vulnerabilidad y la amenaza a que se encuentran expuestos, conforme necesidades que se prioricen</p> <p>Elaboración del manual de edificaciones especiales.</p> <p>Adquisición bienes requeridos para la implementación de programas y proyectos determinantes para la puesta en marcha del POT y Plan de Desarrollo Municipal, agotando los mecanismos previstos en la Ley (Declaratoria de utilidad pública, enajenación voluntaria, enajenación forzosa-expropiación).</p> <p>Declaratoria de desarrollo o construcción prioritaria para vivienda de interés social o de interés prioritario (Art. 52 Ley 388 de 1997) de predios que forman parte de las zonas de expansión urbana denominadas Áreas de Expansión Urbana Integral: Simón Bolívar, Quebrada Seca, Progreso 1, Progreso 2, El Rodeo-Minuto de Dios, Carmen de Tonchalá 1-Puente Cúcuta, Carmen de Tonchalá 2. Ver Plano No.4. Clasificación del Suelo – Clases de Suelo Urbano y de Expansión.</p> <p>Implementación de Programas de enajenación onerosa de bienes fiscales que no sean necesarios para prestación de servicios por parte del Municipio, o que no hagan parte de programas de titulación gratuita, generando incentivos económicos para su legalización.</p> <p>Saneamiento de la propiedad pública inmobiliaria</p>
<p>SERVICIOS PÚBLICOS</p>	<p>Extensión, reposición y mantenimiento de redes de servicios públicos domiciliarios en zonas urbanas, así como la construcción de redes en suelos de expansión urbana y en zonas rurales en que exista la factibilidad técnica y necesidad del servicio, a cargo de las empresas prestadoras del servicio público.</p> <p>Análisis de condiciones de prestación de servicios en zonas residenciales y comerciales (revisión) y análisis de la extensión de nuevas zonas de urbanización.</p> <p>Apoyo al Proyecto Multipropósito CINERA</p> <p>Fortalecimiento de la calidad y cobertura de servicios públicos domiciliarios</p> <p>Seguimiento y control Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado de la ciudad</p> <p>Implementación del Plan Integral de Residuos Sólidos</p> <p>Impulso y gestión que permitan la construcción y puesta en marcha de plantas de tratamiento de aguas residuales para la ciudad,</p> <p>Análisis factibilidad de instalación de equipamiento de servicios de reciclaje en la ciudad, bajo parámetros de calidad ambiental</p> <p>Estudio, diseño y proyección de la construcción de sistema de alcantarillado de aguas lluvias para la ciudad, con ejecución por etapas</p>

<p>VIVIENDA</p>	<p>Legalización y titulación gratuita de predios invadidos antes de 30 de noviembre de 2001, localizados en zonas que no presentan condiciones de riesgo no mitigable, que no se encuentren localizados en suelos de protección o zonas insalubres y que se encuentren destinados para vivienda de interés social.</p> <p>Definición de zonas destinadas para proyectos de vivienda de interés social y vivienda de interés prioritario</p> <p>Impulso a los planes de vivienda de interés social para disminuir déficit, incluyendo proyectos de autoconstrucción</p> <p>Alianzas estratégicas con empresas, Sena, universidades que permitan la puesta en marcha e implementación del proyectos de vivienda de interés social</p> <p>Diseño de Proyectos de mejoramiento de condiciones sanitarias y de infraestructura de viviendas en sectores vulnerables y ejecución de obras que permitan solucionar problemas en esta materia</p> <p>Impulso y gestión de programas y proyectos de construcción de vivienda de interés social y vivienda prioritaria</p> <p>Formulación de programas y proyectos de reubicación de familias asentadas en zonas de riesgo no mitigable</p> <p>Elaboración y puesta en marcha del Programa de Mejoramiento de vivienda de interés social tanto en área urbana como rural</p>
<p>INFRAESTRUCTURA VIAL</p>	<p>Impulso para la terminación del anillo Vial Occidental.</p> <p>Rehabilitación malla vial según prioridades, actuación sobre rutas de transporte público y corredores sobre equipamientos de interés comunitario, que permitan mantener en condiciones transitables los ejes de las vías, conforme inventario vial</p> <p>Proyectos de repavimentación y demarcación de ejes viales</p> <p>Proyectos de ampliación y mejoramiento de corredores viales, vías urbanas y rurales, pasos peatonales que demanden intervención y construcción de obras de arte para evitar deterioro de infraestructuras, conforme estudios de necesidades.</p> <p>Apoyo y gestión para la implementación del sistema de transporte masivo</p> <p>Proyectos de construcción de ejes viales determinantes para el desarrollo de la ciudad.</p> <p>Apoyo y gestión nacional e internacional para la terminación o construcción de vías y pasos elevados que mejoren la conectividad de Cúcuta con el resto del País</p> <p>Elaboración de proyecto de mejoramiento e instalación de red sistematizada de semáforos, sistema de paradero de buses, definición de sitios con requerimientos de señalización vial, zonas azules</p>
	<p>Estudios y diseños de centros de servicios comunales y corregéntales y gestión que permita la implementación, permitiendo elevar el control y vigilancia cívica.</p> <p>Proyectos de construcción, adecuación, ampliación, modificación, reforzamiento estructural, mantenimiento de plantas físicas, intervención en general de establecimientos o centros educativos que permitan su modernización e inclusión de aulas de sistemas, conforme estudios de necesidades.</p> <p>Continuación proyectos de Construcción de Megacolegios e impulso y gestión para la generación de nuevos proyectos</p> <p>Proyectos de construcción, adecuación, ampliación, modificación, reforzamiento estructural, mantenimiento de plantas físicas, fortalecimiento o intervención de equipamientos en salud, renovación e intervención sobre de centros de salud y puestos de salud con énfasis en zonas vulnerables, conforme estudios de necesidades.</p> <p>Fortalecimiento de la infraestructura prestadora de servicios administrativos que presta el Municipio</p>

EQUIPAMIENTO	Proyectos de señalización urbana, vial y turística, amoblamiento urbano, conforme estudios de necesidades
	Alianzas estratégicas con Universidades, Sena, gremios locales y nacionales, empresas privadas, ONG's, entre otros, que permitan generar o fortalecer espacios para capacitación comunitaria o satisfacción de necesidades urbanas, gestionando recursos de inversión para consolidación, construcción o fortalecimiento de infraestructuras
	Diseño de Proyectos de comedores escolares, según necesidades
	Proyectos de adecuación y actualización de bibliotecas y escenarios culturales
	Impulso a la generación de Centros Educativos Tecnológicos
	Proyectos de fortalecimiento equipamientos en salud y educación
	Estudio y diseño para la implementación de proyectos de centros comerciales para ubicación de vendedores ambulantes
	Diseño y gestión para la instalación de la Comercializadora Internacional en la ciudad

PATRIMONIO-CULTURA-TURISMO	Potenciación sitios de interés de la ciudad
	Diseño de estrategias de protección de bienes culturales (Monumentos Nacionales), gestión de recursos para su recuperación y exaltación

RECURSOS NATURALES, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	Proyectos de diseño, construcción, dotación, rehabilitación, ornato, mejoramiento, protección, conservación, embellecimiento y rescate de bienes de uso público, según corresponda, especialmente actuando sobre vías de uso público incluidas las peatonales, escenarios deportivos, zonas verdes activas y pasivas, bahías de parqueo, vías peatonales, andenes, ciclorutas, protección y conservación de cuencas de ríos, rondas de ríos, , parques lineales de ríos, separadores, áreas de cesión, bosques, zonas de reserva, bienes de valor patrimonial, áreas articuladoras del espacio público, mobiliario urbano y señalización vial, conforme estudios de necesidades por comunas y corregimientos.
	Diseño, gestión recursos e impulso para la consolidación de escenarios deportivos, conforme necesidades
	Gestión para el mantenimiento de escenarios deportivos existentes en el Municipio, con patrocinios de empresas, entidades, comunidades, celebración de convenios
	Formulación e implementación de proyecto de protección de la ciudad contra la contaminación visual y auditiva, con protección de zonas exclusivas residenciales
	Implementación de proyectos que permitan la disminución de impactos ambientales negativos por explotación insostenible de recursos naturales renovables y no renovables
	Diseño de proyectos que permitan cofinanciación de entidades públicas o privadas para el mejoramiento, recuperación o protección del espacio público, suscripción de convenios de administración de parques y zonas verdes
	Implementación de programas de reciclaje, educación ambiental, que partan desde la separación domiciliar de los residuos sólidos, incentivando la participación de ONG's, empresas organizadas en el desarrollo de los proyectos que se formulen, así como en las campañas de educación ambiental, con el fin de orientar a los habitantes sobre el manejo de los residuos sólidos y desechos, proporcionando alternativas de solución a los problemas de disposición final actuales.
	Elaboración y consolidación manual del espacio público.

¿Considera usted que hay más formas de aprovechar proyectos de inversión pública que no sea con la utilización de instrumentos del suelo?

Si, por ejemplo con dar apoyo a la innovación y el desarrollo tecnológico, mejorar la capacidad de planificación y gestión de los asuntos de interés municipal, mejorando la posición en el comercio internacional de la Ciudad, fortaleciendo la capacidad de su infraestructura y su logística en conectividad tanto física como virtual.

De igual manera, consolidando a la ciudad de Cúcuta como centro de productividad y de la innovación, logrando con ello su posicionamiento estratégico de manera progresiva, buscando liderar los intercambios tanto en la comunidad andina como de centro América y el Caribe; así mismo, es importante promover las inversiones urbanas necesarias para aumentar la productividad y la competitividad.

10.1.2 Sub Secretario de Planeación del Municipio.

¿En el Plan de Ordenamiento se estipula el manejo de los instrumentos de financiación en la gestión urbana?

Sí. El artículo 152 del acuerdo 089 de 2011 define no solo los instrumentos financieros, sino también los jurídicos y urbanísticos

¿Se tiene contemplado usar instrumentos de gestión del suelo para proyectos en la ciudad?

Sí. Las disposiciones lo permiten. En este caso es necesario analizar el tipo de proyecto que se quiere realizar, si es privado o público, para utilizar las herramientas que permite el POT.

Se ha propuesto utilizar los instrumentos de gestión del suelo por el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM?

Este tipo de proyecto público requiere utilizar todos los instrumentos que permite aplicar el POT para que se pueda desarrollar. Dado los costos que involucra se requiere un componente de cofinanciación nacional alto para llevarlo a buen término considerando las finanzas de la ciudad. Tenemos que ser creativos aplicando la normatividad y convenciendo a los ciudadanos de las ventajas del proyecto para lograr asociaciones efectivas.

¿Qué instrumentos utilizarían para la captación de ingresos que beneficien a la población?

El que hemos utilizado hasta ahora es la contribución de valorización, un instrumento financiero que consideramos utilizar en el futuro. En los planes parciales hemos utilizado la distribución de cargas y beneficios. Es necesario ampliar el uso de instrumentos financieros como la participación en plusvalía y otros que permitirían el desarrollo de la ciudad.

¿Qué proyectos se han realizado gracias a la creación de un proyecto de inversión utilizando los instrumentos de gestión del suelo en la ciudad?

Bueno recientemente se incorporaron tierras al perímetro urbano para desarrollar los programas de vivienda gratis que realiza el Gobierno Nacional, en el 2013 se aprobó un plan parcial de 40 hectáreas en el sector la Gazapa donde se desarrollara el centro comercial Jardín Plaza, se tramite un plan parcial con la constructora Amarilo para desarrollar un proyecto de 5.000 apartamentos.

¿Qué parte de la gestión de implementar los instrumentos ha sido más complicado?

Bueno este tema nunca es fácil. Existen muchos intereses económicos de por medio que a veces dificultan la toma de decisiones técnicas. Pero no debemos olvidar que las ciudades las construyen los ciudadanos, los empresarios, los constructores y demás y que el gobierno debe ser un articulador de voluntades, debe buscar consensos y dirimir los conflictos para lograr el progreso. El hecho de que se presente dificultades, y en todo proyecto las hay, implica que el gobierno debe tener una posición transparente, clara de sus objetivos y metas para lograr sus propósitos. Pero siempre se debe concertar.

¿Qué planes de proyectos de inversión existen actualmente para la ciudad?

Existen varios: La construcción de centro comercial Tennis Park Plaza, donde quedaba las canchas de golf del Club Tennis, los proyectos mencionados de Amarilo en la prolongación de la avenida cero, el centro comercial Jardín Plaza; Unicentro y almacenes Éxito han planteado una ampliación. Pero También existen muchos proyectos de constructoras como *Vivienda y Valores* y otras que jalonan el progreso de Cúcuta.



¿Qué proyectos además del Sistema Integrado de Transporte beneficiarían la ciudad?

Todo proyecto que cumpla con la normatividad vigente beneficia a la ciudad. Implica generación de empleo y que la economía se mueva y esto es bueno.

Los proyectos mencionados contribuirán a la economía de la ciudad y mejoraran su paisaje de forma positiva. Tenemos discusión con ambientalistas sobre aspectos del desarrollo y lo que según ellos debemos hacer, pero como dije siempre se debe llegar a un consenso. El desarrollo y el bienestar implican actuar sobre la naturaleza y esto debe hacerse de forma responsable considerando todo el bienestar humano.

### **Curadora urbana No. 1 del municipio de Cúcuta**

1. ¿En el Plan de Ordenamiento se estipula el manejo de los instrumentos de financiación en la gestión urbana?

Si. En el Acuerdo 083 de 2001 modificado excepcionalmente por el Acuerdo 089 de 2011 se encuentran contemplados.

2. ¿Se tiene contemplado usar instrumentos de gestión del suelo para proyectos en la ciudad?

Si. El Acuerdo 089 de 2011 en el artículo 152 que modificó el Artículo 237 del Acuerdo 083 de 17 de enero de 2001, los contempló citándolos simplemente. A la fecha no se han desarrollado gran parte de estos.

### ***Artículo 237. Instrumentos de gestión:***

#### ***Instrumentos urbanísticos***

*El reajuste de tierras*

*La integración inmobiliaria*

*La cooperación entre participes.*

*Las Unidades de Actuación Urbanística.*

*Los Bancos de Tierras.*

**Instrumentos jurídicos**

*La enajenación forzosa*

*La enajenación voluntaria*

*La expropiación por vía judicial*

*La expropiación por vía administrativa*

*La declaratoria de utilidad pública*

*La declaratoria de desarrollo y construcción prioritaria*

*Los derechos de preferencia*

**Instrumentos financieros.** *Son aquellos que permiten obtener recursos económicos para la implementación de las actuaciones urbanísticas previstas en el presente Plan, su programa de ejecución o en los demás instrumentos de planificación y se establecen en ejercicio del poder impositivo del Municipio en las condiciones establecidas en la constitución política y la ley o con desarrollo de mecanismos en los cuales opera la voluntad y el principio de contraprestación. De igual manera, se pueden traducir en figuras que desde el presupuesto y gasto público faciliten el direccionamiento de recursos a las finalidades establecidas en el presente Plan. Son instrumentos de financiación:*

- 1. Distribución de cargas y beneficios.*
- 2. Participación en la plusvalía.*
- 3. Contribución por valorización.*
- 4. Infraestructura para servicios públicos.*
- 5. Compensaciones por tratamiento de conservación y obra pública.*
- 6. Edificabilidad adicional.*
- 7. Transferencia y compensación de obligaciones (incluye La convertibilidad de índices de edificabilidad en títulos valor.*
- 8. Compensaciones por causa de afectaciones.*
- 9. Financiación de renovación urbana.*
- 10. Títulos representativos de derechos de construcción y desarrollo.*
- 11. Pagarés de reforma.*
- 12. Bonos de reforma urbana.*

13. Bancos inmobiliarios.

14. Multas y sanciones.

3. ¿Se ha propuesto utilizar los instrumentos de gestión del suelo por el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM?

Sobre el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, el art. 81 del Acuerdo 089 de 2011 señaló:

**Artículo 81.-** *Modifícase el Artículo 125 del Acuerdo 0083 de 2001, el cual quedará de la siguiente manera:*

**Artículo 125. Régimen de Usos y Criterios para el Manejo del Sistema Estructurante Vial.**

*La propuesta de intervención en materia de infraestructura vial tiene un carácter integral que incorpora aspectos como la extensión, conexión, mejoramiento de la geometría vial, ejecución o terminación de obras de arte, construcción de infraestructura complementaria, mejoramiento, recuperación y mantenimiento de las capas de rodadura, ampliación de la capacidad vial, incorporación de carriles para sistemas de transporte alternativo (ejes peatonales, ciclorutas y adecuación de infraestructura vial existente, implementación de sistemas estructurados de transporte masivo), generación de nuevos ejes viales que permitan mejorar la conectividad, así como la intervención integral en los senderos peatonales existentes en sus diferentes manifestaciones (andenes, vías peatonales). El sistema vial es parte integral de los componentes artificiales o contruidos del sistema de espacio público. El Sistema de comunicación se constituye en soporte estructural y eje articulador para la movilidad y conectividad del Municipio de Cúcuta dentro de su contexto urbano, metropolitano, regional y binacional.*

*Cuando sea requerida la apertura de nuevas vías en sectores desarrollados, el Municipio deberá adelantar negociaciones con los propietarios de los predios afectados, como acto previo a la ejecución de obras en el sitio, pudiendo canjear el área de terreno necesaria por compensaciones con cupos de estacionamientos si el predio afectado se desarrollará para*

*usos distintos al residencial, dichos cupos le servirán para el desarrollo de proyectos en el terreno afectado.*

*También se podrá negociar el área, agotando la vía de declaratoria de utilidad pública e interés social previsto en la ley, por enajenación voluntaria o forzosa, según corresponda, pudiendo canjearse por impuestos municipales el área afectada.*

En este sentido, se tiene prevista la declaratoria de utilidad pública de los terrenos que se requieran, así como las fórmulas de negociación ya sea voluntaria o forzosa (instrumentos jurídicos de gestión del suelo).

De otra parte, se tiene que el proyecto se ha previsto como una INTERVENCIÓN ESTRATÉGICA, tal como lo establece el artículo 151 del Acuerdo 089 de 2011:

**Artículo 151.-** *Modifíquese el Artículo 236 del Acuerdo 083 de 17 de enero de 2001, el cual quedará así:*

**Artículo 236. Las Intervenciones estratégicas y los instrumentos de la Ley 388 De 1997.**

**Concepto.** *Para el desarrollo de las intervenciones estratégicas, se requieren acciones integrales de: renovación urbana, conservación, intervención, mejoramiento y desarrollo de nuevas áreas para la implementación de proyectos a gran escala, considerando que dichas intervenciones definen acción integral sobre la ciudad y transformaciones estructurales.*

*Para el desarrollo de las Intervenciones estratégicas, se utilizarán los mecanismos de planificación y gestión establecidos por la Ley 388 de 1997 y las demás normas que lo modifiquen, sustituyan y reglamenten; con el propósito de inducir transformaciones urbanísticas significativas.*

*Los instrumentos de Planificación y gestión son los siguientes: A nivel de planificación y ordenamiento del territorio, en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial se cuenta con las figuras de los Planes parciales, los Planes locales, las unidades de actuación urbanística y*

los macroproyectos urbanos. Adicionalmente, como desarrollos posteriores, se cuenta con decretos reglamentarios del Alcalde, los permisos y licencias mediante los cuales se autorice la ejecución de las Actuaciones urbanísticas. Para su ejecución se cuenta además con los Instrumentos de Gestión.

Forman parte de las intervenciones estratégicas, las **OPERACIONES ESTRATÉGICAS** concebidas en la revisión excepcional del POT que se definen a continuación:

**Operaciones Estratégicas. Definición.** Las Operaciones Estratégicas son conjuntos de actuaciones relacionadas directamente con áreas que requieren procesos de transformación, en función de la Estrategia de Ordenamiento.

En cada operación convergen intervenciones sobre diferentes sistemas estructurantes y se definen áreas para el desarrollo de proyectos, que buscan redefinir o reforzar el papel de cada ámbito de actuación a escala zonal, municipal y/o metropolitana.

En las Operaciones Estratégicas confluyen instrumentos de planeamiento y de gestión, así como mecanismos para propiciar la actuación conjunta entre los sectores público y privado.

**Objetivos de ordenamiento comunes a las Operaciones Estratégicas.**

Son objetivos comunes a las Operaciones Estratégicas, los siguientes:

1. Generar complementariedad de las acciones públicas.
2. Definir instrumentos de gestión, de acuerdo a las condiciones existentes y al marco normativo vigente.
3. Optimizar los procesos de formulación y adopción de proyectos.
4. Definir mecanismos de coordinación y responsabilidad al interior de la Administración Municipal.
5. Establecer mecanismos de coordinación para las instituciones municipales.

### ***Contenido de las Operaciones Estratégicas.***

*La formulación de las Operaciones Estratégicas debe desarrollar como mínimo, los siguientes contenidos:*

- 1. Objetivos.*
- 2. Políticas y estrategias.*
- 3. Estructura de coordinación institucional.*
- 4. Instrumentos para la ejecución de la Operación.*
- 5. Componente urbano, que consta de los siguientes temas:*
  - a. Estructura Ecológica Principal.*
  - b. Sistema de movilidad.*
  - c. Sistema de espacio público.*
  - d. Sistema de equipamientos.*
  - e. Proyectos, programas, acciones y entidades responsables.*
  - f. Fijación de presupuestos*
  - g. Metas a corto, mediano y largo plazo.*

***Parágrafo*** *El componente urbanístico de las Operaciones Estratégicas se formula mediante normas particulares que serán adoptadas mediante decretos reglamentarios donde se precisarán las normas aplicables.*

***Identificación de las Operaciones Estratégicas.*** *Con el objeto de dar prioridad a los proyectos y demás actuaciones necesarias para concretar el Modelo de Ordenamiento, se definen Operaciones Estratégicas concebidas en función de su localización, sus condiciones urbanísticas, su relación con el Sistema de Transporte Masivo y el rol estratégico que cumplen en los contextos municipal y metropolitano. Estas operaciones deberán ejecutarse a partir de la sanción del presente acuerdo y concebirse de manera obligatoria dentro de los Planes de Desarrollo de las Administraciones Municipales hasta tanto no se logre el objetivo esperado.*

#### 4. ¿Qué instrumentos utilizarían para la captación de ingresos que beneficien a la población?

De los instrumentos financieros, se pueden utilizar varios previa adopción por parte del Concejo Municipal como la Participación en Plusvalía, instrumento que no ha sido posible implementar por falta de reglamentación.

Así mismo, la ejecución de obras públicas por el sistema de contribución por valorización podría generar beneficios a la comunidad, en razón a que se podrían materializar inversiones en sectores que así lo demandan, con la participación activa de los beneficiarios.

También se podrían usar los recursos provenientes de Multas y sanciones, las cuales no son efectivas en el Municipio, existiendo ilegalidad constante en obras en la ciudad, sin que se apliquen sanciones a los infractores, dejando de percibir recursos que bien podrían contribuir en la ejecución de obras públicas en beneficio comunitario.

En general, sería posible captar ingresos por varios mecanismos, pero para ello se requiere la elaboración de los estudios que soporten la presentación de proyectos de acuerdo y la aprobación del Concejo Municipal de los mismos, de tal forma que su implementación sea efectiva.

#### 5. ¿Qué proyectos se han realizado gracias a la creación de un proyecto de inversión utilizando los instrumentos de gestión del suelo en la ciudad?

Los proyectos por valorización que se ejecutaron en el periodo de la administración municipal correspondiente al 2004-2007.

#### 6. ¿Qué parte de la gestión de implementar los instrumentos ha sido más complicado?

La toma de decisiones por parte de los representantes legales de las entidades públicas; inciden factores políticos y sociales.

La relación Alcalde-Concejo Municipal.

La resistencia comunitaria de contribuir con pagos en la ejecución de proyectos.

7. ¿Qué planes de proyectos de inversión existen actualmente para la ciudad?

Listados muchos, en desarrollo o programación de inversión muy pocos, quizás el tema del sistema integrado de transporte masivo es el que más desarrollo ha tenido gracias al aporte del gobierno nacional.

8. ¿Qué proyectos además del Sistema Integrado de Transporte beneficiarían la ciudad?

A San José de Cúcuta, le beneficiaría la ejecución de actuaciones urbanas integrales, algunas de las cuales serían:

En el sector central deteriorado en particular en el sector que comprende los barrios El Contento - El Llano - La Sexta - Callejón - Carora, procurando generar proyectos de renovación urbana de vivienda de interés social, favoreciendo el aprovechamiento de servicios de los que dispone el sector.

Construcción del paso elevado a la altura del actual Terminal de Transporte para comunicar con la Ciudadela de Atalaya, renovando el sector, lo cual conllevaría el cierre definitivo de la Terminal de Transporte y el cambio de uso del terreno en que ésta se ubica.

Construcción de la Avenida del Rio Margen derecha del rio Pamplonita en el sector comprendido entre la Avenida Demetrio Mendoza hasta su encuentro con el Anillo Vial Oriental.

Construcción de obras de protección márgenes rio Pamplonita.

Estudio de microzonificación sísmica.

Ejecución de obras de mitigación en sectores con zonas de amenaza media o alta con presencia de asentamientos humanos.



Estudio de conveniencia para la reubicación del Aeropuerto Camilo Daza para la zona rural y el cambio de uso de los terrenos, incentivando la generación de un macroproyecto de vivienda social con usos complementarios en los mismos, con apoyo de empresas constructoras.

Generación de nuevos corredores viales en sectores en proceso de desarrollo en la ciudad.

Construcción de escenarios deportivos sobre zonas verdes abandonadas.

Puesta en operación de la Nueva Terminal de Transporte para el área metropolitana de Cúcuta.

Proyectos de mejoramiento integral de barrios con auspicio internacional, ejecutando obras de equipamientos sociales y educativos que beneficien tanto a la niñez como la población adulta.

Implementación efectiva del Centro de Investigación de la Arcilla y el Centro Cerámico Artesanal, lo cual generaría empleo en poblaciones de estratos 1 y 2.

Rescate del Distrito de Riego Zulia, promocionando la vinculación de mano de obra local.

9. ¿Considera usted que hay más formas de aprovechar proyectos de inversión pública que no sea con la utilización de instrumentos del suelo?

No. Considero que si hay formas, una de ellas es vinculando a los urbanizadores y constructores en el desarrollo de los proyectos que requiera la ciudad, dado que estos podrían ejecutar obras públicas, recibiendo beneficios tributarios.

Otros mecanismos son la cofinanciación, para ello es necesario contar con recurso humano profesional capacitado para formular proyectos de inversión que sean elegibles tanto en instancias nacionales como extranjeras.

Usuarios del Sector

No 1: Empleado del concesionario Hyundai.

¿Considera viable que el municipio vea provechoso la creación de proyectos para invertir esa ganancia en mejoramiento urbano?

Claro que sí.

¿Sabe o ha escuchado de algún proyecto en la ciudad que se haya creado con las inversiones por contribución de valorización?

No.

¿Si usted fuera el propietario de este local, este se valorizará, que le gustaría que se construyera en este sector?

Que hubiera más iluminación y puentes peatonales.

¿Estaría dispuesto a pagar más valorización a razón de un proyecto de transporte masivo para que el municipio invierta en la calidad urbana?

Si ese dinero se va a invertir bien, sí.

¿Estaría dispuesto a colaborar si es necesario, con la venta de su propiedad para construir un proyecto de inversión pública como un medio de transporte masivo que ayude a la movilidad de la ciudad?

Si se paga bien, sí.

No. 2: Empleado de concesionario Nissan

¿Considera viable que el municipio vea provechoso la creación de proyectos para invertir esa ganancia en mejoramiento urbano?

Es viable. Si no se recauda plata, no habrá proyecto. Si la ciudad no piensa en ampliar vías, estará peor que Bogotá. Habrá más inversión, la ciudad estará preparada para otro movimiento.

¿Sabe o ha escuchado de algún proyecto en la ciudad que se haya creado con las inversiones por contribución de valorización?

El puente de San Mateo, ubicado en la avenida Diagonal Santander.

¿Si usted fuera el propietario de este local, este se valorizará, que le gustaría que se construyera en este sector?

Puentes peatonales, no hay peatonalización.

¿Estaría dispuesto a pagar más valorización a razón de un proyecto de transporte masivo para que el municipio invierta en la calidad urbana?

Siempre y cuando se dé verdadera solución de transporte, no como en Bogotá, donde la única solución es el metro.

¿Estaría dispuesto a colaborar si es necesario, con la venta de su propiedad para construir un proyecto de inversión pública como un medio de transporte masivo que ayude a la movilidad de la ciudad?

Siempre y cuando paguen el precio que es.

Expertos

Ingeniero de Planeación de la Alcaldía Municipal de San José de Cúcuta

¿Qué literatura recomienda para un estudio o ejemplo de uso de los instrumentos de financiación?

¿Un ejemplo exitoso de uso de instrumentos de financiación?

¿Una breve explicación de cómo se manejan en Colombia los Instrumentos de gestión del suelo?

¿Qué considera que sea lo más apropiado de mejoramiento urbano para una zona como aprovechamiento de la implementación de un Sistema Integrado de Transporte que se quiere implementar en la ciudad?

¿Qué ciudades de Colombia han tenido mayor impacto los instrumentos de financiación para la gestión urbana?

¿Cuáles han sido los inconvenientes en el desarrollo de estos instrumentos en Colombia?

Documentos \* Min Hda CP Apoyo Fiscal Municipios

\* DPN Desarrollo Territorial

Mirar los Entes Territoriales que han llevado una Administración SANA (Medellín)

Ranking de Competitividad DNP Capital Financiero

Casos – Plusvalía – Antioquia SANOS

Los Sistemas de Transporte Masivo: han presentado problemas

Cúcuta: Problema No. 1 Dolores de cabeza es la proliferación de motocicletas

Revisar casos exitosos – Lonjas – Arquitectos Urbanísticos.

Colombia requiere de unas políticas sanas, mirar las APP, no todo lo concesionado es bueno.

¿El estado Donde queda?

Ingeniero- contratista del municipio

¿Qué literatura recomienda para un estudio o ejemplo de uso de los instrumentos de financiación?

Furtado, F. (1997) Instrumentos para la Recuperación de Plusvalías en América Latina. Debilidad en la Implementación, Ambigüedad en la Interpretación, In Lincoln Institute Of Land Policy working paper.

Furtado, F. (2000) Colombia, In Land Value Taxation Around the World, Vol. 59 No. 5 Supplement (Ed, Andelson, R. V.) American Journal of Economics and Sociology - Blackwell, Babson Park. MA.

Hernández, J. (2007) La Contribución de Valorización: desarrollo urbano en todas las escalas. La experiencia de Bogotá, Colombia 1987- 2004, In Movilización de la Valorización de la Tierra: Casos Latinoamericanos (Ed, Vejarano, M. C.) Lincoln Institute of LandPolicy, Cambridge MA.

Jaramillo, S. (2001) La experiencia Colombiana en la Recuperación estatal de los incrementos de precio del suelo: La Contribución de Valorización y La Participación en Plusvalías, In Recuperación de Plusvalías en América Latina (Ed, Smolka, M. a. F., Fernanda) eurelibros, Santiago de Chile.

Kaplan, R. S. N., David (2000) The Strategy Focused Organization, HBS Press, Boston.

Maldonado Copello, M. M. (2004) Elementos básicos para la aplicación de la participación

¿Un ejemplo exitoso de uso de instrumentos de financiación?

Hay consenso, tanto entre los académicos como entre los políticos y ciudadanos, a pesar de sus diversas perspectivas, en que la experiencia con la CV ha traído consigo aportes al desarrollo urbano e institucional. No solamente porque ha sido un instrumento útil para

superar las debilidades de los sistemas tributarios, generando importantes flujos de recursos para atender demandas funcionales sentidas; sino porque sus impactos tangibles le han atribuido buenos niveles de aceptación y en consecuencia de viabilidad política (Furtado: 2000, Hernández: 2007). Como instrumento de gestión, en contextos con bajos niveles de confianza ciudadana en el buen uso de los recursos públicos, estas cualidades han sido reconocidas como factores esenciales que han permitido su uso reiterado desde los 60's. Sin embargo, poco se ha dicho sobre otros factores de corte técnico y gerencial, que se evidencian en el análisis de la operación de la CV en Bogotá, los cuales se han venido consolidando progresivamente en la entidad que lo opera (Instituto de Desarrollo Urbano- IDU), estructurando un contexto institucional que ha soportado su evolución, mejorado su desempeño y mediado su sostenibilidad. (Instituto de Estudios Urbanos , 2008)

Por: PATRICIA ACOSTA RESTREPO (1)

Gestión del suelo

Se anexa ensayos

¿Que considera lo más apropiado?

El concepto de sistema integrado de transporte nos remite a reflexionar a la ciudad como un sistema dinámico donde existe un equilibrio entre lo natural y lo antrópico en este sentido no se puede pensar en una zona específica cualquier intervención que se implemente en la ciudad afecta todo los subsistemas el socio cultural, el espacio público.... En este caso específico el de movilidad, por el cual permitirá contribuir a la consolidación de la ciudad como un sistema sostenible.

##### 5. Ciudades con experiencias exitosas

Estas experiencias de la contribución por valorización (CV), se han aplicado en ciudades capitales (Bogotá, Medellín, Bucaramanga, Cúcuta) para desarrollar proyectos de gran envergadura para lo cual el beneficio se distribuye en un segmento de la población o en su totalidad según sea el impacto. UN ejemplo especifico el Puente Elías M Soto en Cúcuta.

¿Inconvenientes?

Que no existe un reconocimiento por parte de la ciudadanía de mejoramiento de sus propiedades al mejorar su valor por obras ejecutadas.

Desconocimiento al confundir contribución con impuestos.

Fallas en los procedimientos de socialización de las obras en las cuales se aplicara este instrumento

Curadora No. 1 de Cúcuta

¿Qué literatura recomienda para un estudio o ejemplo de usos de los instrumentos de financiación?

Toda la literatura que se encuentra disponible en el INSTITUTO LINCOLN DE POLITICA DE TIERRAS – PROGRAMA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, que constantemente desarrolla cursos de actualización de casos relevantes de políticas del suelo con participantes de toda Latinoamérica, espacio en que Colombia tiene asiento importante.

En estos espacios se han examinado cuestiones críticas que han enfrentado los municipios durante los procesos de gestión e implementación de casos referidos a tributación inmobiliaria, movilización de plusvalías y gestión de suelo.

María Mercedes Maldonado Copello también ha desarrollado mucha literatura en torno al asunto.

¿Un ejemplo exitoso de uso de instrumentos de financiación?

La ejecución de obras por el sistema de valorización en el Municipio de San José de Cúcuta.

¿Una breve explicación de cómo se manejan en Colombia los instrumentos de gestión del suelo?

En Colombia el marco regulador sobre instrumentos de gestión del suelo está dispuesto en la Ley 388 de 1997, la cual ha sido sujeto de reglamentaciones posteriores para permitir la implementación efectiva de los diversos instrumentos allí contemplados como los planes de ordenamiento territorial, los planes parciales como las principales cartas de navegación en el

horizonte del corto, mediano y largo plazo con los que cuentan los municipios para emprender proyectos, planes de renovación urbana, declaratoria de desarrollo y construcción prioritaria, bancos inmobiliarios, expediente urbano y programas de vivienda de interés social.

¿Qué considera que sea lo más apropiado de mejoramiento urbano para una zona como aprovechamiento de la implementación de un Sistema Integrado de Transporte que se quiere implementar en la ciudad?

No respondió

¿Qué ciudades de Colombia han tenido mayor impacto los instrumentos de financiación para la gestión urbana?

Bogotá es la ciudad que más ha impactado a nivel nacional con la implementación de instrumentos de financiación, a través del IDU.

¿Cuáles han sido los inconvenientes en el desarrollo de estos instrumentos en Colombia?

El desarrollo informal de las ciudades ha traído como consecuencia la conformación de núcleos urbanos que no cuentan con servicios ni infraestructura adecuados, ocupando zonas que se requieren para la ejecución de obras públicas, situaciones que conllevan a negociaciones con ocupantes, poseedores que entran procesos.

Las decisiones adoptadas por los Municipios en los Planes de ordenamiento territorial, las cuales indican en la viabilidad o no de la formulación de proyectos, situaciones que demandan en muchos casos ajustes que son dificultosos o demorados para los municipios, debido a los procedimientos de concertación y consulta que impone la Ley 388 de 1997 y normas reglamentarias.



**Universidad  
Piloto de Colombia**

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN



## Anexo B. Encuesta

La intersección de la calle 11 con avenida 4 Este, de la ciudad de Cúcuta, se caracteriza por ser parte de una de las avenidas principales de la ciudad, La Avenida Diagonal Santander. Esta intersección es altamente transitada y presenta diferentes locales comerciales donde labora gran flujo de personas, además de tener zona residencial en el sector. Con el fin de mejorar la calidad de vida de la población y embellecer la ciudad, se desea proyectar la creación una glorieta, con un sendero peatonal ecológico (árboles nativos), la cual controlará el paso de vehículos y se le dará prioridad al peatón. La glorieta será construida de manera sostenible. Por ejemplo, se usará caucho reutilizable para el asfalto, zonas verdes artificiales, para el ahorro de agua. En cuanto al ahorro de luz, se utilizarían paneles solares, entre otros elementos. Tendrá una visión social, se hará parte a la población para que hagan uso de este espacio, si es posible, con la implementación de pequeños puestos de ventas, de manera organizada.

¿De acuerdo a lo anterior, considera usted que es provechoso para la población la creación de dicha glorieta en esta zona?

Si, por qué? No, por qué?

Respuesta del Dr Enrique Joya, Funcionario de Planeación del municipio:

Si, la glorieta nos permitirá organizar mejor el tráfico vehicular y peatonal. Así mismo embellecería un sector que cuenta con gran afluencia de público considerando que es cercano a uno de los mejores centros comerciales, como es el Ventura Plaza. Aledaños también encontramos el Hotel 5 estrellas Holidayinn, el gimnasio bodytech y un Mac Donald's. El proyecto será de utilidad e importancia para éste importante sector de la ciudad.

Respuesta del Dr. Jorge Granados, funcionario de la Secretaría de Planeación del municipio:

Según la cartografía oficina que hace parte integral del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de San José de Cúcuta (Acuerdo 083 de 2001, modificado excepcionalmente

mediante Acuerdo 089 de 2011), Plano No 08 Sistema de Movilidad – Subsistema vial urbano, la Calle 11, se encuentra clasificada como malla vial zonal, la misma se clasifica así:

**a.** Malla vial Zonal. Es la red constituida por una serie de vías de escala intermedia, que tiene como propósito garantizar la interconexión entre los diferentes sectores que constituyen el suelo urbano. A través de la malla vial zonal se prevé el acceso a dichos sectores desde la malla vial arterial.

**b.** Respecto a la propuesta con el fin de mejorar la calidad de vida de la población y embellecer la ciudad, la proyección de una glorieta con un sendero peatonal, utilizando para ello materiales reutilizables como asfalto, zonas verdes artificiales a fin de ahorrar agua, utilización de paneles solares para el ahorro de energía entre otros factores, se considera factible, si se tiene en cuenta que este sector es altamente transitado por vehículos automotores, y existen pocas alternativas para la movilidad del peatón, en especial a las personas con limitación de movilidad, generando acciones tendientes a suprimir las barreras arquitectónicas que impiden el libre tránsito y la movilidad, en especial de las personas con discapacidad, población infantil y la tercera edad, o las cuales sencillamente requieren desplazarse de un sector a otro, atravesando la Diagonal Santander.

Complementariamente a lo anterior, la propuesta señala que esta tendrá una visión social al incorporar dentro de su esquema la implementación de pequeños puestos de ventas de manera organizada, esta alternativa es viable siempre y cuando el diseño garantice la eliminación de barreras arquitectónicas y mejore considerablemente la movilidad peatonal, sin interferir con el normal flujo vehicular de la zona, máxime si se tiene en cuenta que este es un punto de alto tráfico vehicular, generado por la Diagonal Santander. (Google Earth,

Fuente: Vista fuente Google Earth. Conflicto vehicular del sector Calle 11 Avenida 4E – Diagonal Santander.

De igual manera la propuesta se enmarca dentro del programa del POT (Programa de Constitución de un Sistema Urbano – Ambiental), el cual se orienta a crear un sistema estructurante del espacio urbano, ordenador de las actividades en el territorio y propiciador del incremento de la habitabilidad y sostenibilidad de la ciudad. Así mismo la propuesta busca la creación de recorridos amables para el peatón, que permitan el embellecimiento de este sector de la ciudad, contribuyendo a la construcción de una ciudad atractiva, amable y agradable que satisfaga los requerimientos funcionales, cambiando los paradigmas tradicionales de diseño con los que se ha construido el paisaje físico de la ciudad, buscando soluciones que aporten a la estética urbana.

Respuesta de población flotante.

#### 1.) Primer habitante

Porque la construcción de la glorieta generará diferentes factores:

- *Impacto económico:* La instalación de puestos de ventas permitirá el desarrollo de la actividad económica por medio de la comercialización de bienes y servicios; de esta forma se generará un ingreso que apoyaría la manutención de familias cucuteñas.
- *Espacio Público:* Vendedores ambulantes, que congestionan distintas áreas de la ciudad, pueden ser reubicados en esta glorieta mediante la asignación de un punto de venta formal para seguir ejerciendo la actividad que actualmente desempeñan.
- *Movilidad:* La construcción de la glorieta aparte de darle prioridad al peatón, mejorará el tráfico en el sector y permitirá hacer uso de cualquier dirección al bordear la totalidad de la glorieta.
- *Medio ambiente y sostenibilidad:* En un mundo cada vez más afectado por el accionar del hombre, la implementación y uso de energías limpias como los paneles solares reducirán las emisiones de gases que afectan el medio ambiente. Adicionalmente la reutilización de productos difíciles de reciclar como el caucho permitirán a disminuir la contaminación derivada de este material de difícil degradación.

Al considerar la variedad de beneficios que consigo traería la construcción de la glorieta considero que además de provechosa es necesaria para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del sector y de la ciudad.

## 2.) Habitante sector

Como residente del sector, estoy convencida que se hace necesario buscar una solución para las personas que frecuentamos el lugar, puesto que no hay un paso seguro para atravesar la diagonal Santander en este sector. Además, la semaforización que existe actualmente, sólo controla el paso de los carros, que siempre son priorizados, y al peatón le toca arriesgar su vida y pasar la avenida, esquivando los carros porque no existe un tiempo establecido para el tránsito de los peatones. La glorieta que ustedes proponen, con el sendero peatonal ecológico, en donde los peatones tengan una vía exclusiva para transitar, evadiendo el peligro de los carros, sería una alternativa viable para darle prioridad a la seguridad de los peatones, que día a día arriesgan sus vidas al atravesar la avenida, en donde más notorio se ve el peligro, en las horas pico.

Autores: Idelfonso Cerda. Urbanismo.



Universidad  
Piloto de Colombia

UN ESPACIO PARA LA EVOLUCIÓN