

UNIVERSIDAD LIBRE  
PROGRAMAS DE POSTGRADO  
ESPECIALIZACIÓN EN ALTA GERENCIA



DIEGO ANDRES RODRIGUEZ BARRIGA  
JOSE ANDRES PIEDRAHITA CARDOSO

CARACTERIZACIÓN DEL IMPACTO GENERADO POR LOS VEHÍCULOS  
VENEZOLANOS EN EL CENTRO DE CÚCUTA.

San José de Cúcuta  
2019

**Autores:**

Rodríguez Barriga, Diego Andrés

Piedrahita Cardoso, José Andrés

**Resumen.** El presente escrito trata sobre el impacto automotor de los vehículos venezolanos en el centro de Cúcuta, de los cuales a la fecha no hay un censo de la cantidad de vehículos que circulan, lo que contribuye a la congestión de diversos sectores de la ciudad, sobre todo el área céntrica y comercial, generando impactos negativos al entorno social. Se recopiló mediante la consulta de documentos que tratan de la problemática. Al final se presentan algunas propuestas de mejoramiento tomadas de estudios realizados, las cuales pueden ser adaptadas a la situación presentada en la ciudad.

**Palabras clave.** Congestión vial, Internación, problemática urbana, vehículos venezolanos.

**Abstract.**

This writing deals with the automotive impact of Venezuelan vehicles in the center of Cúcuta, of which to date there is no census of the number of vehicles circulating, which contributes to the congestion of various sectors of the city, over all the central and commercial area, generating negative impacts to the social environment. It was compiled by consulting documents that deal with the problem. At the end there are some improvement proposals taken from studies carried out, which can be adapted to the situation presented in the city.

**Keywords:** Road congestion, hospitalization, urban problems, Venezuelan vehicles.

## **Introducción**

El crecimiento de las ciudades y la urbanización de las mismas, requieren que las personas se desplacen lo más rápido posible, por ende, la demanda de transporte se va acrecentando, por lo que aumenta el parque automotor, que a su vez genera diferentes tipos de impacto en el desarrollo de las ciudades. Es precisamente, este aumento de diferentes tipos de vehículos circulando en la ciudad y sus áreas metropolitanas, requiere de medidas tendientes a mitigar el impacto, con el fin, que sus habitantes convivan en un medio ambiente más armónico, saludable y para todos producto de una mejor organización y responsabilidad del uso de vehículos.

La movilidad urbana se perfila en la actualidad como un desafío para las personas que hacen vida dentro de las ciudades, y que a su vez, realizan diferentes actividades que son de su interés. En este caso, el traslado de las personas dentro de la ciudad pueden realizarlo caminando o utilizando vehículos de transporte, puesto que los servicios de transporte han sido considerados como servicios públicos, garantizando la accesibilidad a la movilidad urbana de los todos los ciudadanos (Miralles-Guasch y Cebollada, 2012).

Concretamente, la infraestructura y servicios de transporte juegan un papel importante como herramienta que logra revertir el problema del acceso a los servicios de infraestructura de transporte, puesto que esta desigualdad impacta en el dinamismo económico de la ciudad y en la calidad de vida de sus habitantes. Por ello, el Estado es garante de resolver los problemas que presentan las comunidades, desarrollando nuevos esquemas de cobertura y calidad de la infraestructura para de esta forma incrementar la calidad de vida de sus habitantes (Ribeiro, 2000).

La ciudad de Cúcuta, a través de los años ha venido creciendo en materia urbanística, por lo cual las personas deben desplazarse a diferentes lugares, como parte de sus actividades de la vida diaria, razón por la cual ha venido aumentado el parque automotor, lo que genera diferentes impactos, entre ellos la congestión vehicular de los diferentes ejes viales, entre ellos, las zonas

céntricas de la ciudad, aunado a ello el impacto al medio ambiente, producto del material particulado que emiten los diferentes tipos de vehículos, y el ruido nocivo a la salud.

Por otra parte, en Cúcuta, se ha ido generando un incremento del parque automotor con placas venezolanas, estos vehículos han ocasionado problemas de movilidad, contaminación auditiva, afectación al medio ambiente y al comercio de vehículos nacionales; estos vehículos, transitan exentos de algunas normas y leyes de tránsito que ayudan al control vehicular, puesto que no hay una base de datos que permita la identificación total de estos vehículos, además, el aporte de tributo de estos vehículos es cero y, no contribuyen con los impuestos que permitan la inversión y reparaciones adecuadas de la malla vial, la inversión en infraestructuras y demás proyectos pertinentes de movilidad, además de afectar el sector comercial, pues, al ser vehículos a tan bajo costo, son más asequible que un vehículo nacional afectando, el comercio de automóviles en la ciudad.

A la fecha no se sabe cuántos vehículos de procedencia venezolana, circulan, según la página de prensa de la Presidencia de la República (2018), sobre la suspensión del *Decreto 2229 del 2017*, que reglamenta la internación temporal de carros, motos y embarcaciones fluviales menores del vecino país, para realizar un censo, puesto que se estima que solo en la ciudad de Cúcuta circulan 25.000 vehículos con matrícula venezolana, que están afectando la movilidad en la capital nortesantandereana, pero también las finanzas territoriales por cuestión de impuestos. Haciendo un análisis somero de la gran cantidad de vehículos venezolanos, en la ciudad de Cúcuta, esta situación, se puede explicar de la siguiente manera:

En Cúcuta, Norte de Santander a raíz de las buenas relaciones que existía, entre los países vecinos Colombia y Venezuela se lograron implantar acuerdos bilaterales, que permitieron el libre comercio fronterizo entre los dos países, adicional a esto el libre tránsito vehicular en distintas zonas especiales, lo que ha ocasionado la inclusión de vehículos extranjeros y viceversa. En el año 2015 fecha donde empiezan las discusiones por diferencias de ambos países lo que conlleva al cierre de la zona de frontera temporal, ocasionando así una problemática migratoria permanente debido a los ciudadanos de nacionalidades diferentes hospedados en ambos países, además de esto, muchos vehículos que transitaban libremente en

ambas fronteras, quedaron parcialmente atrapados sin posibilidad de regreso a su país de origen, por tal motivo en Cúcuta, se fue generando un incremento del parque automotor con placas venezolanas, y no solo por los que quedaron atrapados, sino que por el producto del contrabando fueron aumentando paulatinamente estos vehículos en el municipio ocasionando problemas de movilidad, contaminación auditiva, afectación al medio ambiente y al comercio de vehículos nacionales, pues el valor de los venezolanos está muy por debajo del precio comercial.

Los principales efectos que ha generado esta problemática han sido el deterioro de la malla vial, dado el exceso de vehículos y el constante tránsito sobre las vías, hace que éstas se deterioren por la constante presión, aunado al incremento del parque automotor de procedencia venezolana, que mucha veces entran de contrabando en la ciudad, donde los vehículos de años anteriores al 2015 son pasados por las trochas para comercializarse en la ciudad a un menor costo, por otra parte, la falta de una verdadera organización de vehículos en la ciudad, estos vehículos transitan exentos de algunas normas y leyes de tránsito que ayudan al control vehicular, puesto que no hay una base de datos que permita la identificación total de estos vehículos, además, el aporte de tributo de estos vehículos es cero y, no contribuyen con los impuestos que permitan la inversión y reparaciones adecuadas de la malla vial, la inversión en infraestructuras y demás proyectos pertinentes de movilidad, además de mitigar el impacto en el sector comercial, pues al ser vehículos a tan bajo costo, son más asequible que un vehículo nacional afectando, el comercio de automóviles en la ciudad.

Por otra parte, el informe Especial de Policía en seguridad Vial del 18 de febrero de 2019, donde se da a conocer los sectores con mayor afectación a la movilidad del tránsito en la ciudad de san José de Cúcuta, hace referencia a los puntos de afectación a la movilidad del tránsito y transporte. Los puntos de mayor afectación a la movilidad del tránsito y transporte como los son: Glorieta Terminal de Transportes, Glorieta Silla Coja – Barrio San Luis, Glorieta el Palustre – paso elevado, Diagonal Santander – Glorieta San Mateo, Diagonal Santander calle 11 hasta la fuente luminosa, Diagonal Santander Centro Comercial Ventura Plaza, Avenida Libertadores con calle 15 Barrio Caobos., Avenida Libertadores - centro Comercial Unicentro, Avenida Demetrio Mendoza - Sector 4 vientos, Avenida Gran Colombia

– Avenida Guaimaral, Transversal 17 – Loma de Bolívar, Transversal San Antonio – Colegio Santo Ángel, Avenida 8 desde la calle 11 hasta la calle 6 Zona céntrica de Cúcuta, Avenida 7 desde la calle 11 hasta la calle 6 Zona céntrica de Cúcuta, Avenida 6 desde la calle 10 hasta la calle 6 Zona céntrica de Cúcuta, Avenida 5 desde la calle 10 hasta la calle 6 Zona céntrica de Cúcuta., Avenida 4 calle 7 Barrio Latino, Avenida 0 calle 20 Barrio Caobos, Avenida 1E con calle 19 Barrio Caobos Colegio Calasanz, Calle 11 entre avenidas 0 y 1 Barrio Latino, Calle 11 entre avenidas 1 y 2 Barrio Latino, Calle 10 desde la avenida 0 hasta la avenida 7 Zona céntrica de Cúcuta, Calle 9 entre las avenidas 2 y 3 Barrio Latino, Calle 8 entre avenidas 2 y 3 Barrio Latino.

Acorde al informe de la Policía Vial, recomienda la medida de pico y placa – placa día, como estrategia a la congestión vehicular y las diferentes problemáticas que se presentan por dicha situación; además, para el normal desarrollo de las diferentes obras de mejoramiento de la malla vial, que está realizando la actual administración municipal. Es de anotar, que esta es una medida que se aplica en muchas ciudades, pero, que no soluciona las diferentes problemáticas del uso de vehículos particulares y motos en la ciudad de Cúcuta.

Es decir, la movilidad en el transporte afecta toda la ciudad, teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, surge la propuesta titulada: Caracterización del impacto automotor de los vehículos venezolanos en el centro de Cúcuta, se pretende identificar y determinar las principales variables que afectan la movilidad ocasionadas por vehículos venezolanos en el centro de la ciudad, con el fin de establecer medidas y estrategias para generar una mejor movilidad en condiciones adecuadas, de manera clara, precisa y congruente, encontrar soluciones viables y medibles que permitan al gobierno local, realizar acciones pertinentes a esta problemática que acecha el sector automotor en la ciudad de Cúcuta y área metropolitana.

Mediante el presente escrito se busca analizar la problemática real del impacto del sector automotor de vehículos venezolanos en la ciudad de Cúcuta, para proponer lineamientos de políticas públicas, para lo cual se trazó como objetivo general: caracterizar el impacto automotor de los vehículos venezolanos en el centro de Cúcuta, se trazaron como objetivos específicos: Determinar el Parque Automotor que transita sobre el Centro de la Ciudad,

clasificándolos en sus diferentes categorías; analizar políticas públicas y medidas de control para la circulación de los vehículos venezolanos en la zona centro de Cúcuta y, diseñar estrategias para mejorar la movilidad y el cuidado de la malla vial en el centro de la ciudad.

La metodología es de tipo descriptivo, donde se recopila, analiza, sistematiza la información pertinente acerca del impacto de los vehículos venezolanos en la ciudad de Cúcuta, se realiza un muestreo en la zona comprendida en el polígono entre la avenida 1 y 6 y la calle 6 y 12, para determinar el parque automotor que transita sobre el polígono a estudiar, la fuente de información es primaria, mediante la observación, en donde los investigadores están frecuentemente en la zona pendientes de la recolección de información que permita la alimentación de una base de datos sobre la cantidad de vehículos que frecuentan por el centro de la ciudad, y adicional se recopila información secundaria de agentes externos que permitan la corroboración de la información sobre el contexto de la problemática realizados por la Secretaria de Tránsito y la Alcaldía Municipal. Entre las conclusiones están: El Alcalde de turno y su Concejo Municipal, junto con las diferentes autoridades de tránsito del orden nacional y regional, agilizar el proceso del censo e internación del parque automotor de procedencia venezolana, que permita la legalización de los mismos, con el fin que estos contribuyan con la contribución de valorización y estos recursos sean invertidos de manera eficiente y eficaz en el mejoramiento y cuidado de la malla vial actual. En el mismo orden de ideas realizar estudios técnicos, sociales y económicos viables y medibles sobre el mejoramiento de la malla vial y la infraestructura en general, que permitan un mejor uso y aprovechamiento del espacio urbano, que de ellos se generen diferentes proyectos de inversión social a las diferentes problemáticas presentadas; el fomento de la cultura mediante la realización de diferentes actividades de difusión lúdico-pedagógicas, donde se vaya tomando una conciencia colectiva que la ciudad es de todos y para todos, e involucrar los diferentes sectores de la sociedad, a través de la concertación donde los diferentes gremios exponga sus motivos y se llegue a un consenso global que beneficie de manera integral a todos los ciudadanos.

## **Políticas públicas**

En este apartado se desarrolla la fundamentación teórica sobre las políticas públicas, basado en la consulta en el departamento de la Función Pública. Así mismo sobre el parque automotor en Colombia, para lo cual se consultó en internet lo referido al tema.

### ***Política Pública.***

Numerosas son las definiciones de “política pública” elaboradas por los estudiosos del tema de las cuales se presentan algunas de ellas.

Según, el Instituto de Estudios del Ministerio Público –IEMP- (2013). En el libro titulado: I introducción a las Políticas Públicas: conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía, en uno de sus apartados acerca de: Funciones del Estado frente a las políticas públicas precisan lo siguiente:

A grandes rasgos, es posible definir el Estado “como la macroinstitución social encargada de administrar el desarrollo, de concentrar y distribuir el poder político y de orientar la toma de decisiones sociales” (Ortegón, 2008, p. 19). Un Estado, como un orden social, tiene un propósito de existencia fundamental, debe garantizar el desarrollo armónico y ordenado de una sociedad. Por lo tanto, su existencia tiene como fines esenciales el bienestar social, el desarrollo económico y la seguridad colectiva. Aunque existe un amplio cuerpo teórico respecto a qué define un Estado, dentro del texto se entiende que un Estado surge cuando los miembros de una colectividad se organizan de forma efectiva, se da una estructura jurídica, un órgano de gobierno y un territorio concreto en el cual ejercen su acción (Garza, 2002).

En el mismo sentido, la definición propuesta por Roth (2002, pp. 17-18) asume que el Estado es aquella institución que formaliza unas reglas de juego en ámbitos que pretende regular, por medio de promulgación de textos jurídicos y administrativos, de la creación de



organizaciones y de redes de interacción que sirven de enlace entre la organización y el entorno pertinente en el cual desea desarrollar su acción.

Los fines esenciales que persiguen los Estados pretenden ser alcanzados por medio del cumplimiento de una serie de funciones que pueden variar según cada sociedad. A partir de las definiciones de Estado discutidas, se puede avanzar para entender sus principales funciones, desde la perspectiva de su participación en los procesos de las políticas públicas.

Musgrave, citado en Ortegón (2008, p. 30), menciona tres funciones básicas del Estado:

Función de asignación: que busca asegurar la provisión de bienes y servicios sociales y el proceso mediante el cual el total de recursos se divide entre bienes privados y sociales.

Función de distribución: proceso mediante el cual la renta y la riqueza se distribuyen para garantizar un Estado equitativo y justo.

Función de estabilidad: que se orienta a garantizar la estabilidad económica mediante la utilización de la política presupuestaria y la estabilidad social mediante la resolución de conflictos

Estas funciones se materializan en las políticas públicas. Los distintos poderes interactúan entre sí a través de la toma de decisiones de política y la autoridad legítima permite que las decisiones que se tomen desde las entidades del gobierno cuenten con el apoyo formal de la sociedad, lo que impulsa la acción colectiva que lleva a su realización. De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo [BID] (2006).

En relación con políticas públicas el Estado debe:

Asegurar la adaptabilidad de las políticas cuando el cambio en las circunstancias lo requiera.

Garantizar la coherencia entre diferentes ámbitos de las políticas para que las nuevas políticas sean coherentes con las ya existentes.

Asegurar la coordinación efectiva entre los diferentes actores que operan en un mismo ámbito.

Por otra parte en lo referido a las Políticas públicas en la relación entre el Estado y la sociedad el texto cita:

De acuerdo con Oszlak, (2009) en su análisis de la implementación participativa de políticas públicas, las interacciones entre Estado y sociedad pueden analizarse en términos de una triple relación, según los tres tipos de vínculos a través de los cuales se dirimen los contenidos de la agenda social. Según el autor:

*Estas relaciones apuntan a decidir cómo se distribuyen, entre ambas instancias, la gestión de lo público, los recursos de poder y el excedente económico. Estos tres planos de interacción entre Estado y sociedad tienen conexiones recíprocas y se vinculan con las características del modelo de organización económica y reproducción social subyacente: (a) en un plano funcional se limitan a fijar las reglas de juego y a asignar las respectivas responsabilidades en la división social del trabajo; (b) en un plano material, a dirimir los patrones de distribución del excedente social y (c) en un plano de la dominación, a establecer la correlación de poder entre las diferentes fuerzas e instituciones sociales. La agenda del Estado se ve modificada por los procesos que tienen lugar en cada uno de estos planos, así como por los que vinculan a los mismos entre sí (Oszlak, 2009, p. 12)*

Adoptando la clasificación propuesta por Oszlak (2009), la relación entre Estado y sociedad se puede explicar de la siguiente forma:

¿De qué debe ocuparse el Estado?

En el caso de las relaciones funcionales, Estado y sociedad tienen responsabilidades exclusivas pero también comparten ámbitos de intervención común (por ejemplo, prestación de servicios educativos, de transporte, de investigación y desarrollo y de defensa de derechos humanos, entre otros) que exigen, por parte del Estado, no solo la prestación de los servicios a su cargo sino también diversas formas de regulación y promoción de la actividad no estatal.

¿Cuánto le cuesta y a quién?

En el plano fiscal y redistributivo, cada esfera participa en la distribución del excedente social, aun cuando se supone que los recursos que el Estado extrae de la sociedad, los devuelve a la misma a través de gastos, transferencias y/o inversiones, para resolver los problemas de equidad y justicia distributiva. ¿Quién decide de qué hay que ocuparse, quién lo hace, quién gana y quién pierde? En las relaciones de dominación se intercambian los recursos de poder (por ejemplo, materiales, simbólicos, de coerción o de información) que pueden movilizar al Estado y la sociedad en la consecución de sus intereses y valores.

Oszlak (2009) concluye que en conjunto estos procesos han permitido aumentar el grado de participación de la ciudadanía en la gestión pública:

Bajo gobiernos democráticos, se produce una creciente apertura de la escena pública, en la que se advierte un mayor protagonismo de la sociedad civil; mayor tendencia hacia una gestión por resultados, lo que ha hecho más visible para los ciudadanos la naturaleza de los bienes y servicios que pueden demandar al Estado y han aumentado los mecanismos e instancias para exigir responsabilidad de sus agentes.

Por su parte, los procesos de descentralización han acercado al plano local numerosas gestiones que antes se hallaban a cargo del Estado nacional o de su instancia subnacional inmediata, lo que permite una intervención más directa de los ciudadanos en el diseño de políticas públicas y en el control de la gestión.

Los anteriores conceptos citados, son un soporte teórico del presente paper dada la problemática presentada en la ciudad de Cúcuta, por la cantidad de parque automotor que circula por los diversos sectores de la ciudad, de los cuales no se tiene una base de datos consolidada, que permita hacer seguimiento de la misma, por la ilegalidad en que entran muchos de estos vehículos a través de la zona de frontera, incrementando los diferentes problemas sociales, económicos y culturales del transporte en general, se utiliza de manera desorganizada la infraestructura vial, sin que este tipo de vehículos, carros, motos, asuman la contribución económica para invertir en el mejoramiento de la misma.

### **Parque automotor en Colombia**

En el mismo orden de ideas, como parte de las políticas públicas y el desarrollo endógeno de cada nación, departamento y municipio, la movilidad es un factor clave para el desarrollo socioeconómico, la Superintendencia de Industria y comercio (2012) el Grupo de estudios Económicos publicó un estudio de mercado sobre el parque automotor en Colombia, de los cuales se transcribe de manera textual algunos de sus apartados que precisan lo siguiente: el parque automotor nivel nacional también se observa una dinámica interesante en el sector automotor, en especial porque ha registrado un crecimiento vertiginoso en los últimos años, ubicándolo como un sector estratégico para la economía del país. Según cifras del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo MCIT (2010), el sector automotor representa el 6,2% del PIB y emplea aproximadamente el 2,5% de la población ocupada, lo que le ha permitido tener una dinámica de crecimiento importante y ha posicionado al país como el quinto productor de automóviles en Latinoamérica.

Pero el sector no sólo registra una dinámica de producción importante sino que las ventas a nivel nacional revelan un crecimiento significativo, en especial en el periodo 2010-2011 presentando una recuperación importante con respecto a los niveles registrados tras la crisis financiera internacional.

En particular desde finales de 2007 tras el inicio de la crisis financiera mundial, las ventas cayeron en un 26% pasando de 253.034 unidades en el año 2007 a 185.129 unidades en el año

2009. No obstante, debido a diferentes factores exógenos y endógenos de la economía nacional, que se expondrán a continuación, la venta de vehículos nuevos se reactivó, alcanzando las 324.570 unidades en el año 2011, lo que representa un aumento de cerca del 63% desde el comienzo de la crisis.

Específicamente, entre las diferentes condiciones endógenas y exógenas de la economía colombiana que explican las condiciones favorables para una mayor producción y venta de vehículos ensamblados nacionalmente, así como la venta de vehículos importados, se encuentran las siguientes:

- i) Crecimiento de la economía colombiana
- ii) Disminución de las tasas de colocación de los créditos, y la subsecuente tendencia al alza de créditos colocados
- iii) El incremento de la confianza de los consumidores colombianos
- iv) La revaluación del peso frente al dólar, lo que ha impulsado la compra de vehículos importados
- v) Los acuerdos para la firma de tratados comerciales con otros países tradicionalmente productores de vehículos

Entre los acuerdos comerciales, en otro de sus apartados del documento se transcribe lo siguiente: a finales de los años 90, Venezuela, Colombia y Ecuador suscribieron el Convenio Automotor Andino que entró en vigencia a partir del 1 de enero del año 2000 por un periodo de diez años como una estrategia integral que buscaba fortalecer e impulsar el desarrollo de la industria automotriz en la subregión, así como explotar el mercado subregional, impulsar las exportaciones de los productos automotores, y atender exigencias de los acuerdos de integración regionales.

En dicho acuerdo, Colombia y Venezuela otorgan un cupo de importación a los bienes del sector automotor provenientes de México y se establece el arancel que aplica para aquellas importaciones que se encuentren dentro del cupo. De esta forma, el acuerdo otorgaría inicialmente un cupo de importación de 3.000 unidades y un arancel aplicado del 10% en 2005,

que decrece gradualmente hasta el año 2009, año a partir del cual se aplicaría un arancel del 0%, para el cupo de 7.000 unidades.

De otra parte, dicho acuerdo establece que a partir del 1 de enero de 2011 se elimina el contingente establecido por Colombia y Venezuela para las importaciones de México, y asimismo las importaciones de bienes automotores originarios y provenientes de México estarán libres de impuesto de importación.

Como consideración final el documento cita lo siguiente: vale la pena resaltar la inexistencia de una base de datos pública y consolidada para el sector, que permita monitorear fácilmente las dinámicas de precios, ventas e incidencia de políticas, tales como la desgravación arancelaria. De igual forma, no se encontró una base de datos a nivel internacional que reúna información sobre las campañas de seguridad adelantadas. Los reportes de las empresas productoras y comercializadoras se presentan de manera fraccionada, lo que dificulta que el consumidor se mantenga informado. Por esto último, resultaría de gran utilidad promover intercambios de información entre autoridades internacionales de control y vigilancia.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, y atención a los objetivos propuestos en el presente escrito, es importante analizar la situación específica del parque automotor de procedencia venezolana que circula por la ciudad de Cúcuta, y su área metropolitana, por ser zona fronteriza y de amplio intercambio comercial durante décadas es común que tanto ciudadanos venezolanos circulen en sus vehículos por la ciudad, o bien ciudadanos colombianos que adquieren sus vehículos en la República Bolivariana de Venezuela, dado el bajo costos de los mismos en el vecino país, de los cuales algunos son comprados de manera legal y otros entran de contrabando, impactando de diferentes maneras sobre todo en el centro de la ciudad, por ser sectores de intercambio comercial.

Por otra parte, acorde al Plan Integral de Tránsito y Transporte para el Municipio de San José de Cúcuta y su Área Metropolitana Binacional Contrato Sub0000003278 Plan Integral de Tránsito y Transporte Informe 3, plantean lo siguiente: el *Artículo 5 de la ley 191 de 1995* (el Área Metropolitana de Cúcuta constituye una Zona de Frontera (ZF) y los municipios de Cúcuta,

Los Patios, Villa del Rosario, El Zulia, constituyen Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo (UEDFs); el *documento Conpes 3155* (como ZF están sujetos a lineamientos especiales para el desarrollo de la política de integración y desarrollo fronterizo); el *documento Conpes 3291* (se establecen mecanismos para distribuir ayuda nacional a variados programas de revitalización para el Departamento de Norte de Santander, incluyendo recomendaciones para la construcción del Puente de Tienditas y del Centro de Servicios Internacionales—la mencionada terminal de carga en esta consultoría); la *Ley 152 de 1994, Ley Orgánica del Plan de Desarrollo*, y la *Ley 388 de 1997, Ley de Desarrollo Territorial* (que solidificaron los principios constitucionales que dieron vida a las figuras de Plan de Desarrollo y Plan de Ordenamiento Territorial como instrumentos de planificación territorial).

La firma consultora en su informe precisa lo siguiente: Las acciones para el tránsito contemplan un plan para la circulación de vehículos y modos no motorizados en el AMBN. Por su importancia en el tejido social de Cúcuta, se le confiere a la Zona Centro especial importancia en materia de circulación de vehículos y peatones, consecuente, además, con tratamientos por parte del Municipio de Cúcuta y claramente delineados por el POT, el que enfatiza la importancia de la “humanización del Centro”, resaltando su potencial turístico, la pérdida de actividad residencial, las necesidades del rediseño del Espacio Público, de ordenar la actividad comercial, de fomentar la especialización de actividades por sectores, de recuperar edificios, y de crear áreas libres recreativas. Enfatiza el POT, además, la necesidad de crear áreas azules y amarillas (para el parqueo), y la necesidad de relocalizar expendios a Cenabastos. En línea con los lineamientos del POT, este plan de circulación plantea estrategias para la Zona Centro y para el más concentrado Microcentro (Calle 6 a la 13; Avenida 1 a la 9).

En la Zona Centro se emplazan la casi totalidad de los equipamientos colectivos tales como educación, cultura, administración y religiosos, entre otros. Así, es un gran generador de viajes y foco de especial atención de esta consultoría. Se considera:

Manejar el concepto de revitalización de la Zona Centro haciéndolo más restrictivo;

Una serie de acciones para la reestructuración de la movilidad relacionadas con transporte público, privado, movilidad peatonal y estacionamiento; y

La definición del Microcentro, con máxima prioridad al peatón y al transporte público.

Es vital proporcionar *corredores con prioridad peatonal en el Microcentro* con apropiada dotación de elementos e infraestructura. En el Microcentro, se proponen corredores con prioridad peatonal articulados con la estrategia para transporte público, que incluyen:

La Avenida 4: norte-sur, sobre la Av. 4, entre la Calle 6 y la Calle 11;

Calle 6: este-oeste, desde la Av. 9 hasta la Diagonal Santander; se conecta con el corredor Avenida 4; y

Calle 9: este-oeste, entre la Av. 1 y la Av. 9.

Acorde a los datos presentados en la consultoría la ciudad de Cúcuta, presenta diferentes problemáticas debido a la congestión vehicular, que a su vez presenta una serie de variables, que agudizan la situación presente.

Por otra parte, se consultó en diferentes medios de comunicación de prensa escrita en Colombia del nivel nacional y local, cuyas publicaciones aparecen en la web de los cuales se extrajeron los siguientes datos: en La Opinión del viernes, 9 Noviembre 2018 el artículo titulado: Vía libre para internación de vehículos venezolanos, estiman que hay unos 60.000 vehículos con matrícula venezolana, por lo cual la Gobernación dio el paso que faltaba para que los propietarios de los carros puedan hacer el pago del impuesto de rodamiento ante la secretaría de Hacienda departamental. La señora secretaria General de Norte de Santander, precisó que la Gobernación, como ente departamental, solamente manejará la parte administrativa y operativa, porque los recursos serán transferidos en su totalidad a cada municipio autorizado para la internación, que en el caso de Norte de Santander son: Cúcuta, Los Patios, Villa del Rosario, El Zulia, Santander y San Cayetano.

Más adelante el 24 de Noviembre, en Caracol radio difundió en su noticia lo siguiente: Atendiendo las solicitudes de diversos sectores sociales, económicos y políticos el Gobierno



nacional ordenó la suspensión del decreto de internación de vehículos venezolanos. El cierre de frontera ha dificultado el cumplimiento en el lleno de requisitos de los propietarios de vehículos colombianos que circulan en Cúcuta y Norte de Santander y que exige la norma.

Esto fue corroborado por el Ministerio de Transporte, que lo *anunció el primer mandatario en el Taller Construyendo País desde Cúcuta*. Sobre la suspensión del decreto de internación de vehículos venezolanos en la zona de frontera. Donde expresó la preocupación que existe en la región en el sentido que la internación de vehículos frene el desarrollo en la frontera debido a la problemática que se ha presentado en Venezuela en los últimos años ya que se necesita un proceso de legalización, pero no están los censos actualizados y eso puede generar mucha incertidumbre.

El Espectador.com 2018 del 28 Diciembre, en la noticia, manifiestan lo siguiente; Actualmente, se asume que solo en Cúcuta circulan un promedio de 90.000 automotores venezolanos sin registro. Que el presidente de Colombia, Iván Duque, emitió un decreto con el que se modificará el tiempo para la internación de vehículos venezolanos, un proceso que busca que los carros con placa del país vecino paguen un impuesto de rodamiento. El Decreto 2453 del 2018 amplía el plazo para tramitar autorización de internación temporal de vehículos con matrícula de Venezuela o la renovación de la misma en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo. La medida para este trámite se extiende hasta junio de 2020.

Las cifras presentadas por estos dos medios acerca del número de vehículos venezolanos que circulan en la ciudad difieren la una de la otra; además de la ampliación del plazo de internación de los vehículos en mención que circulan, hace que no exista una base de datos clara y concisa de los mismos, la ministra de Transporte, Ángela María Orozco, afirmó que con este proceso se busca realizar un censo del número de vehículos venezolanos que circulan por territorio nacional.

Por lo cual, para realizar un muestreo en la zona comprendida en el polígono entre la avenida 1 y 6 y la calle 6 y 12, el sondeo, no arrojará unos datos viables y medibles, que

permitan establecer una base de datos clara y concisa del parque automotor de procedencia venezolana que circula por estas vías, en cumplimiento a uno de los objetivos propuestos.

Se realizó un conteo de vehículos en ejes centrales en horas pico, durante dos días, con el fin de establecer un conteo y tiempo de desplazamiento, los vehículos que fueron contados y registrado el tiempo son: Particular, taxis bus, busetas, motos y camión, es difícil en algunos casos establecer la procedencia por la cantidad de vehículos y velocidad, el primer día se realizó un conteo en la avenida 1 y 6, entre las horas de: 11:50 a.m., - 12:50 p.m., y se contaron 788 vehículos, distribuidos así: Particular 252 = 31,97%, taxis 200 = 25,38%, motos 331 = 42%., camión 5 = 0,63%

El segundo día en la calle 6 y 12 en las horas de: 3:50 a.m., - 4:40 p.m., se contaron 510 distribuidos de la siguiente manera: Particular 233 = 45,78%, taxis 113 = 22,15%, motos 163 = 31,96%., camión 1 = 0,19%. En los dos días se contaron más carros particulares y motos, la mayoría de procedencia venezolana.

En el proceso de búsqueda de la información a través de Internet se consultó en páginas oficiales de la ciudad de Cúcuta, cuyos resultados se presentan a continuación:

La Corporación Concejo Municipal de Cúcuta. Acta de Sesión Ordinaria No. 030, se reunió el primero del mes de Febrero del 2016, donde intervinieron diferentes actores sociales relacionados con la movilidad para tratar diferentes problemáticas relacionadas con el tema.

Al señor Secretario de Tránsito y Transporte Municipal se le realizaron una serie de preguntas las cuales iba contestado con datos y estadísticas. La pregunta número dieciocho, página 10 es la siguiente:

*¿Qué estadísticas se tienen de los vehículos Venezolanos que circulan en Cúcuta?"* manifiesta que de acuerdo a la estadística que se manejan de vehículos Venezolanos que transitan en el municipio, la Policía de Transito les entrega un informe que en el año 2015 se

pusieron 7421 órdenes de comparendos a vehículos de placa extranjera, entre los cuales 4247 han sido a motocicletas y 3174 a automóviles. Sugiere ver el anexo del anterior informe.

En la misma sesión interviene el señor Alfonso Jaramillo de la comisión de ciclismo urbano de la ciudad de Cúcuta, en lo referido a la movilidad solamente, señala que si se revisa la problemática de los trancones en todas las ciudades y en todo el mundo, indica que hay una ecuación muy sencilla pues el crecimiento de los autos es mucho mayor al de las vías para esos mismos autos, señala que en todas las ciudades del mundo han hecho transformaciones en arquitectura en construcciones, en ampliación de carriles.

Colombia en particular a Bogotá y a Medellín donde la bicicleta ha tomado un valor importante como movilidad, cree que muchos están pensando que las ciudades anteriormente nombradas por tener un clima diferente la movilidad también lo es, sin embargo cree que estos son una serie de mitos que se han creado al respecto, y expresa que en su caso usa la bicicleta como medio de transporte, pues hizo el ejercicio de vender su auto hace poco, realizando ejercicio día a día además refiere a que hay parqueaderos gratuitos de bicicletas,

En Cúcuta respecto a las bicicletas; Bogotá tiene cerca de 650.000 viajes en bicicleta, indica que allá hay infraestructura además de una cultura vial un poco más avanzada en este tema, refiere que Medellín está en los 180.000 viajes y que en Cúcuta estima que esta entre 3.000 y 4.000 viajes, indica que se han hecho algunas mediciones pues la Comisión de ciclismo ha estado trabajando con algunas Universidades y grupos de investigación en general de los estudiantes de Ingeniería civil de la Universidad Francisco de Paula Santander y grupos de investigación de Administración de empresas de la misma universidad, además de un grupo de Comunicación de la Universidad de Pamplona y expresa que se están conectando con grupos de la Universidad UDES manifestando que se está involucrando a la academia, indica que han traído por medio del Área Metropolitana personas importantes en el área de movilidad avanzada en bicicleta, transporte sostenible que vinieron de Medellín y Bogotá y algunos consultores a nivel internacional, manifiesta que para concluir desea resumir que en Cúcuta teniendo una empresa como Aguas Kpital, donde cincuenta de sus empleados pasaron de usar carro a usar la bicicleta apoyados y liderados por Hugo Vergel su gerente, también indica que el SENA otorgan

50 bicicletas a 50 estudiantes para que se movilicen durante todo el semestre, en la Universidad Francisco de Paula Santander en la Facultad de Administración de empresas se van a prestar 50 bicicletas con carné tipo biblioteca. Reitera su conclusión pues como Comisión de ciclismo están prestos a trabajar de la mano con todas las personas que necesiten, manifiestan que tienen mucha información y datos que han recogido durante sus cuatro años de experiencia.

Acorde a lo expresado en las anteriores páginas, la problemática que presenta el parque automotor de procedencia venezolana contribuye a la congestión vehicular, y las diferentes variables de tipo ambiental y social que genera un impacto negativo en la ciudad y su tejido social, por la contaminación del aire, la auditiva, visual, es decir, el medio ambiente, y sus factores bióticos los cuales son difíciles de establecer, dado que extiende en lo largo del tiempo. Por lo cual es importante que se tomen una serie de medidas que involucre todos los actores sociales.

## **Estrategias para mejorar la movilidad y el cuidado de la malla vial en el centro de la ciudad.**

Para proponer estrategias a la problemática presentada se debe involucrar a todos y cada uno de los diferentes actores sociales, que permitan una convivencia social armónica, en primera instancia el acatamiento de la normatividad referida a la internación de los vehículos de procedencia venezolana, y el cumplimiento de las leyes, decretos, resoluciones acerca de la movilidad vial. Por otra parte, se consultó sobre estrategias referidas al tema cuyos resultados se presentan a continuación.

Del texto *Ecologistas en Acción (2007)*, titulado: *Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible; medidas sobre las pautas de movilidad para reducir los impactos del automóvil* pág 11 y se cita textualmente lo siguiente:

Disminuir la velocidad de circulación en áreas urbanas es una herramienta muy efectiva y poco complicada en términos técnicos, aunque no tanto en términos políticos, de conseguir disminuciones considerables de los impactos asociados al tráfico. El resultado es un aumento de la habitabilidad de las zonas donde se aplica y una potenciación del uso de la calle hacia actividades de encuentro y recreo: el espacio que anteriormente era de uso casi exclusivo del tráfico es reapropiado por y para las personas.

La circulación a un máximo de 30 kilómetros por hora permite reducciones sustanciales de la contaminación acústica y del aire. Asimismo el peligro que supone el tráfico, y especialmente el automóvil, para el resto de usuarios se ve fuertemente disminuido<sup>6</sup>. La unión de estos tres efectos produce que las personas se encuentren cómodas en la calle, ya sea paseando, haciendo ejercicio, o simplemente charlando, y que la percepción de la calle como un lugar de tránsito pase a convertirse en un valor y un destino por sí misma.

*Reducción de la velocidad en las vías de acceso a las grandes. Urbes.* Es una medida muy efectiva y poco complicada en términos técnicos, no así políticos, de conseguir disminuciones

considerables de los impactos asociados al tráfico. Sobre todo en las grandes urbes donde las grandes vías de acceso han ido siendo absorbidas por la expansión urbana. Reducir la velocidad en las vías de acceso a las grandes ciudades a velocidades alrededor de los 80 km/h tiene una serie de beneficios contrastados, que no son sino los intrínsecos a la disminución de velocidad:

Reducción de la cantidad de contaminantes emitidos.

Disminución del ruido.

Reducción de la siniestralidad, tanto del número de accidentes como de su gravedad.

Reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>

Reducción de la congestión: al disminuir la velocidad, el tráfico se vuelve más fluido y constante, lo que reduce a su vez los impactos anteriores.

Es una medida que lleva tiempo implantada en algunas ciudades europeas, como Viena, Berlín, París, Munich o Rotterdam. Recientemente se ha planteado en el área metropolitana de Barcelona, en el marco de un plan de reducción de la contaminación del aire.

*Reducir el uso del automóvil mejorando la gestión.* Es claro que la única forma de disminuir los impactos debidos al uso excesivo del carro pasa por reducir su número o su utilización. Y es que los automóviles son responsables de gran parte de los problemas de habitabilidad de nuestras ciudades, pero también del mal funcionamiento del transporte público, y de la inhibición de los transportes no motorizados.

*Planes de movilidad de empresas.* El acceso al trabajo es uno de los motivos de viaje donde la ocupación de los vehículos es menor. Además, en el modelo de ciudad actual –donde cada vez más empresas deciden implantarse en la periferia– las posibilidades de acceso a determinados trabajos en transporte público son muy limitadas o imposibles, lo que fuerza al empleo del automóvil para acceder al puesto de trabajo. Es en este contexto donde surgen los planes de

movilidad de empresas, cuya intención es la de ofrecer alternativas de movilidad a estos trabajadores.

*Organización de la carga y descarga.* Algunos de los elementos claves en esta tarea son: el cambio de circulación de los vehículos en la zona peatonal; las franjas horarias para la entrega de mercancías; y la creación de zonas específicas de carga y descarga. Tomando como ejemplo la ciudad de Aalborg, en Dinamarca, donde se utilizó un sistema bien planificado, las medidas adoptadas fueron las siguientes:

Regulación de la carga y descarga, creando puntos intermedios de almacenamiento.

Redefinir, en beneficio de una mayor agilidad y velocidad en el reparto, los horarios y el tiempo de permanencia en las zonas de carga y descarga, en función de las características comerciales de cada zona y los tipos de vehículos.

Garantizar la disponibilidad de las zonas reservadas para carga y descarga por los comerciantes y repartidores a través de una vigilancia permanente, mejorando su señalización horizontal y vertical. Revisar los horarios de carga y descarga de contenedores de obra, papel, vidrio, entre otros, de manera que estas labores no incidan negativamente en la circulación ni en el bienestar de los vecinos.

*Pacificación del tráfico.* Se entiende por *pacificación* o *calmado de tráfico* la puesta en práctica de medidas que fuercen a los vehículos a circular a velocidades moderadas. De este modo, se hace más segura la convivencia de peatones, bicicletas y coches, al tiempo que se disuade del uso del automóvil o, al menos, se reducen sus impactos. Las actuaciones que más éxito tienen en la pacificación son: la construcción de elementos sobre la calzada –como lomos o resaltes–, el diseño de itinerarios sinuosos para los coches, y sobre todo la disminución del ancho de calzada. Las tres obligan a tener que disminuir la velocidad por cuestiones físicas.

*Medidas de índole fiscal para reducir el uso del automóvil.* Son medidas que incrementan el coste del uso del carro para disuadir de su empleo. Aunque resultan legítimas –no hacen sino

incrementar el gasto al medio de transporte que más costes de todo tipo origina al conjunto de la sociedad—, pueden resultar impopulares sobre todo por la idea, tan extendida como falaz, de que son injustas y facilitan el empleo del automóvil para aquellas personas que se lo “pueden permitir económicamente”.

Una forma de disminuir la oposición a estas medidas es invertir el dinero recaudado en mejoras para el transporte público, u otras inversiones de índole social, algo que no todas las Administraciones realizan. Además, se puede facilitar el acceso a la información sobre la inversión en transporte público que se hace con la recaudación, consiguiendo una transparencia que anime al ciudadano a colaborar por las mejoras.

Promover el uso de la bicicleta, por el medio ambiente, dada la contaminación que genera el transporte el general, afectando la salud integral de las personas producto de la polución, el ruido, el respirar el aire contaminado. Por otra parte el uso de la bicicleta contribuye a la salud de la salud de la comunidad en general, mente sana en cuerpo sano.

Si bien estas medidas planteadas son de modelos foráneos, se pueden analizar de manera detallada, realizar las respectivas modificaciones para ser implementadas en el contexto local, para todo tipo de vehículos sin importar su nacionalidad.



## Conclusiones

Del trabajo realizado se puede concluir lo siguiente:

Actualmente la movilidad representa un problema en la mayoría de ciudades del país, por la cantidad de vehículos tanto de transporte público como privado que circulan por los diferentes corredores viales, en la ciudad de Cúcuta, por ser zona fronteriza se pueden observar por las calles vehículos de placa venezolana, como colombiana.

En Cúcuta, se ha ido generando un incremento del parque automotor con placas venezolanas, estos vehículos han ocasionado problemas de movilidad, contaminación auditiva, afectación al medio ambiente y al comercio de vehículos nacionales; estos vehículos, transitan exentos de algunas normas y leyes de tránsito que ayudan al control vehicular, puesto que no hay una base de datos que permita la identificación total de estos vehículos, además, el aporte de tributo de estos vehículos es cero y, no contribuyen con los impuestos que permitan la inversión y reparaciones adecuadas de la malla vial, la inversión en infraestructuras y demás proyectos pertinentes de movilidad, además de afectar el sector comercial, pues, al ser vehículos a tan bajo costo, son más asequible que un vehículo nacional afectando, el comercio de automóviles en la ciudad.

La circulación del parque automotor de procedencia venezolana, es un problema público para los entes territoriales, donde no existe un consenso para diseñar políticas públicas para frenar esta problemática que afecta el comercio en general al no pagar impuestos, que se requieren para la inversión en infraestructura.

En general en el área céntrica de la ciudad de Cúcuta y sus diferentes ejes viales céntricos existe una gran congestión vehicular, lo que genera una serie de problemáticas económicas, sociales y de salud pública que impactan de manera negativa la convivencia social.

No se logró la caracterización del parque automotor de procedencia venezolana, dado que no existe un censo de los mismos, por el no acatamiento de las leyes y regulaciones vigentes, por la ilegalidad y el contrabando de este tipo de vehículos que afecta las empresas de comercialización de vehículos colombianos o importados.

En la ciudad de Cúcuta, no se conoce con exactitud el grado de contaminación del aire, por lo cual es importante que se lideren estudios a través de CORPONOR y las instituciones de educación superior pública y privadas, que permitan establecer, los niveles de afectación a la salud y el medio ambiente en general y se tomen las medidas preventivas y correctivas, según el caso, con el fin de mejorar la calidad del aire que se respira.

La importancia del tema ecológico, y en particular la defensa del derecho a gozar de un ambiente sano, ha sido objeto de especial interés por parte de las autoridades judiciales colombianas, y en particular de la Corte Constitucional, que ha producido abundante jurisprudencia en la materia. Igualmente la jurisprudencia se ha referido a los alcances de la protección jurídica del derecho a gozar un ambiente sano, la biodiversidad, de la conservación de áreas naturales de especial importancia, del desarrollo sostenible, de la calidad de vida y de la educación y la ética ambiental, elementos todos fundamentales para la sostenibilidad.

Por lo cual es factor clave, por parte de las entidades gubernamentales el acatamiento constitucional en la protección del medio ambiente en general, por lo cual tienen el deber y la obligación de implementar diferentes medidas restrictivas, que permitan generar una mayor conciencia ambiental, un mejor uso de los diferentes recursos. En lo referido a la movilidad urbana y la congestión vehicular y las diferentes problemáticas que ella acarrea, entre ellas el impacto ambiental que ocasiona la movilidad, por el uso del parque automotor de manera indiscriminada, por ende, la medida de pico y placa, resulta efectiva en la ciudad de Cúcuta.

El abuso del carro para movilizarse, es también responsable del mal funcionamiento del transporte público. Por eso no se puede hablar sólo de fomento del transporte público o no motorizado sin hablar de reducción del número de vehículos. Por su parte, las medidas encaminadas al fomento de los medios de transporte públicos y no motorizados pasan también

por mejorar el servicio, aumentando su competitividad con respecto al automóvil privado, atrayendo de este modo a un mayor número de usuarios, generando una mayor conciencia del adecuado uso del carro

El Alcalde de turno y su Concejo Municipal, junto con las diferentes autoridades de tránsito del orden nacional y regional, agilizar el proceso del censo e internación del parque automotor de procedencia venezolana, que permita la legalización de los mismos, con el fin que estos contribuyan con la contribución de valorización y estos recursos sean invertidos de manera eficiente y eficaz en el mejoramiento y cuidado de la malla vial actual. A su vez la educación continua de la comunidad en general para que se tome una mayor conciencia con el medio ambiente, por los efectos nocivos que causa el abuso constante del carro particular como medio de transporte.

Realizar estudios técnicos, sociales, económicos y de impacto ambiental viables y medibles sobre el mejoramiento de la malla vial y la infraestructura en general, que permitan un mejor uso y aprovechamiento del espacio urbano, de la viabilidad de los mismos se generen diferentes proyectos de inversión social a las diferentes problemáticas presentadas.

Es importante, el fomento de la convivencia social, mediante la realización de diferentes actividades de difusión culturales y pedagógicas, donde se vaya tomando una conciencia colectiva que la ciudad es de todos y para todos, e involucrar los diferentes sectores de la ciudad, donde las autoridades locales ejerzan un verdadero liderazgo social en pro del mejoramiento de la calidad de vida de los cucuteños y su área metropolitana, a través de la concertación donde los diferentes gremios exponga sus motivos y se llegue a un consenso global que beneficie de manera integral a todos los ciudadanos.

Es necesario generar conciencia ciudadana acerca del uso racional del automóvil particular, pues el uso amplio de vehículos contribuye al aumento de la contaminación ambiental.

## Referencias bibliográficas

Corporación Concejo de Cúcuta, (2016) Acta de Sesión Ordinaria No. 030. Disponible en: [http://www.concejocucuta.gov.co/PAGINA\\_WEB\\_2016/sistema/actas/febrero/ACTA030.pdf](http://www.concejocucuta.gov.co/PAGINA_WEB_2016/sistema/actas/febrero/ACTA030.pdf)

Ecologistas en Acción (2007), titulado: Ideas y buenas prácticas para la movilidad Redactado por: Mariano González, [contaminacion@ecologistasenaccion.org](mailto:contaminacion@ecologistasenaccion.org), Marqués de Leganés 12, 28004 Madrid Disponible en: [www.ecologistasenaccion.org](http://www.ecologistasenaccion.org).

El Espectador.com. (2018). 28 Diciembre. Duque amplió el plazo para la internación de vehículos venezolanos en la frontera. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/el-mundo/duque-amplio-el-plazo-para-la-internacion-de-vehiculos-venezolanos-en-la-frontera-articulo-831381>

Instituto de Estudios del Ministerio Público IEMP, (2013) Introducción a las Políticas Públicas: conceptos y herramientas desde la relación entre Estado y ciudadanía por: Torres-Melo J & Santander A. J. Bogotá, D. C., Colombia. Impreso en Colombia ISBN: 978-958-734-137-9 Disponible en: [http://www.funcionpublica.gov.co/eva/admon/files/empresas/ZW1wcmVzYV83Ng==/imgproductos/1450056996\\_ce38e6d218235ac89d6c8a14907a5a9c.pdf](http://www.funcionpublica.gov.co/eva/admon/files/empresas/ZW1wcmVzYV83Ng==/imgproductos/1450056996_ce38e6d218235ac89d6c8a14907a5a9c.pdf)

La Opinión, (2018). 9 Noviembre, Vía libre para internación de vehículos venezolanos. Disponible en: <https://www.laopinion.com.co/region/libre-para-internacion-de-vehiculos-venezolanos-165482>

Ministerio de Transporte (2018) Presidente Duque suspende decreto de internación de vehículos venezolanos en la zona de frontera. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7074/presidente-duque-suspende-decreto-de-internacion-de-vehiculos-venezolanos-en-la-zona-de-frontera/>

Miralles-Guasch, C y Cebollada, A. (2013) Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad Barcelona. Disponible en: [http://mobilitat.uab.es/Arxius\\_comuns/Publicacions/2003-](http://mobilitat.uab.es/Arxius_comuns/Publicacions/2003-)

Presidencia de la Republica (2018). En Las Regiones. Presidente ordenó suspensión de decreto de internación de vehículos y consideró necesario hacer un censo de actualización / consulte el Abecé. Cúcuta, publicado en 24/11/2018. Disponible en <https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2018/181124-Presidente-ordeno-suspension-decreto-internacion-temporal-vehiculos-considero-necesario-censo-actualizacion.aspx>

Superintendencia de Industria y Comercio (2012). Estudios de Mercado. Estudio del Sector Automotor en Colombia. Disponible en: [http://www.sic.gov.co/recursos\\_user/documentos/promocion\\_competencia/Estudios\\_Economicos/Estudios\\_Economicos/Estudios\\_Mercado/Estudiosobreelsectorautomotor.pdf](http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/promocion_competencia/Estudios_Economicos/Estudios_Economicos/Estudios_Mercado/Estudiosobreelsectorautomotor.pdf)

Ribeiro, et al. (2000). *Transporte e mudanças climáticas*, Mauad Editora e Coppe/UFRJ, Río de Janeiro.