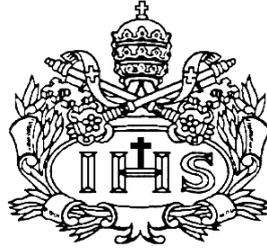


**MODELO URBANO REGIONAL DE ENCUENTRO BINACIONAL
COLOMBIA - VENEZUELA**



DIANA CAROLINA OTALVARO MEZA

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2009**

**MODELO URBANO REGIONAL DE ENCUENTRO BINACIONAL
COLOMBIA - VENEZUELA**



DIANA CAROLINA OTALVARO MEZA

PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTO

ARQ. OTTO FRANCISCO QUINTERO ARIAS

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

Bogotá D.C. 2009

Nota de Advertencia: **Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por que las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

FRONTERA CENTRAL COLOMBO - VENEZOLANA
“MODELO URBANO-REGIONAL DE ENCUENTRO BINACIONAL”

Contenido

INTRODUCCION.....	14
1. DEFINICION DEL AREA DE ESTUDIO.....	14
1.1 CÚCUTA	14
1.2 GEOGRAFÍA Y CLIMA	15
1.3 HIDROGRAFIA	16
1.4 RECURSOS NATURALES	16
1.5 HISTORIA	16
1.6 POBLACION	17
1.7 LOS CUCUTEÑOS	18
1.8 AREA METROPOLITANA DE CÚCUTA	19
1.9 TRANSPORTE TERRESTRE.....	19
1.10 TRANSPORTE AEREO.....	20
LA FRONTERA DE VENEZUELA Y COLOMBIA	21
LA INTEGRACIÓN FRONTERIZA	21
2.1 -Las tres zonas fronterizas sobresalientes.	22
2.2- El concepto de integración fronteriza.	22
2.3 La Frontera como factor de integración.....	23
2.4 Zona fronteriza Central – Norte de Santander – Tachira	23
2.5-El proyecto de Zona de Integración Fronteriza-ZIF.....	24
“Colombia: Departamento Norte de Santander	24
Venezuela: Estado Táchira	25
2.6 Concepto de Área Metropolitana Binacional	28
3. MARCO DE REFERENCIA CONCEPTUAL	31
3.1 ZONAS DE INTEGRACION FRONTERIZA.- DEFINICION	31
3.1.1 OBJETIVOS DE LAS ZIF	34
3.1.2 CRITERIOS PARA SU IDENTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN	35
3.1.3 ESTRATEGIAS A PROMOVER	35
3.1.4 COLOMBIA Y VENEZUELA: ZONA DE INTEGRACION FRONTERIZA	36
3.2 CIUDADES DE FRONTERA	37
3.3 MODELOS URBANOS	39
3.3.1 La Ciudad Lineal.	39
3.3.2 La Ciudad Jardín. (“City Garden”)	41
3.3.4 Ciudad Funcional.....	42
3.3.5 Nuevo Urbanismo	44
3.3.7 Entendiendo “La Ciudad”	48
3.4 ECOURBANISMO.....	49
3.5 HIBRIDACION.....	51
3.5.1 RURAL	51
Otras zonas rurales	52
3.5.2 URBANO	52
Megalópolis y regiones urbanas	53
3.5.3 ARQUITECTURA Y GLOBALIZACIÓN.....	53
3.5.4 HIBRIDACION EN LA CIUDAD CONTEMPORANEA	53
3.5.5 HABITABILIDAD	53
3.5.6 CONCEPTO DE DESARROLLO.....	55
4. ESTUDIO FISICO DEL TERRITORIO	55
4.1 CARTOGRAFIA RURAL.....	56
4.1.1 Clasificación de unidades del suelo	56
4.1.2 Clasificación del suelo Municipal.....	57
4.1.3 Conflictos usos del suelo.....	58

4.1.4 Cuencas Hidrográficas	59
4.1.5 Localización de Actividad Económica	60
4.1.6 Modelo de Ocupación Territorial	61
4.1.7 Sistema Ambiental.....	62
4.1.8 Sistema Funcional del Territorio.....	63
4.1.9 Zonas de Vida Municipal.....	64
4.2 CARTOGRAFIA URBANA.....	65
4.2.1 Áreas Libres.....	65
4.2.2 Clasificación del Suelo	66
4.2.3 Suelo de protección.....	67
4.2.4 Tratamientos del suelo	68
5. ANÁLISIS D.O.F.A	69
5.1 Fortalezas y oportunidades.....	69
5.2 Debilidades y amenazas.....	70
6. MODELO URBANO REGIONAL DE ENCUENTRO BINACIONAL.....	72
6.1 OBJETIVO GENERAL	72
6.2 OBJETIVO ESPECIFICO	73
6.3 LO BINACIONAL.....	73
7.- IMPORTANCIA DE LA FRONTERA COLOMBO – VENEZOLANA A NIVEL SUDAMERICANO	73
8 DESARROLLO DEL PROYECTO.....	74
8.1 OBJETIVO GENERAL DEL TERRITORIO:.....	74
8.2 ALCANCE DEL PROYECTO:.....	74
8.3 MARCO TEORICO	75
8.3.1 PRODUCCION LIMPIA	78
8.4 DELIMITACION DEL TERRITORIO	79
8.5 BASE PARA EL DESARROLLO DE LA PROPUESTA.....	79
8.6 COMPONENTES GENERALES.....	80
8.7 CRITERIOR DE OCUPACION	81
8.8 DENSIFICACION – PROYECCION DE LA POBLACION	81
8.9 ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE IMPLANTACION	83
BIBLIOGRAFIA.....	93

INTRODUCCION

Se desea desarrollar un modelo urbano que incentive las relaciones binacionales, creando áreas estratégicas de encuentro, utilizando la frontera colombo – venezolana como un área fluida que permite el intercambio comercial y cultural. Determinando áreas estratégicas de integración binacional mediante el estudio regional, urbanístico, y teórico, que faciliten la construcción del marco teórico-conceptual de manera clara y definida, con lineamientos para la elaboración de un modelo urbano con el cual se pueda alcanzar el desarrollo de las áreas de expansión urbana por medio del mejoramiento urbanístico que de lugar a espacios de encuentro y al mejoramiento ambiental, trayendo diferentes beneficios para la región.

1. DEFINICION DEL AREA DE ESTUDIO

1.1 CÚCUTA

Cúcuta es la capital del departamento de Norte de Santander y a su vez un distrito especial de acuerdo con la Constitución de 1991. Es un importante epicentro económico, histórico, cultural y deportivo de Colombia. Esta ubicada en el oriente de su departamento, en la Cordillera Oriental.

Su extensión territorial es de 1.176 km², mientras que su altitud es de 320 msnm y su temperatura media de 28 °C. Su población neta es de 742.689 habitantes, mientras que la del Área Metropolitana de Cúcuta es de 1'196.775. Su índice de desempleo es del 7.8%, es decir el más bajo del país después de Bogotá.¹

Tiene la categoría de Distrito Especial y conforma la frontera más activa de América del Sur. Está conectada por vías terrestres con Bogotá, Caracas y Cartagena. Su terminal aéreo, el Aeropuerto Internacional Camilo Daza es uno de los más transitados del país.²

Debido a recientes cambios en la Constitución de 1991, el nombre oficial de la ciudad es "Distrito Especial de Cúcuta", sin embargo es poco común que se le llame así, salvo en los documentos oficiales. Entre los apelativos más conocidos están *Ciudad sin fronteras*, *Perla del Norte*, *Ciudad verde* y *Ciudad de los árboles*. Hay 9 ciudades en el mundo que se llaman "Cúcuta".³

Su Zona Franca es la más activa de toda la república y de toda América Latina, debido a que Venezuela es el segundo socio comercial de Colombia.

Las industrias más desarrolladas son las lácteas, de construcción y de textiles. Es el primer productor a nivel nacional de cemento, arcilla y elementos similares. La minería también ocupa un importante reglón en la economía cucuteña. La Universidad Francisco de Paula Santander



¹ www.alcaldiadecucuta.gov.co

² <http://es.wikipedia.org>

³ <http://es.wikipedia.org>

de Cúcuta, junto a la Universidad Nacional de Colombia, son las únicas que ofrecen la carrera de Ingeniería de Minas en el país.

Con el crecimiento acelerado (debido al resurgimiento de 2007) la ciudad se ha posicionado como una de las principales ciudades del país en ámbitos varios, como educación, vivienda y especialmente desarrollo económico.

1.2 GEOGRAFÍA Y CLIMA

La Región está ubicada en las coordenadas 7°52'48"N, 72°30'36"O, en el oriente del departamento de Norte de Santander. Se asienta en el valle geográfico del Río Pamplonita, el cual tiene 25 km de ancho. La «Perla del Norte» es atravesada por este río, uno de los más importantes de la región y el cual era fundamental para la economía hace años, pues a través de él se transportaba cacao.

Hace parte de la Región Andina y la Región de los Santanderes . Limita al norte con Tibú; al occidente con El Zulia y San Cayetano; al sur con Villa del Rosario, Bochalema y Los Patios y al oriente con Venezuela y Puerto Santander.

En general el suelo urbano es plano, con algunas alturas de poca importancia, con una elevación promedio de 320 msnm. El área de la urbe es de 1.176 km², que representan el 5,65% del Departamento de Norte de Santander. Su temperatura media de 28°C (35°C en el día y 23°C en la noche) y su precipitación media anual de 1.041 mm . La temporada de vientos es -al igual que en casi toda la Región Andina- en Agosto.

Además Cúcuta se sitúa en un punto neurálgico y estratégico: hacia el oriente (aproximadamente 46 km) se conecta con la ciudad de San Cristóbal, y al sur con Bucaramanga. La ciudad es paso además de la Vía Panamericana y por ende paso obligado desde Colombia hacia Venezuela.¹

Tabla Climatológica de Cúcuta												
Temperatura (°C)												
Mes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dec
Mínima promedio	21.2	21.5	22.1	22.6	23.2	23.8	23.5	23.5	23.1	22.4	22.2	21.4
Promedio	25.7	26.2	26.7	26.9	27.6	27.9	27.8	28.2	28.1	27.1	26.3	25.4
Máxima Promedio	30.3	30.8	31.0	31.3	32.5	32.5	32.6	33.5	33.6	32.3	30.9	29.7
Precipitación, brillo solar y humedad relativa												
Mes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dec
Precipitación promedio (mm)	36.1	34.9	66.9	101.3	81.9	39.6	37.8	40.9	84.1	147.7	119.8	72.3
Días lluvia	7	7	8	11	11	12	12	11	11	12	12	8
Humedad relativa (%)	75	73	74	75	71	63	62	62	65	73	78	79

Brillo Solar (horas/mes)	208.2	170.2	159.9	141	179.6	171.7	199.7	210.7	198.3	192.6	190.0	191.3
Datos medidos en: Aeropuerto Camilo Daza IDEAM	Promedios anuales	Temperatura			Precipitación			Brillo Solar				
		Min	Med	Max	Total	Lluvia	Humedad					
		°C	°C	°C	mm	Días	%	horas				
		21,9	27,6	32,5	806	122	68	185				

1.3 HIDROGRAFIA

Sus principales fuentes hidrográficas son el Río Pamplonita y el Río Táchira, siendo el primero el más importante de la ciudad y el Norte de Santander. Su longitud es de 147 km y su área de 80.000 ha . La necesidad de transportar el cacao, principal riqueza de la región antiguamente, convirtió al río Pamplonita durante los siglos Siglo XVIII y Siglo XIX en el eje principal de su economía.

El **Río Táchira** hace parte de Colombia y Venezuela por lo que sirve de frontera natural para estas naciones. Su cuenca corresponde a 90.000 ha. Hace parte del Parque Nacional Natural Tamá . Sobre este río está ubicado el Puente Internacional Simón Bolívar que comunica a la ciudad con San Antonio del Táchira (Venezuela).¹

1.4 RECURSOS NATURALES

Cúcuta (tanto en su zona urbana como rural) se destaca por ser un importante núcleo ambiental colombiano gracias al cuidado y la protección de áreas verdes. De hecho dos de los pseudónimos hacen referencia a esta cualidad; "Ciudad de los Árboles" y "Ciudad Pulmón". La normatividad establecida por la Alcaldía de Cúcuta y Corponor (entidad del Ministerio del Medio Ambiente) influyen notablemente en la reducción de la emisión de gases, especialmente de aquellas que provienen de fábricas y del transporte automotor. Por esta razón, Cúcuta es una de las ciudades capitales con menor nivel de contaminación.

1.5 HISTORIA

Es una pieza clave en la Historia de Colombia, pues en ella se desarrollaron hechos de gran trascendencia como la Batalla de Cúcuta (que dio inicio a la Campaña Admirable de Simón Bolívar) y el Congreso de Cúcuta (donde fue creada la Gran Colombia).

La ciudad fue escenario de importantes hechos históricos que enmarcaron la creación de Colombia, como lo fue el Congreso de Cúcuta, en el cual se redactó la Constitución de Cúcuta en la que se crea la Gran Colombia uniendo la Nueva Granada (Colombia y Panamá) y Venezuela. Más adelante Quito (Ecuador) pasó a ser parte de esta enorme nación. Aún se conservan todos los lugares donde se desarrollaron los hechos anteriormente mencionados: la Casa de Santander.

También destaca la Batalla de Cúcuta, que fue la primera parte de la Campaña Admirable, con la que Simón Bolívar libertó a Venezuela.

En 1991 mediante el Decreto No. 000508 es creada el Área Metropolitana de Cúcuta, compuesta por Cúcuta -como núcleo principal-, así como Villa del Rosario, Los Patios, El Zulia, Puerto Santander, y San Cayetano.

Gracias a que esta conurbación existe legalmente, se están desarrollando importantes proyectos para el desarrollo de la ciudad.¹

Durante el período precolombino, el área que actualmente es Cúcuta fue habitado por indígenas Chitareros y Mutilones, pertenecientes a la familia lingüística Chibcha y de descendencia Caribe. Las tribus se caracterizaban por tener costumbres nómades y practicaban la agricultura y la artesanía. Éstos pueblos indígenas se asentaron en las riveras de los ríos Zulia, Tarra, Sardinata, Catatumbo, Pamplonita y Táchira.



Los españoles llegaron a los valles de Pamplona, en donde en homenaje a la Pamplona española fundaron la ciudad con el nombre de Nueva Pamplona. La nueva fundación atrajo pronto numerosos pobladores por la bondad del clima y por las riquísimas minas de oro que se descubrieron en la región.

1.6 POBLACION

Total: 669.914 hab.

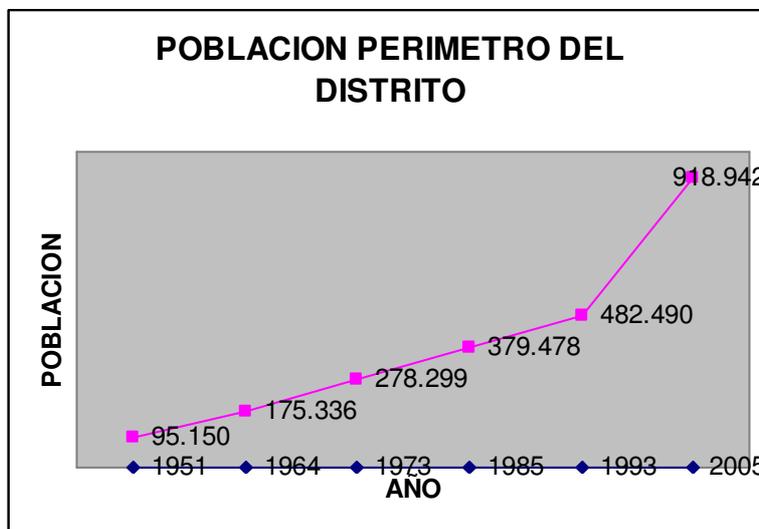
Densidad: 638 hab./km²

Area Metropolitana: 1'098.187 hab.

Esta cifra fue establecida por el Censo de 2005-2006 y posiciona a la ciudad como la más poblada del departamento y la sexta (6°) del país.

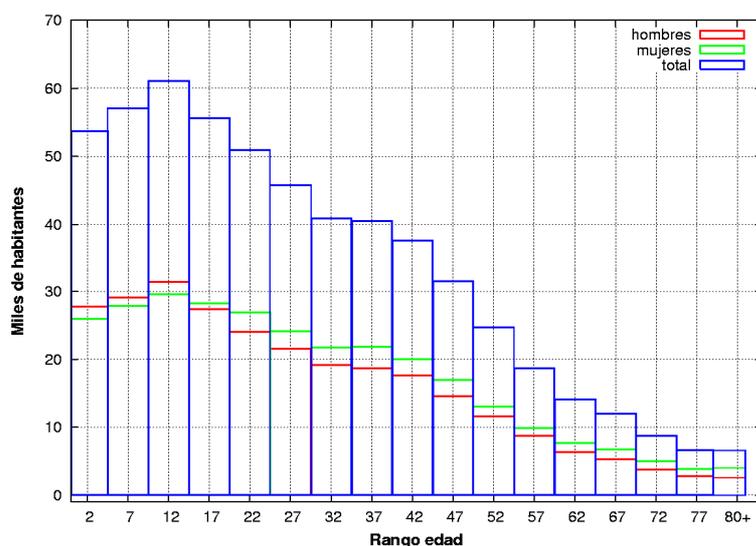
Cúcuta mantiene la tendencia nacional de crecimiento urbano masivo, y que contrae a la población rural. La ciudad contiene más del 70% de la población del departamento de Norte de Santander, departamento del cual es su capital.

En Cúcuta el proceso de urbanización acelerado no se debe exclusivamente a la industrialización, ya que existen unas complejas razones políticas y sociales como la pobreza y la violencia, las cuales han motivado la migración del campo a la ciudad a lo largo del siglo XX,



determinando un crecimiento exponencial de la población en las zonas urbanas y el establecimiento de cinturones de miseria en sus alrededores.

Cúcuta, desde 1951 a 2005, ha incrementado su volumen de población de forma continua, aún cuando en el transcurso de este periodo ha dado origen a otros municipios (El Zulia, Tibúy Puerto Santander). No obstante, vista la evolución de la población en tasas de crecimiento ésta ha descendido desde 4,97% en 1964, hasta 1,61% en 2005.



1.7 LOS CUCUTEÑOS

El cucuteño es definitivamente un personaje como pocos en lo que se refiere a la facilidad para hacer amigos y el buen trato a los visitantes. El cucuteño es alegre por naturaleza, simpático y muy buen amigo, gente amable y cordial.

El cucuteño es conocido comúnmente como "toche", nombre del turpial (*Icterus icterus*). ave nacional de Venezuela.

El periodista **Jorge Rolón García**, en su columna semanal en **La Opinión**, escribió que "El cucuteño es inconforme por tradición; es alegre, bullanguero, parrandero, mentiroso, chismoso, satírico y hablador. Todo lo que tiene es importado, así sea de San Antonio, y es el portador único de cualquier artículo o prenda, no importa que lo haya adquirido en el mercado La Sexta. Es el que viste mejor, el que mejor baila y cuando 'toma' nunca se embriaga. Su hijo es el primero en el colegio, la universidad, el deporte y en cualquier otra actividad".

El cucuteño es contradictorio, egoísta y generoso, según sus emociones; es esquivo a asociarse, individualista e inseguro; es solidario cuando la realidad se lo plantea; empresario y, sobre todo, comerciante por necesidad; enamorado de su tierra cuando está lejos, y sin compromisos cuando la está viviendo; muy apegado a su familia, ama porque sí y es sincero y

respetuoso, discreto y sabe guardar sus límites en su trato para con los demás. Por encima de todo, es honesto y sincero, con humor a flor de labios.

Ètnicamente, tiene los aportes caribe (motilón), chibcha (chitarero) y negro y blanco.

El lenguaje cucuteño está influido por el venezolano, en cuanto a las expresiones no académicas sino desordenadas, pero con gran connotación.

Los ciudadanos de Cúcuta son apasionados por el fútbol, el tenis y el golf.

1.8 AREA METROPOLITANA DE CÚCUTA

El Área Metropolitana de Cúcuta es una conurbación ubicada en la región oriental del departamento de Norte de Santander. Su núcleo principal es Cúcuta y los municipios periféricos: Los Patios, Villa del Rosario, San Cayetano, El Zulia y Puerto Santander. Fue creada por la Ordenanza No. 40 del 3 de enero de 1991, y puesta en funcionamiento por el Decreto No. 508 del 3 de julio de 1991.⁶⁵ También rige su funcionamiento de acuerdo a la *Ley 128 de 1994* ("Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas").⁴

El Alcalde de Cúcuta tiene autoridad sobre todos los municipios de esta conurbación bajo la figura de "Alcalde Metropolitano", aunque estos entes territoriales conservan su autonomía.

Municipios	Extensión km ²	Población (hab)	Densidad (hab/km ²)	Altitud msnm	Distancia Cúcuta (km)	Mapa del Área Metropolitana
Cúcuta	1.176	918.942*	638	320	0	
Villa del Rosario	228	164.210*	281	395	7	
Los Patios	133	158.048*	436	320	5	
Puerto Santander	40.6	16.360*	402	100	56	
El Zulia	537	26.049*	30	220	14	
San Cayetano	168	14.308*	25,6	235	17	
Total	2.416	1.298.187*	320	—	—	
*Datos del censo realizado por el DANE68						

1.9 TRANSPORTE TERRESTRE

La capital nortesantandereana dispone de tres vías principales. La primera la comunica con Venezuela (a través de San Cristóbal), la segunda la conecta con la Costa Atlántica colombiana (a través de Ocaña) y la tercera -y última- la conecta con Bogotá, Medellín y demás ciudades de Colombia mediante la vía hacia Bucaramanga (la cual está siendo ampliada a 4 carriles).

⁴ <http://es.wikipedia.org>

1.10 TRANSPORTE AEREO

Cúcuta cuenta con el Aeropuerto Internacional Camilo Daza, el cual fue inaugurado el 10 de octubre de 1971 por el entonces Presidente de la República, Misael Pastrana Borrero y su Ministro de Obras Públicas, se le dio al aeropuerto el nombre de Camilo Daza como homenaje al precursor de la aviación y fundador de la Fuerza Aérea Colombiana.

En el 2005 la Aeronáutica Civil de Colombia anunció una renovación del Aeropuerto, buscando transformarlo en uno de los más modernos de toda la nación, contará con una infraestructura y diseños más contemporáneos, complementados con una potente iluminación nocturna.

En forma indirecta también se cuenta con el Aeropuerto General Juan Vicente Gómez del vecino municipio Venezolano de San Antonio del Táchira, el cual es usado regularmente por los cucuteños para viajar a Venezuela y así evitar el pago de un vuelo internacional originado desde Colombia. El Aeropuerto posee conexiones directas con las ciudades venezolanas de Maracaibo, Mérida, Valencia y Caracas.

LA FRONTERA DE VENEZUELA Y COLOMBIA⁵

MAPA 1. Fronteras Binacionales, Elaboración propia a partir de Mapa de Colombia y Venezuela obtenidos de www.viajeros.com.



LA INTEGRACIÓN FRONTERIZA

“La República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela comparten una extensa frontera de aproximadamente 2.219 km., desde el extremo norte del continente en el punto Castilletes de la Guajira o Goajira hasta la Piedra del Cocuy sobre el río Orinoco”.

⁵ Extracción documento Frontera Colombo – venezolana “Corredor fronterizo binacional Tienditas”, Proeza Consultores LTDA. Cúcuta – San Cristóbal 21 de junio de 2007.

2.1 -Las tres zonas fronterizas sobresalientes.

“La frontera común tiene características físicas diferentes de acuerdo a su situación geográfica , pero con una gran identidad de comportamiento de relaciones humanas entre sus pobladores, con base en material cartográfico, imágenes satelitales e inspecciones de campo del equipo interdisciplinario de los consultores, se pueden distinguir en la frontera colombo-venezolana (ó venezolana-colombiana) tres grandes regiones naturales, a saber:

°-**Zona Norte:** comprendida del lado venezolano, por el costado occidental del Lago de Maracaibo, Estado Zulia y por el lado colombiano por los Departamento de la Guajira y del Cesar (parte norte y media). Aproximadamente: 62.000 km².

°-**Zona Central:** cubre del lado colombiano el Departamento Norte de Santander, y del lado venezolano el Estado Táchira y parte del Estado Zulia esto es el sur del Lago de Maracaibo, (Municipios: J.Ma Semprum, Catatumbo, y Colón Catatumbo). Aproximadamente 45.000 km²

°-**Zona Sur:** que por su extensión puede tener considerase como una sola o en dos componentes:

..*De los llanos:* que abarca de colombiano el Departamento de Arauca y del venezolano el Estado Apure.

..*De la Orinoquía:* integrada por el costado colombiano por la parte oriental de los Departamentos de Vichada y Guainía y del venezolano, parte sur oriente del Estado Apure y occidental de los Estados Bolívar (cuña), y Amazonas.

Algunos aspectos comunes de las Zonas:

Se pueden agrupar algunas características comunes a las tres zonas, ya que se denominan fronterizas no solo por estar en la frontera, sino por sus múltiples relaciones de diferente tipo, estas pueden ser:

°-Polos de comunicación o conurbaciones enfrentadas. Ejemplo Maicao-Paraguaiipoa, Área de Cúcuta-San Antonio, Ureña, Arauca- El Amparo-Guasdualito, Arauquita-La Victoria, Puerto Carreño-Ayacucho.

°-Territorio relativamente abierto, pocos obstáculos naturales a excepción de la Serranía de Perijá.

°-Los habitantes con raíces comunes, etnia, lazos familiares, costumbres,

°-Quejas de las gentes respecto al tratamiento centralista e incomprensión sobre las situaciones que viven, alto sentido nacionalista hacia su país, creen en la integración con el país vecino, pero también con su propio país”.

2.2- El concepto de integración fronteriza.

“La integración fronteriza ha existido desde épocas inmemorables, los indígenas guajiros, los motilonos, chitareros, cuivas etc, no conocieron fronteras, los mismos conquistadores

españoles recorrieron el territorio común y los fundadores de ciudades estuvieron integrados, y no hablar en las gestas de independencia el grado de hermandad bolivariana para lograr la libertad, en la consolidación de las Repúblicas con sus guerras civiles también se presentaron uniones como la de entre los dos partidos que se disputaban el poder en sus naciones.

En el Siglo XX se realizaron muchos actos integracionista como por ejemplo los sistemas ferroviarios y la navegación por el Lago de Maracaibo, el inicio del convenio de la caña de azúcar colombiana procesada en Ureña”.

2.3 La Frontera como factor de integración

“La frontera divide, pero no impide que los factores de la producción circulen en el sentido de sus corrientes seculares o naturales.

Es en la frontera donde se produce el primer encuentro, el más dinámico, entres dos economías vecinas. Del choque de sus similitudes surgen posibilidades de intercambio. Del encuentro de jurisdicciones administrativas, aduaneras, monetarias y fiscales se derivan desniveles que a su vez actúan como factores de atracción para extraer algún provecho de su existencia. Por todo ello, la frontera merece considerarse como tierra de avanzada, lugar de prueba de las corrientes comerciales y crisol de nacionalidades”.

2.4 Zona fronteriza Central – Norte de Santander – Tachira

Aspectos generales

“La zona fronteriza central, está compuesta por la parte venezolana el Estado Táchira y una parte del sur occidente del Estado Zulia y por Colombia el Departamento Norte de Santander.

Se puede decir que esta zona es la más dinámica y viva no solo entre los dos países sino de Latinoamérica, a lo largo de su extensión se presenta cruces de frontera entre los habitantes en forma de hecho ya que solo existe habilitados para transporte tres: los puentes Bolívar, Santander y Unión.

Al recorrer la frontera se observa que los habitantes de lado y lado transitan, se comunican, realizan compras, asisten a centros educativos o de salud etc., así

C V:

º-Río de Oro-La Pista / Frontalia

º-Vetas de Oriente / Pto. Socuavo

º-Tibú, Tres Bocas / Casigua

º-Puerto Santander / Boca del Grita, Orope (Puente Unión)

º-Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios / San Antonio, Ureña (Puentes Bolívar y Santander)

º-Ragonvalia (Caliche) – Las Delicias

º-Herrán – Las Delicias, Villa Páez (Puente peatonal El Tabor)

La zona se caracteriza por tener en común una hidrografía. La cuenca del río Catatumbo del Lago de Maracaibo al cual tributan la mayoría de los ríos, gran parte de los cuales nacen en

Colombia, como son el río Zulia y el Pamplonita. Otra menor parte al sistema Arauca-Apure-Orinoco”.

2.5-El proyecto de Zona de Integración Fronteriza-ZIF.

“Uno de los experimentos más interesantes que se presentan en el proceso integrador es de la Zona de Integración Fronteriza ZIF, que lideran el Táchira y el Norte de Santander. El primer esquema se elaboró en 1991 con participación además de las Gobernaciones de CORPONOR del lado colombiano del lado venezolano CORPÒSUROESTE, el Ministro del Ambiente y RN, así como otros organismos.

Del estudio adelantando en 2004-5 se extraen algunos datos o conceptos”.

Caracterización General

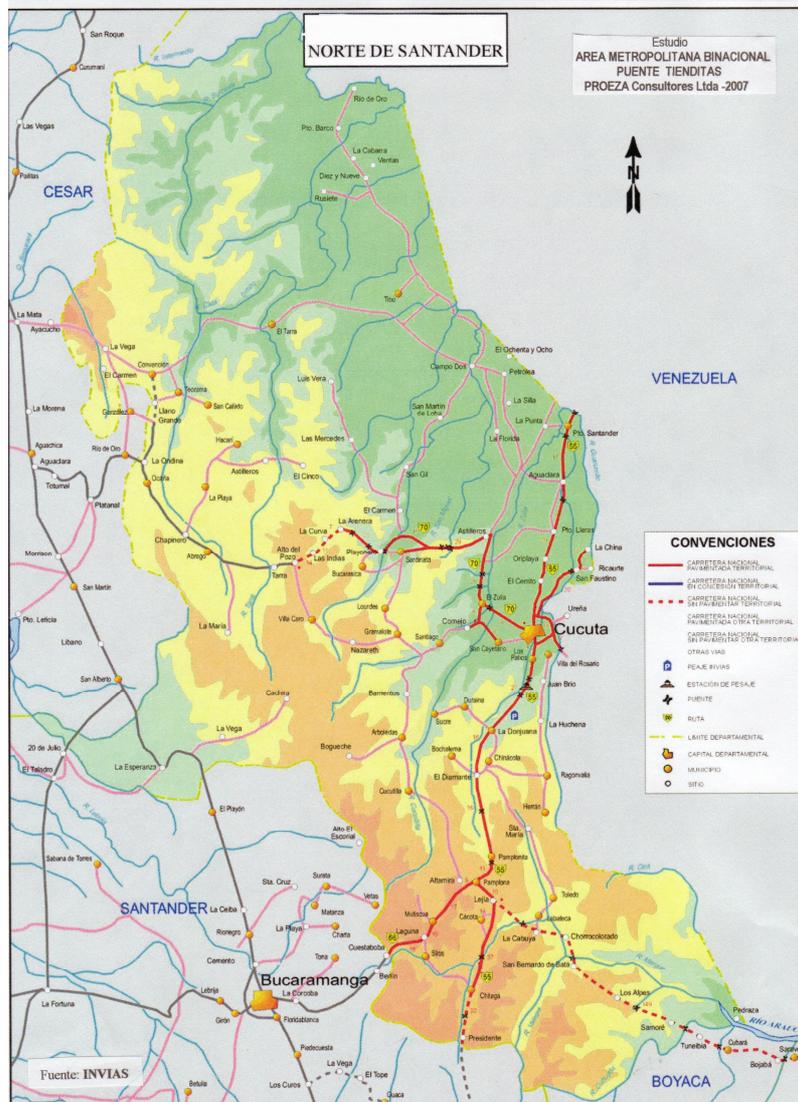
“Colombia: Departamento Norte de Santander

Este departamento fronterizo tiene una población según el censo de 2005 de 1'228.028 habitantes, con una concentración urbana del 70% y un crecimiento del 2.85% anual. Su capital Cúcuta, junto con sus municipios aledaños conforma un área metropolitana cercana a los 750.000 habitantes.

Localizado entre los 6º 58' y 9º 15' de latitud norte y los 72º 00' y los 73º 35' de longitud occidente. Con una extensión de 27.212 kilómetros cuadrados según documento del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, con un perímetro de 1053 kilómetros de los cuales 478 kilómetros corresponden a límite con Venezuela. (Ver mapa general de Norte de Santander).

Su altitud, clima, topografía y clase de suelos es variado dependiendo de las diversas regiones. La actividad económica departamental y en especial el Área Metropolitana de Cúcuta, tradicionalmente ha tenido una orientación hacia el sector terciario y dentro de este el comercio minorista, orientado a los compradores venezolanos y menor hacia la actividad productiva.

MAPA GENERAL DE NORTE DE SANTANDER



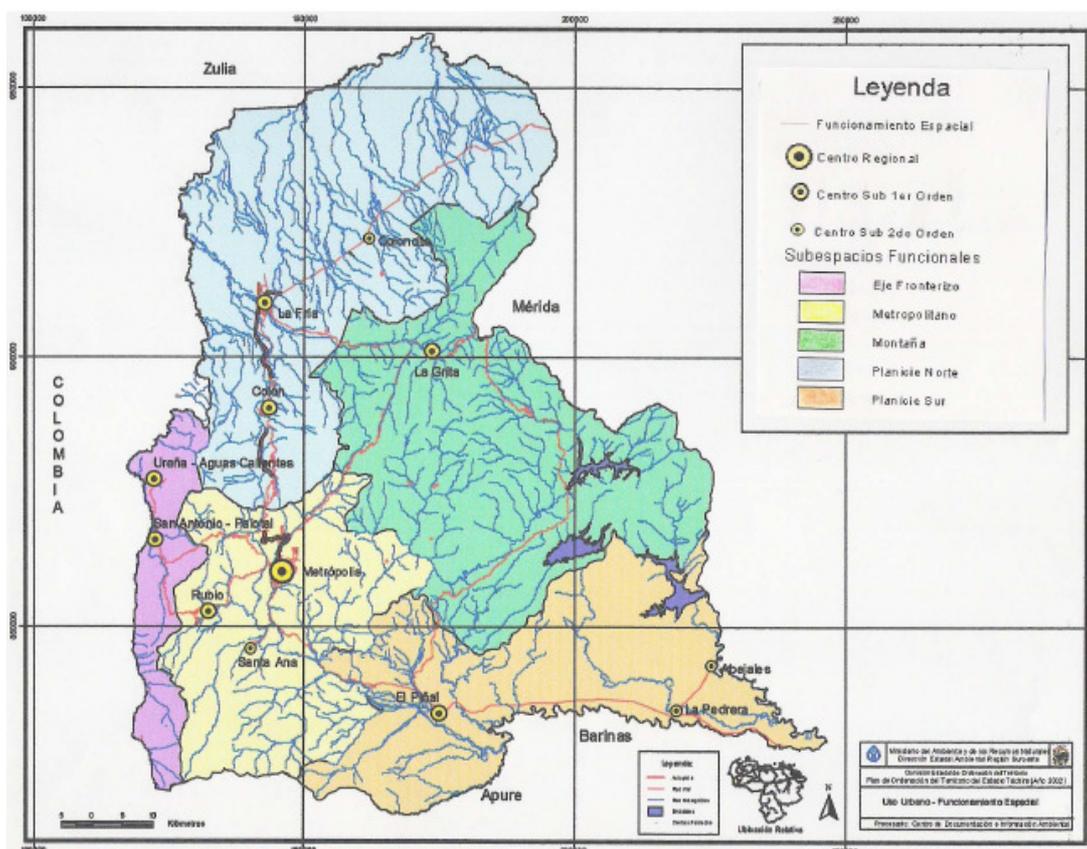
Mapa 2. Norte del Santander. Fuente: www.nortedelsantander.gov.co.

Venezuela: Estado Táchira

El fronterizo Táchira está ubicado en la parte sur - occidental de Venezuela, Región Occidental, cuenta con una extensión territorial de 11.100 Km², una población aproximada al millón de habitantes, limita con los estados Zulia, Mérida y Apure, y posee vínculos funcionales con Colombia ya que es un estado limítrofe fronterizo con una actividad económica muy destacada.

Al analizar el Plan de Ordenación del Territorio del Estado Táchira, el mismo se halla conformado funcionalmente por los siguientes subespacios:

- a)- Subespacio Metropolitano: Conformado por el Área Metropolitana de San Cristóbal (San Cristóbal-Táriba-Palmira-Cordero-Capacho Nuevo-Capacho Viejo-San Josecito), la cual se constituye como el Centro Regional, que complementada Rubio y Santa Ana conformará el Sistema Metropolitano del Estado. El Área Metropolitana liderará la Región Urbanística Regional, integrada por los Estados Táchira, Mérida, Barinas, Apure y el Sur del Lago del Estado Zulia.
- b)-Subespacio Fronterizo: En este subespacio se pueden distinguir tres (3) sectores diferenciados por su nivel de dinámica en la relación con centros urbanos de la República de Colombia. El primero lo lidera el Eje San Antonio-Ureña-Aguas Calientes, que a su vez formará parte de la conurbación binacional de las Áreas Metropolitanas de San Cristóbal y Cúcuta; el segundo liderizado por la población de Delicias; y el tercero por las poblaciones Orope y Boca de Grita.
- c)-Subespacio Norte: Está conformado por la Planicie Norte del Estado. Está liderizado por La Fría y además se ubican los centros poblados Colón, Coloncito, La Tendida, y sus áreas de influencia. Estos centros poblados son objeto de la estrategia de desconcentración regional, junto con San Juan de Colón, Las Mesas y San Félix.
- d)-Subespacio Sur: Está conformado por la Planicie Sur del Estado y liderizado por San Rafael del Piñal que junto con Naranjales y La Morita se constituyen en el eje dinamizador de la actividad económica del sur del Estado.
- e)-Subespacio de Montaña: Liderizado por La Grita, donde además se ubican Pregonero y Queniquea”.



Mapa 3. Estado Táchira. Espacios Funcionales. Fuente: Plan de Ordenación del Territorio del Estado Táchira.MARN.

Preselección de los municipios

“Para el proceso de preselección de los municipios para el estudio, se optó por revisar los documentos existentes hasta el inicio del mismo, que esbozaran alternativas de ZIFs y en donde se previeran proyectos de integración física. En consecuencia se determinó que los municipios por incluir son: Por el Norte de Santander, Pamplonita, Ragonvalia, Herrán, Pamplona, Chinácota, Durania, San Cayetano, Toledo, Santiago, Bochalema, Cúcuta, Los Patios, El Zulia, Villa del Rosario, Puerto Santander; y por el estado Táchira, Bolívar, Pedro Maria Ureña, Ayacucho, García de Hevia, Rafael Urdaneta, Independencia, Libertad, Junín, Lobatera, San Cristóbal, Cárdenas, Córdoba, Michelena, Torbes, Andrés Bello, Guasimos, Panamericano y Fernández Feo. Esta selección corresponde al 23 % del territorio y el 70% de la población del Departamento Norte de Santander según proyecciones oficiales del DANE para el año 2004; y al 54,1 % del territorio y el 86,1 de la población del Táchira, según censo INE 2001”.

Resultados del estudio sobre la ZIF:

“Se transcriben textualmente los resultados del Estudio de la ZIF realizado en el 2005 con participación de la Universidad de los Andes sede Táchira, la Universidad F. de P. Santander-UFPS, la Universidad Libre-ULC, y las Gobernaciones.

º-El patrón general de la situación en la zona fronteriza estudiada, evidencia la existencia de un amplio consenso en la aceptación de los aportes que la integración regional, a través de la Decisión -501 prestaría a estas poblaciones fronterizas. Estos aportes se refiere» a la búsqueda del crecimiento económico, la mejora en las condiciones de vida de los habitantes y la reducción a largo plazo de los desequilibrios que la integración produce en la frontera, al igual que la promoción de funciones ambientales, sociales y culturales, que puedan considerarse como externalidades y contribuyan a la provisión de bienes públicos.

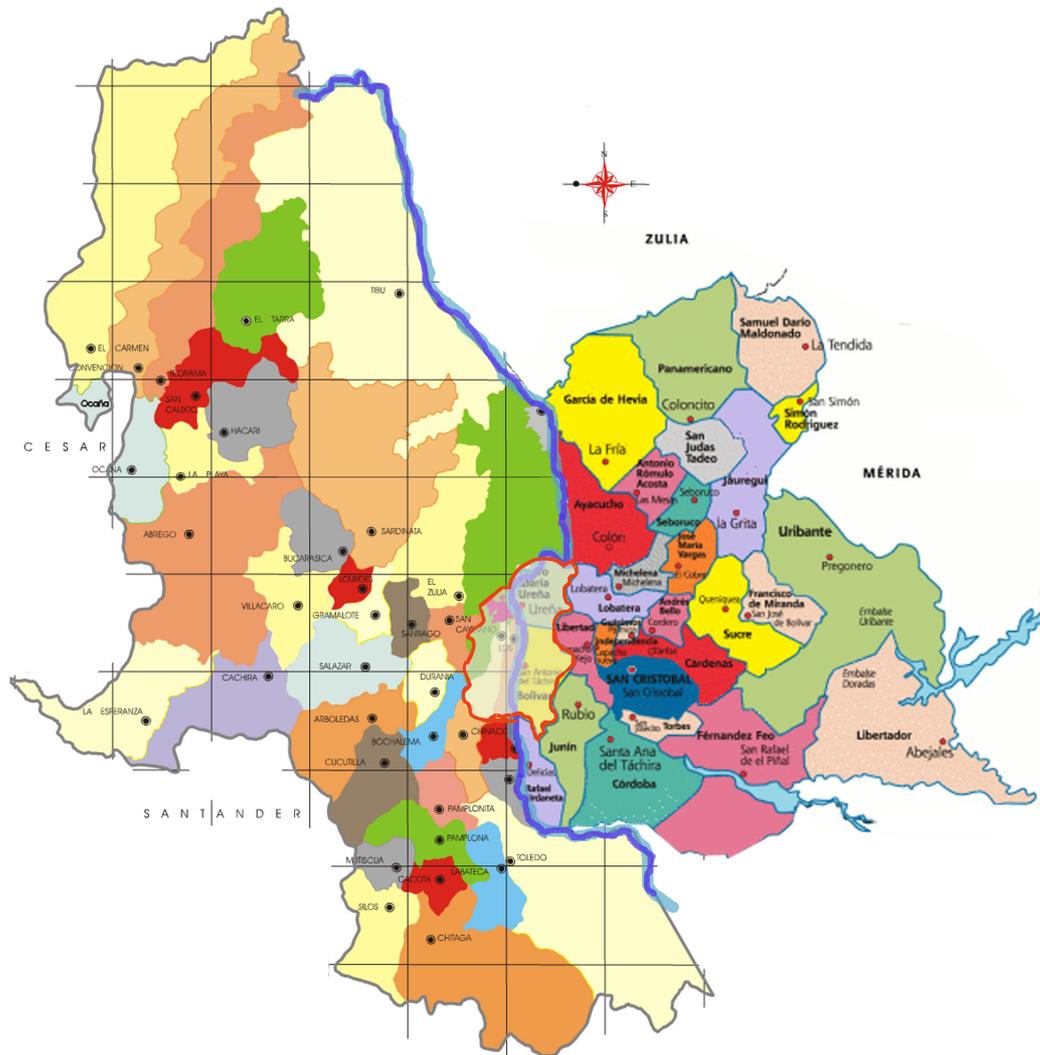
º-Desde el punto de *vista espacial territorial* se plantean las siguientes situaciones: la existencia de discontinuidades territoriales en la ZIF resultante y la inclusión de ciudades metropolitanas, tradicionalmente polos de atracción de recursos y población (San Cristóbal y Cúcuta) o no adyacentes al límite internacional. La situación de crear una ZIF que incluya estos espacios y estas poblaciones es posible si se implementan políticas dirigidas a redistribuir la población en el espacio de una forma más organizada y de una forma coordinada y conjunta con el país vecino, antes que dejar la situación con su presente status *quo*, pues tales acciones podrían ayudar a desconcentrar o a organizar el espacio de una forma más armónica. Estas discontinuidades territoriales evidenciadas puedan en parte ayudar a dirigir *más acertadamente* la ejecución de las políticas hacia estos espacios y hacer más eficiente lo dispuesto en la voluntad de los estados respecto a la integración subregional en la Decisión 501.

²-Lo *funcional* destaca las relaciones que se producen entre los distintos actores sociales que hacen vida en la frontera, haciendo énfasis en los flujos de tipo material e inmaterial entre ellos. Se consideraron las relaciones entre los sectores públicos y privados y se destaca que a pesar de la participación del sector privado en las reuniones conjuntas con el sector público y las relaciones de colaboración entre ellos, se requiere profundizar los vínculos interinstitucionales privados a fin de promover la cooperación en las áreas específicas propias de cada sector. Por lo tanto se recomienda que los sectores privados refuercen las asociaciones interempresariales e íntergremiales al igual que se sugiere el fortalecimiento de la capacidad de gestión pública en aspectos relacionados con la cooperación translimítrofe”.

2.6 Concepto de Área Metropolitana Binacional

“La zona central de la frontera entre Venezuela y Colombia (Estado Táchira y Departamento Norte de Santander), esta muy unida por diversos vínculos no solo geográficos, sino familiares, afectivos, de negocios etc.

Se presenta en esta una conurbación muy especial, integrada por parte de Venezuela por los Municipios Pedro María Ureña (Ureña, Aguas Calientes, Tienditas) y Municipio de San Antonio (con Peracal, Palotal etc.), y por Colombia los Municipios de Cúcuta, Villa del Rosario y Los Patios, que conforman de hecho una real Área Metropolitana Binacional.



Mapa 4. Elaboración propia a partir de Mapa de Norte de Santander obtenido de www.nortedesantander.gov.co. Y Mapa del Estado de Táchira obtenido de www.gobiernoenlinea.gov.ve.

Dentro de este territorio binacional, existen múltiples elementos físicos de integración, históricos como por ejemplo el Templo de Villa del Rosario donde los diputados de Venezuela, Ecuador y la Nueva Granada (con Panamá) acordaron la unión en “La Gran Colombia”, o de integración de negocios como el Central Azucarero del Táchira en Ureña que procesa caña colombiana para producir un azúcar binacional. Esto para no llegar a ejemplos culturales, étnicos, económico sociales etc.

Los dos costados los separa o une el Río Táchira, que se atraviesa a través de dos puentes: el General Simón Bolívar (La Parada de Villa del Rosario – San Antonio) y el General Francisco de P Santander (El Escobal de Cúcuta – Ureña), a través de los cuales existe una gran circulación (y congestión) de vehículos de tipo turístico y de comercio exterior.

Esta área es considerada la más activa o “viva” de Latinoamérica, con más de un millón de habitantes, un gran intercambio económico, excelentes relaciones entre las autoridades civiles

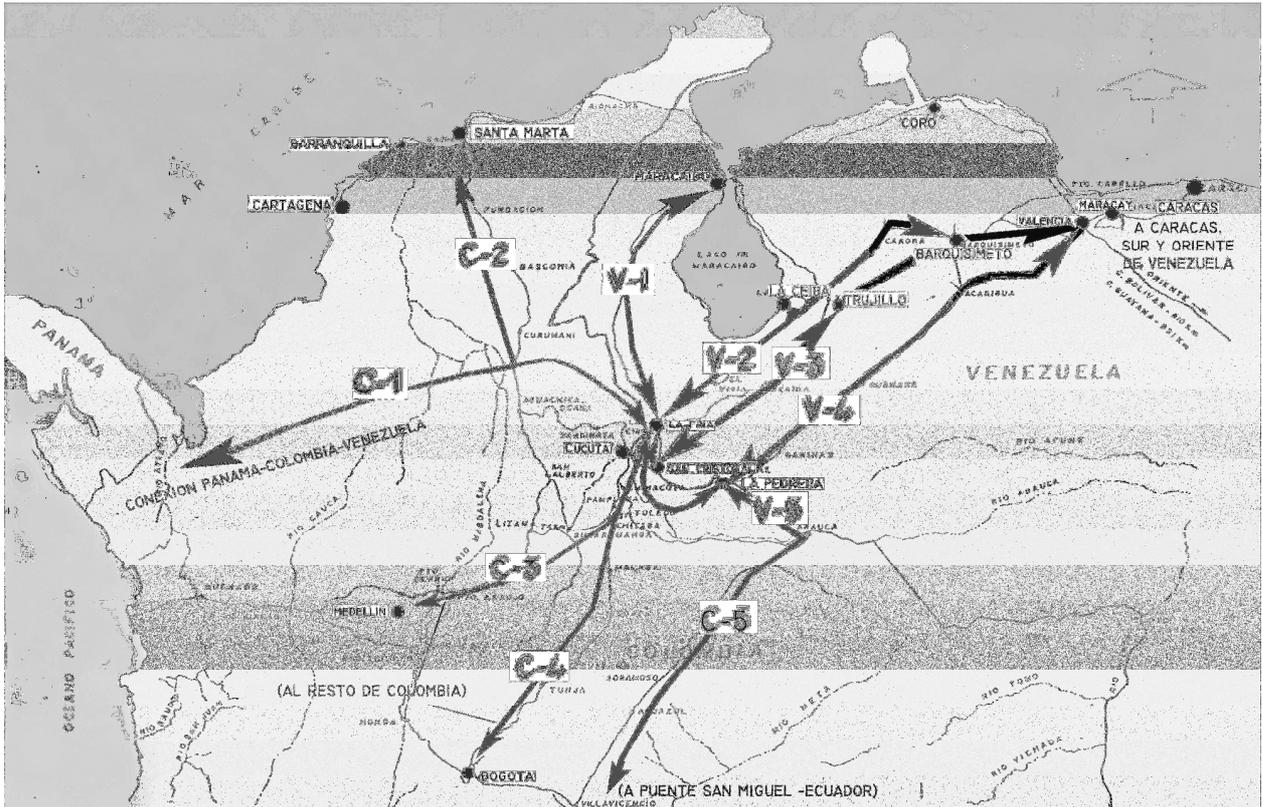
y militares así como de los habitantes en general que conviven pacíficamente y en gran armonía, y ansían día a día el tener una mayor integración.

Tanto en la Gobernación del Estado Táchira, y sus municipalidades de Ureña y San Antonio, como la Gobernación de Norte de Santander y los Municipios de Cúcuta, El Rosario y Los Patios, tienen proyectos de desarrollo relativos a hacer más competitivas y vivibles sus jurisdicciones y adelantar megaproyectos, como por ejemplo en Venezuela el “Plan Rector San Antonio-Ureña” y en Colombia, los “anillos viales” las “megaproyectos e intersecciones viales”, “ Sistema de Transporte Masivo-SITM,” (que podría ser fronterizo) etc..

La experiencia y la necesidad de trabajar conjuntamente por el desarrollo del área común, inducir y presentar condiciones para un mayor desarrollo, apoyo al desarrollo empresarial que genere trabajo e ingreso para los habitantes, mejoramiento de las condiciones socioeconómicas, elevación de las coberturas en salud, educación, nutrición , etc., llevan a trabajar conjuntamente para obtener mejores objetivos.

Todo ha llevado a formular la ejecución de un proyecto tendiente a la institucionalización de un:

AREA METROPOLITANA BOLIVARIANA, o binacional, o colombo-venezolana fronteriza. Se han propuesto varios nombres, lo cual se puede adoptar posteriormente, algunos funcionarios han propuesto el nombre de **ÁREA** metropolitana Bolivariana que evoca nuestro común Libertador Simón Bolívar que es símbolo y vínculo de unión binacional”.



PRINCIPALES CONEXIONES VIALES A COLOMBIA Y VENEZUELA

EIB GUARAMITO- LA FRIA: PRINCIPALES CONEXIONES VIALES A COLOMBIA Y VENEZUELA

C-1	LA MATA- LA CHALUBIA- ESTACION PANAMA	V-1	MARACAIBO (TRONCAL 06)
C-2	CORRIENTE CENTRAL- BANDA NEGRA- BARRANQUILLA	V-2	BARQUISIMETO (TRONCAL 01) (TRONCAL 02) LA OTRA (LOCAL 01 TRONCAL)
C-3	BUCARAMANGA- MEDELLIN (RESTO DE COLOMBIA)	V-3	MERIDA- TRUJILLO (TRANSANDINA) (TRONCAL 07)
C-4	BOGOTA (RESTO DE COLOMBIA)	V-4	SAN CRISTOBAL- LA PEDRERA- BARINAS- BARQUISIMETO (TRONCAL 05 Y TRONCAL 19)
C-5	MARGINAL DE LA SELVA- ARAUCA (HASTA ECUADOR)	V-5	LA PEDRERA- GUASDUALITO (TRONCAL 01- TRONCAL 05 TRONCAL 19- LOCAL 10 TACHIRA- LOCAL 02 APURE)

3. MARCO DE REFERENCIA CONCEPTUAL

3.1 ZONAS DE INTEGRACION FRONTERIZA.- DEFINICION

Los Estados Nación en este nuevo contexto de apertura externa han tomado el camino de la integración, la misma que debe ser entendida como un proceso, un camino, más que como un fin. Debe distinguírsele de la homogeneización (hacer que todos pertenezcan al mismo género, posean iguales cualidades) y la uniformización (hacer que tengan la misma forma); la integración respeta la especificidad y la diferencia, buscando lograr un sentido de comunidad. La integración implica un grado casi total de compromiso de las partes hacia los procesos e instituciones acordadas para la conformación de un espacio territorial definido donde regirán casi exclusivamente las regulaciones diseñadas conjuntamente.

La integración es un fenómeno que involucra una multiplicidad de áreas, dimensiones y relaciones, tanto de orden interno como externo, por eso, un esquema de integración no puede ser creado por decreto, si no que debe ser construido por un proceso que involucre todos los segmentos de la sociedad el proceso responderá a los intereses locales y nacionales, y no solo al juego político de los gobiernos de turno. Se requiere una "democratización de la integración", es necesario devolverle la integración a la sociedad, sea cual sea la forma que adopte nacional o regional, ya que es la sociedad el verdadero agente y sujeto de la integración y el desarrollo.

Las "superregiones" europeas son un ejemplo, por un lado tienen un alto grado económico e impulsan la integración entre Estados y la ampliación de mercados conforme a los intereses de las transnacionales; por otro muestran una alta cohesión socio cultural así como privilegian la autonomía a un nivel regional conforme a los intereses locales.

Los "triángulos o círculos" de crecimiento del sudeste asiático también se vienen conformando en zonas económicas transnacionales que se extienden en áreas bien definidas y geográficamente próximas cubriendo dos o más países donde se explotan las diferencias en cuanto a las posibilidades de cada uno a fin de promover el comercio exterior y las inversiones. En estos dos ejemplos es importante observar que los territorios se organizan aprovechando su interdependencia, su complementariedad económica, el compromiso y la coordinación política, el desarrollo de infraestructura y la proximidad geográfica; combinando sus potencialidades sobre las viejas líneas fronterizas.

Sobre los espacios fronterizos empiezan a emerger nuevos entes que reclaman ser considerados sujetos en el nuevo orden mundial, las regiones transfronterizas.

Otra característica de este fenómeno de la constitución de nuevos territorios fronterizos es la vecindad, aquella relación multidimensional que se da entre los Estados fronterizos a causa de las interdependencias de hecho que por fuerza de las cosas se dan entre los territorios contiguos, ahora se presenta como un elemento catalizador del desarrollo y de la integración; buscando privilegiar las relaciones de cooperación sobre las de conflicto. Hoy en día, los Estados limítrofes convienen en cumplir en forma conjunta algunos propósitos de interés de común; pero conservando cada uno su total soberanía y entera libertad de acción; esto es cooperación fronteriza, solo el primer paso del camino hacia la integración fronteriza, la herramienta de desarrollo con la que se viene interviniendo las fronteras latinoamericanas en búsqueda de su desarrollo.

La frontera es un espacio geográfico real, de encuentro entre los territorios y las soberanías de dos o más Estados en donde mantienen relaciones de vecindad los Estados limítrofes. La noción de fronteras ha cambiado debido a que sus funciones también han cambiado, porque su función principal la de separadora de soberanías ha recaído sobre los límites políticos. Produciéndose una evolución de la frontera muro hacia la frontera puente.

Entre las principales funciones de las fronteras podemos mencionar las de protección (ante agresión o presión externa), aproximación (cooperación con los países vecinos) e irradiación (de cultura e intereses); las que son distintas de las funciones de los límites fronterizos: legal (delimitar la competencia territorial), fiscal (instrumento de política económica), control (del tránsito de bienes y personas) y militar (seguridad del Estado).

Por lo general en Latinoamérica, las fronteras, debido a su ubicación excéntrica, aisladas con respecto al núcleo central o principal de los países, presentan características de bajo desarrollo y deficiente aprovechamiento territorial. Debido a que tradicionalmente han sido vistas geopolíticamente como zonas de seguridad y defensa y no como zonas de desarrollo y cooperación.

El desarrollo de economías regionales a través de las fronteras tradicionales: políticas y económicas es una estrategia relativamente nueva. Los nuevos territorios organizados sobre las fronteras, suponen un territorio natural y otro equipado, es decir, uno engendrado por la naturaleza, un ecosistema con recursos naturales y caracteres medio ambientales; y otro que, se superpone al primero, intervenido por el hombre; con el equipamiento físico realizado por el hombre, es decir, integrado físicamente con una adecuada infraestructura física (carreteras, puentes, puertos, aeropuertos, sistemas de telecomunicaciones)

Este es un proceso coadyuvante a la integración binacional, subregional y regional que comprende un conjunto de acciones orgánicas convenidas por dos o más Estados en sus zonas de fronteras colindantes para facilitar el aprovechamiento complementario de sus recursos y su incorporación al desarrollo socioeconómico de cada uno de ellos sobre la base de la seguridad, el carácter solidario de las acciones comprendidas y el establecimiento de regímenes que faciliten la circulación de bienes, capitales y personas.

Las iniciativas de Integración Fronteriza tienen como objetivo el logro de predeterminados resultados funcionales, económicos, sociales, políticos y ambientales, de los cuales resultan la disminución de la interferencia administrativa y económica de la frontera y una contribución a la reducción o al desmantelamiento de posibles litigios limítrofes.

Son formas de desarrollo fronterizo: los proyectos de desarrollo; el aprovechamiento de recursos naturales: cuencas, hidroeléctricas, irrigaciones, explotación de recursos naturales, los regímenes comerciales; la implementación de zonas francas, zonas francas industriales. También es necesario diferenciar la Integración Fronteriza de la mera cooperación fronteriza que es el proceso de cooperación que se dan en zonas fronterizas o en regiones fronterizas por los Estados vecinos para la realización en forma conjunta algunos propósitos de interés de común; pero conservando cada uno su total soberanía y entera libertad de acción. Entre las formas de cooperación fronteriza podemos destacar: el control migratorio; los temas de seguridad, y los temas de servicios de telecomunicaciones, transporte, salud y educación.

La Integración Fronteriza no excluye ni a la cooperación fronteriza ni al desarrollo fronterizo, sino que los supone y los articula de manera que no solamente se busque el desarrollo de un

Factor o un recurso de manera aislada; sino que se intervenga a la frontera como un territorio total.⁶

3.1.1 OBJETIVOS DE LAS ZIF

- Contribuir a diversificar, fortalecer y estabilizar los vínculos económicos, sociales, culturales, institucionales y políticos entre los Países Miembros.
- Contribuir a la creación y la puesta en vigencia de mecanismos económicos e institucionales que doten a sus ámbitos territoriales de mayor fluidez comercial y las interconecten con el resto de las economías andinas y con el mercado mundial.
- Flexibilizar y dinamizar el intercambio económico y comercial, así como la circulación de personas, mercancías, servicios y vehículos.
- Establecer mecanismos eficaces para crear y manejar conjuntamente los mercados fronterizos de trabajo y para administrar los flujos migratorios, bilaterales e internacionales, que se desarrollen en las ZIF;
- Favorecer a las colectividades locales, eliminando los obstáculos que dificultan una potenciación de sus capacidades productivas, comerciales, culturales y de coexistencia pacífica.
- Contribuir a profundizar los procesos nacionales de descentralización administrativa y económica.
- Formalizar y estimular procesos y relaciones sociales, económicas, culturales y étnicas históricamente existentes en dichas zonas;
- Atender adecuadamente las demandas económicas, sociales y culturales de los pueblos en las ZIF;
- Incrementar y fortalecer la oferta y el abastecimiento de servicios básicos y/o sociales de utilidad común, tales como acueductos, electrificación, comunicaciones, infraestructura vial, salud, educación y recreación deportiva y turística;
- Investigar y usar sosteniblemente los recursos naturales renovables contiguos y promover mecanismos para su adecuada conservación;
- Contribuir a la conservación y utilización sostenible de los recursos naturales, prestando particular interés a la diversidad biológica;
- Desarrollar programas de cooperación horizontal que promuevan la transferencia de conocimientos técnicos entre Países Miembros o regiones fronterizas, encaminados a

⁶ BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

1966 *Factores para la Integración Latinoamericana*. México: Fondo de Cultura Económica.

BOISIER, Sergio

1999 *Teorías y metáforas sobre desarrollo territorial*. Santiago de Chile: CEPAL.

BOLOGNESI DROSDOFF, María Cecilia

1990 "Iniciativas de integración fronteriza en América Latina". *Integración Latinoamericana*, Buenos Aires. N°156 (mayo 1990), pp.14-27.

CENTRO DE FORMACIÓN PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL (CEFIR)

1995 "La Integración Fronteriza y el Papel de las Regiones en la Unión Europea y en el Cono Sur: Experiencias, Opciones y Estrategias" CEFIR, Montevideo <www.cefir.org.uy>

la adopción de paquetes tecnológicos conjuntos y al desarrollo de actividades productivas que conjuguen o complementen esfuerzos.

3.1.2 CRITERIOS PARA SU IDENTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN

- Que sean áreas de frontera donde las condiciones jurídicas, administrativas y funcionales que se promuevan sirvan para dinamizar la capacidad productiva y comercial y la riqueza cultural de la población.
- Que comprendan, en ambos países, ciudades actualmente o potencialmente dinamizadoras del desarrollo, así como ejes de articulación vial existentes o cuya construcción esté prevista en el corto plazo;
- Que incorporen, en ambos países, áreas económica y socialmente deprimidas
- Que propicien la articulación de zonas fronterizas con alto potencial de recursos, que en la actualidad no formen parte de la frontera activa;
- Que coadyuven al desarrollo de cuencas hidrográficas binacionales en las que se localicen proyectos y actividades de interés compartido.

3.1.3 ESTRATEGIAS A PROMOVER

- Comprometer la participación de los actores sociales, empresarios, trabajadores, fundaciones privadas y asociaciones civiles;
- Estimular la inversión privada local, nacional, binacional y extranjera;
- Promover iniciativas dirigidas a la generación de alianzas estratégicas empresariales y a la creación de Empresas Multinacionales Andinas (EMAs);
- Establecer o perfeccionar, según sea el caso, regímenes de tránsito de personas, vehículos y mercancías a fin de dinamizar los procesos de integración fronteriza y contribuir a generar mercados fronterizos;
- Promover el desarrollo de procesos participativos de zonificación ecológica, económica, social y cultural;
- Impulsar el manejo integral coordinado de ecosistemas compartidos;
- Desarrollar programas turísticos conjuntos y estimular las actividades económicas vinculadas a los circuitos turísticos que se propicien;
- Empezar programas conjuntos de valoración y fortalecimiento de la identidad cultural común;
- Fortalecer las instancias nacionales y bilaterales sobre temas fronterizos;
- Promover el encuentro e intercambio de iniciativas entre autoridades locales, organismos de desarrollo regional y representantes legislativos de los países miembros.;
- Ejecutar proyectos compartidos o complementarios de infraestructura básica, vial, telecomunicaciones y energía, así como de desarrollo productivo;
- Promover la configuración de una estructura urbano - regional

3.1.4 COLOMBIA Y VENEZUELA: ZONA DE INTEGRACION FRONTERIZA

Siguiendo con la definición anterior, las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) son los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada.

Las ZIF están reguladas por la Decisión 501, aprobada en junio del 2001 por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.

Colombia y Venezuela han manifestado el deseo de crear una Zona de Integración Fronteriza con el fin de reforzar las relaciones políticas y económicas bilaterales.

Actualmente Venezuela y Colombia ya tienen sus proyectos de "Zona de Integración Fronteriza", la cual está compuesta por los Estados de Tachira y Merida de Venezuela y los de Norte de Santander y Santander de Colombia.



Mapa 5. Zona de Integración Fronteriza Colombo – Venezolana, elaboración propia a partir del Mapa Colombo – Venezolano

Siguiendo este deseo se firmó la denominada “Declaración de la Grita” firmada por, los gobernadores fronterizos de ambos países y las Cámaras de Comercio de los dos departamentos colombianos, así como las alcaldías, Corporaciones de Desarrollo Regional, Universidades y Sociedad Civil, como muestra de apoyo al planteamiento de creación de una Zona de Integración Fronteriza”.

Según cifras suministradas por los representantes del Parlamento Andino, al cierre del año 2001 el comercio binacional entre ambos países, sumó 2.500 millones de dólares, de los cuales 1.700 millones correspondieron a las exportaciones colombianas hacia Venezuela y el resto en 800 millones son las ventas de productos venezolanos hacia Colombia.

Se estima que la creación de esta Zona de Integración Fronteriza, incrementará el comercio binacional ya que permitirá el arraigo socioeconómico y demográfico de habitantes de ambos países y se consolidarán amplios espacios territoriales y urbanísticos dado que se estima un incremento muy fluido con la dinámica de consumo y producción.

3.2 CIUDADES DE FRONTERA

Una ciudad fronteriza es una aglomeración urbana situada en las proximidades de una frontera de Estado, en la cual la organización y el funcionamiento están influidos por esta presencia. Las relaciones entre ciudades y fronteras de Estado aparecen en primera instancia antinómicas: la ciudad expresa la centralidad, mientras que la frontera está asociada a la idea de separación. Ahora bien, la frontera política es creadora de actividades, de funciones urbanas: el Estado le asegura a ésta un cierto número de servicios. Tres factores contribuyen a la emergencia o al apogeo de entidades urbanas: el control, la circulación, la implementación de la frontera.

Primer factor: la protección del territorio y el control del intercambio. La población de las ciudades fronterizas ejerce una actividad diferente a la de los habitantes del espacio circundante. Dos figuras emblemáticas de la frontera son aquí visibles: lo militar y lo aduanero. Su presencia participa incentivando la economía y la vida urbana, generando otras actividades (comercio, servicios, etc.).

Segundo factor: la ruptura de carga y la explotación de lo diferencial. El contrabando, las actividades ilícitas, aseguran el desarrollo de centros urbanos en razón del alejamiento de los lugares de poder, porque están lejos del control de los centros⁷.

Para el Desarrollo de un Frontera, es necesario tener en cuenta el concepto de Integración, y para este se aclara, que no se integran las tierras ni los ríos, se integran los hombres que los habitan. Un elemento esencial de la integración es el hombre.

No habrá integración factible si el hombre no la quiere, si no la desea, si no la anhela, si no la encuentra necesaria, si no está visceralmente convencido que ello le llevará a un futuro mejor.

Para hablar de integración debe de haber una base de trabajo, de realizaciones, de ejecuciones, de hechos, de concreciones materiales que dinamicen la institucionalización de la integración como forma de vida de dos pueblos.

La frontera es el punto de contacto entre dos naciones. Es el sitio donde se miran las caras a través de una línea divisoria, las gentes que políticamente se dicen ser de una u otra de las

⁷ Extraído de Artículo "Ciudad Fronteriza", B.R.P.Z

naciones, pero que tienen - en la mayoría de los ejemplos - un trasfondo común en sus historias, en sus formas de vida, en la explotación de los recursos naturales, en los mismos problemas climáticos.

Una frontera es - por el sólo hecho de reconocer que es un punto de contacto - un posible sector de influencia social y cultural; es el aprovechamiento de un mismo río; es pensar juntos cómo se traspasa la línea política impuesta para aumentar el comercio y engrandecer la industria; es pensar cómo se pueden tender puentes de cuerda, de madera, de acero o de cemento.... puentes que permitan ahondar en el deseo entrañable del hombre de *"ver que hay más allá"*.

No obstante todo, aquel concepto que se maneja sobre *"integración"* deberá tener en cuenta el diseño político de cada país, donde las fronteras son, más que delimitadores de soberanías, las feroces líneas imaginarias que pretenden que a ambos lados las vidas de los habitantes serán, como por arte de magia, diferentes, de acuerdo al lado en que se desarrollen.

Frontera es un límite impuesto por un concepto que procede a separar políticamente dos territorios. Pero si así pensamos, nos alejamos del concepto real de integración.

Deseamos imaginarnos a la frontera como el contacto físico entre dos naciones. Un contacto físico que -como sucede en la vida real- nos permite una íntima y estrecha Inter relación entre quienes estamos tocándonos.

La frontera entre dos naciones no debe ser un fortuito ejemplo de geografía. No debe ser un río, una cadena montañosa o una simple línea inventada en los mapas. La frontera debe entenderse como lo que realmente es: una intangible barrera que no impide el fenómeno de interacción social, cultural y económica entre los países que por ella se tocan.

Y he aquí el concepto esencial: las fronteras no separan, sino que unen.

Entendamos a la frontera como la primera instancia del contacto humano, generador de los procesos integracionistas, donde radica el pilar fuerte y el sostén de la integración.

Esta idea, manejada por Fernando Barreiro Cavestany, Presidente de la institución Proyecto Local, de Barcelona, España, le permitiría inteligentemente sugerir un nombre al concepto: el de *"frontera-costura"*, como resultado de la búsqueda de *"permeabilidad"* de una línea fronteriza binacional, hasta ahora con fuertes características de *"frontera-fractura"*.

En muchas ocasiones, la frontera es motivo de diferencias de opiniones, de interpretaciones, de litigios y no en pocos casos, de guerras entre vecinos y siempre, es escenario de actividades delictivas porque siempre las diferencias monetarias entre los países latinoamericanos evidencian un crecimiento, afianzamiento y ejercicio constante del contrabando. Con mayor razón, se reafirma el concepto: la frontera es ese punto de contacto humano, pasible de todo lo que se origina en lo humano. De esta manera, el concepto de *"frontera unificadora"* debe nacer en la mente de las personas y muy especialmente de los gobernantes, aunque este concepto, precisamente, no nace en los gobernantes. No se origina

en los decretos ni en las leyes. Es el fruto de la misma gente, que viviendo a un lado y otro del límite jurisdiccional no hacen otra cosa que VIVIR, sin preocuparse de si se vive en un país que se llama TAL o en otro que se llama CUAL.

Los contactos culturales son la evidencia del trato social a través de las fronteras.

El fomento del incremento de los vínculos culturales es importante: no dejar que la gente olvide sus raíces históricas, sus lazos familiares comunes, el que se haya compartido el crecimiento regional fronterizo en el pasar de los años.

Cuando la historia misma se hizo sin tener en cuenta al río como una separación geográfica sino como un elemento de unión y fraternidad, es imposible que los habitantes de cualquiera de las dos márgenes se sientan pertenecientes a comunidades diferentes: son una sola, donde las leyes entregan documentos distintos.

Se debe tener en cuenta que la vida social y económica de una ciudad, fue la CAUSA de la fundación de la de enfrente.

La frontera es sinónimo de movimiento de pasajeros y de carga. Por supuesto. Es el lugar de un país por donde se produce el contacto con otras naciones, ya sea en los límites geográficos propiamente dichos o en los puertos y aeropuertos, como lugar físico de llegada y salida de los sistemas de comunicaciones y transporte que permiten dicha confluencia. Es por ello que cuando una nación quiere dar a conocer que está apto o en condiciones de establecer mayores vínculos con el mundo, se dice "*somos un país de fronteras abiertas*", o "*de cielos abiertos*"⁸.

3.3 MODELOS URBANOS

- Para hacer un primer acercamiento a lo que es un modelo urbano, se debe hacer la referencia a las primeras acciones urbanísticas del movimiento moderno, que surgieron de un modo racionalista y funcionalista. De esta forma, finales del s. XIX aparecen dos importantes innovaciones, la ciudad lineal y la ciudad jardín.

3.3.1 La Ciudad Lineal.

Es una aportación del madrileño Arturo Soria y Mata, que en 1882 propone su ciudad lineal. En esta propuesta incorpora las preocupaciones higienistas, se preocupaba por el problema de la congestión de las ciudades heredadas (hacinamiento) e incorporaba también la preocupación, muy especial, del transporte y las comunicaciones.

Su proyecto está caracterizado por la linealidad de las infraestructuras básicas de transporte, que debían articular el tejido urbano. La percepción del problema de Soria es anterior al automóvil, por lo que estaba pensado en función del ferrocarril y el tranvía.

Concibe la ciudad lineal como una larga franja urbanizada, cuyo eje principal es una larga avenida de unos 500 m. de anchura, por la cual discurría el tranvía y los otros medios de

⁸ Extracto del documento "Desarrollo de Fronteras, ¿Puede el turismo cooperar para la integración? Rene Boretto Ovalle

transporte; simultáneamente servía de asiento para los equipamientos y servicios urbanos (conducción de aguas, red de alcantarillado, iluminación, etc). A lo largo de esta gran franja lineal y a intervalos regulares, cerca de las estaciones y apeaderos, se localizaban los principales servicios colectivos como hospitales, escuelas, iglesias u organismos de la



Administración. A un lado y a otro de la avenida se disponía de una doble banda de edificación residencial, pero de baja densidad, de apuntaba a las casas unifamiliares, con jardín o patio interior. Soria tenía un lema "para cada familia una casa y en cada casa un jardín".

Se pretende adecuar lógicamente el urbanismo a los nuevos medios de transporte, veloces y masivos, producto de la Revolución Industrial, y también se perseguía una descongestión de las ciudades compactas y tradicionales, de modo que la ciudad entraría a interactuar con el campo y la Naturaleza.

Arturo Soria y Mata intentó llevar a la práctica su propósito, creando una compañía por acciones,

la Compañía Madrileña de Construcción, con el fin de construir en la periferia de Madrid una circunferencia lineal que circunvalase la capital. El proyecto quedó frustrado, pero se llegó a construir a 7 Km. del centro de la ciudad una avenida de 5'2 Km, que se extendía desde la carretera de Aragón hasta el Pilar de Chamartín (hoy en día es el barrio "ciudad lineal"). Tras esto no hubo viabilidad económica y el proyecto se paró.

Actualmente esta ciudad ha quedado absorbida por la expansión de Madrid, hasta el punto que ha quedado relativamente céntrica, lo que ha supuesto un gran incremento en el valor del suelo, demoliendo las viviendas unifamiliares construidas por Soria a principios del s. XX, y edificando bloques en altura.

De este modo, no se respetó un hito del urbanismo, a pesar de no tener una amplia repercusión, si hubo actuaciones de tipo lineal, sobre todo por urbanistas soviéticos. Uno de ellos fue Milyutin en ciudades como Volgogrado, donde supone un barrio en las afueras, y en Magnitogorsk, una ciudad creada bajo este modelo. Cuando el Soviet toma el poder en Rusia, se dio una enorme polémica entre cambiar el urbanismo o continuar con un sistema concentrado, herencia del capitalismo. Se opta por un modelo "desurbanista" durante los primeros años de la Revolución Rusa, tomando como referencia la ciudad lineal, tratando de modernizar las condiciones de vida en los asentamientos rurales, concentrando a la población en espacios con servicios y acomodados a las necesidades del s. XX (luz o agua). De este modo se crean nuevas ciudades (Agrogorod en ruso).

Asimismo en Suecia con Sven Dahl o el mismo Le Corbusier adoptaron el concepto de linealidad.

En cuanto a los ejes radiales se ubicaban los servicios más primarios como escuelas o capillas. En la corteza exterior, en contacto con el campo, se localizaban las industrias y fábricas para no molestar y el último anillo sería agrícola para el abastecimiento de la ciudad.

Es un modelo de vida de pequeña burguesa, en rechazo o huída a la ciudad industrial, más aún por el hecho que esta solución excluía al proletariado. La creación real estuvo a cargo de grupos de pequeños inversionistas que adelantaban capital para adquirir los terrenos, lejos de las grandes ciudades, y donde se construían las infraestructuras básicas. Este capital era amortizado luego con la venta de las parcelas y las tasas sobre las actividades desarrolladas (comercio o industria) a modo de impuestos.

La ubicación rural era posible gracias al ferrocarril, próximo a estos terrenos.

La teoría de Howard fue llevada a la práctica para la creación de ciudades como Letchworthy en 1903 y de Welwyn en 1920. En ellas había un predominio de áreas verdes, separación entre las vías primarias y secundarias, aislamiento de viviendas unifamiliares y una disociación entre los usos del suelo (zonificación).

Lo más importantes fue que la idea de las ciudades jardín pasó inspirar la creación de multitud de suburbios y urbanizaciones periféricas adosadas a las ciudades existentes. No se trata de ciudades completas, sino de barrios.

Este ha sido el modo de expansión básica de las ciudades anglosajonas (EE.UU., Inglaterra, Australia o Sudáfrica)

El otro campo de influencia se expresará en las realizaciones urbanísticas que tendrán lugar en Inglaterra a partir de la II Guerra Mundial, se trata de las “New Towns”, con precedentes en EE.UU. (Dadburn).

Aparecen tras el Acta Parlamentaria británica de 1943, es la “ley Abercombie” que pretende sistematizar la descongestión de las grandes ciudades británicas, empezando por Londres y siguiendo en otras como Manchester o Glasgow

El modelo de descongestión inspiró a otras grandes ciudades europeas, desde Moscú hasta ciudades holandesas, para dejar de crecer desorbitadamente, poniendo límites.

La Historia de la penetración de las ciudades jardín en España comenzó en las primeras décadas del s. XX; un ejemplo es el lema de Cerdà, “urbanizar el campo y ruralizar la ciudad, algo parecido fue propuesto por Soria. En 1900 las relaciones del País Vasco con Gran Bretaña favorecieron que Bilbao fuera la primera en acoger las ideas de Howard, no en ciudades sino en barrios como Algorta, Neguri o Las Arenas.

- Dentro del movimiento moderno, surge otra figura representativa, “La ciudad Funcional” de Le Corbusier.

3.3.4 Ciudad Funcional

Son 4 los objetivos:

- Habitar. La vivienda es el componente básico de la ciudad; son bloques multiviviendas y un entramado en Open planning.
- Trabajar. La producción determina 3 tipos de asentamientos:

3.3.5 Nuevo Urbanismo

En los Estados Unidos, surge un nuevo concepto "New Urbanism", que propone una mayor compacidad. Se asocia con un urbanismo para clases medias o altas. por lo que no se propone la vivienda en bloque de pisos, sino viviendas unifamiliares en medianera, con un pequeño jardín y con pórtico (muestra de la vuelta a los modelos arquitectónicos clásicos norteamericanos; es una arquitectura retro de edificios neocoloniales o neogeorgianos, estilos de los s. XVIII y XIX, son casas con pórtico, columnas y frontón). El pórtico también se entiende como un espacio de relación entre lo privado de la vivienda y lo público de la calle.

Se cuida mucho el espacio público, el "verde" ya no es privado, se vuelve al jardín público para buscar la ciudad compacta, que evita los desplazamientos largos. Los espacio públicos también intentan evitar el dominio del transporte privado, se potencia los desplazamientos en autobús, bicicleta o peatonal.

Son trazados irregulares, curvilíneos, aceras anchas, calles peatonales anchos, carriles bici, etc. El dominio del automóvil excluye a gran parte de la población que está fuera de éste, es la "población cautiva" (mujeres, niños o ancianos), para los que hay que crear más comercio cercano.

En la actualidad las tendencias se dan de manera muy puntual

Por otro lado están las "Gates Cities" o ciudades blindadas, pensadas generalmente con el "new urbanism" y diseñadas para poca población (decenas de miles de habitantes), con un centro accesible (autobús o peatonal).

La sostenibilidad es otro de los aspectos que defiende este nuevo urbanismo, la ciudad difusa puede ser sostenible. La ciudad justa o ciudad sostenible quizá sea una tendencia utópica.

3.3.6 El nuevo modelo de ciudad Latinoamericana: Fragmentación y Privatización⁹

Las estructuras urbanas en América Latina se transformaron sustancialmente desde los primeros esbozos de generalización en un modelo hace 25 años. En este sentido, los procesos de globalización y transformación económica han reducido la polarización entre la ciudad rica y la ciudad pobre, mientras la segregación aumentó a una escala muy reducida. Cabe señalar que a partir de los años '90, algunas formas urbanas típicas de la ciudad "norteamericana" se difundieron en las urbes del subcontinente. El resultado es un paisaje urbano cerrado, la pérdida de esferas públicas y una transformación de los hábitos de los ciudadanos. La formulación de este innovador modelo de ciudad latinoamericana privatizada y fragmentada considera los aspectos mencionados, y a la vez establece un vínculo entre las teorías de EE.UU. y el desarrollo urbano en América Latina.

⁹ © 2008 Pontificia Universidad Católica de Chile, facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales

Las nuevas formas urbanas poseen un carácter marcadamente insular, con características que no aparecen en los modelos tradicionales de ciudad latinoamericana. Las mismas se han convertido en los factores dominantes de crecimiento y construcción urbanos:

- La difusión de complejos habitacionales vigilados para las clases acomodadas (de la clase media en adelante) en el espacio metropolitano. Estos desarrollos se ubican en la cercanía de ejes centrales de transporte automotor, sobre todo autopistas y rutas principales. El resultado es una distribución dispersa en la totalidad del espacio suburbano de la metrópolis, en contradicción a la concentración anterior a través de un eje que se extendía a lo largo de las áreas de clase alta. Anteriormente, los espacios suburbanos era ocupados masivamente por las clases bajas; ahora han sido apropiados también por las clases media y alta a través de complejos habitacionales vigilados. Esa distribución espacial de Barrios Privados implica una profunda escisión con la tradicional expansión sectorial de barrios de clase alta (tal como aparece presentada en los modelos mencionados). A todo esto se agrega la construcción de torres residenciales vigiladas en lugares centrales de la ciudad y el –en numerosos casos ilegal– cierre posterior de vecindades ya construidas.
- La distribución de hipermercados, *Shopping Malls* y *Urban Entertainment Centers* en la totalidad del espacio urbano. Luego de haberse dividido espacialmente las instalaciones de consumo y esparcimiento entre las áreas tradicionales de clase alta, ocuparon en forma dispersa toda la región urbana. Así, se ha creado una nueva división espacial de cultura y consumo, que conduce a una descentralización de las funciones urbanas.
- La instalación de escuelas y universidades privadas en cercanía a las nuevas áreas residenciales privadas. De este modo, se traslada una función básica de un lugar central a otro no integrado al *continuum* urbano.
- La tendencia a construir complejos habitacionales vigilados cada vez más grandes, que en algunos casos sobrepasan el tamaño de pequeñas ciudades. Hasta el momento, la consecuente integración de casi todas las funciones urbanas en áreas no accesibles al público es el punto más alto de exclusión y segregación social.
- Se modifica el significado de la infraestructura de transporte: las líneas férreas poseen sólo una influencia marginal en el desarrollo urbano. Actualmente, un aspecto decisivo de la rentabilidad del espacio urbano es la cercanía a una entrada a una autopista.
- La suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de empresas industriales y logísticas en la periferia. Gracias a la inversión externa y los bajos costos se han instalado nuevos parques industriales suburbanos en cercanía a las autopistas.

Esta suburbanización industrial se da en el marco de una acentuada decadencia de los lugares de producción originarios de la época del modelo de industrialización substitutiva de importaciones. Sólo en casos excepcionales estos últimos son reciclados.

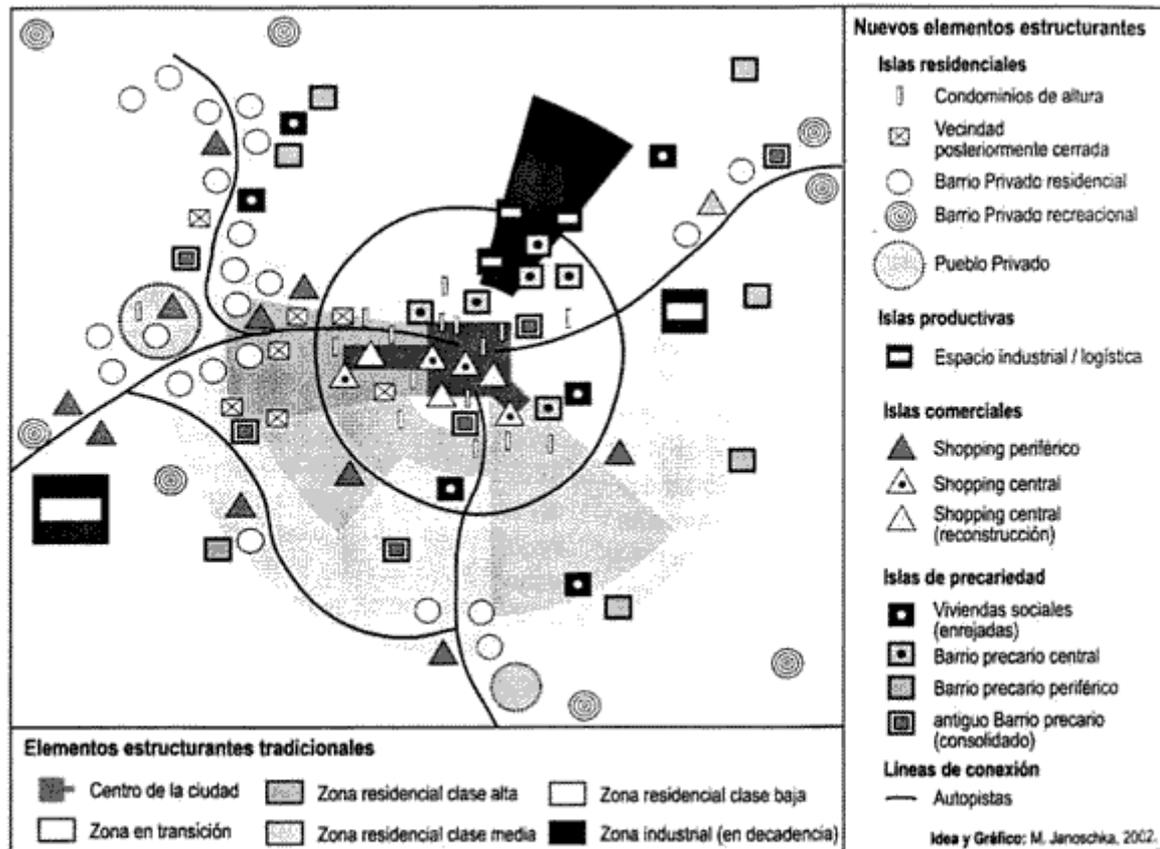
- El creciente aislamiento y accesibilidad de los barrios de la clase baja. En la práctica esto representa una pérdida territorial *de facto* para el Estado, que en los últimos años se ha agudizado. Por otra parte, la clase media-baja se aísla por miedo a la criminalidad de los barrios marginales.

Estas características subrayan la tendencia hacia una ciudad extremadamente segregada y dividida. La metrópolis latinoamericana actual se desarrolla hacia una "ciudad de islas". Esto resulta tanto del asentamiento insular de estructuras y funciones en su construcción como también del posterior aislamiento de espacios urbanos preexistentes mediante la construcción de rejas o muros.

Este desarrollo de fragmentos urbanos no integrados entre sí debe ser tomado como un corte con la ciudad latinoamericana tradicionalmente abierta y signada por espacios públicos. Desde este punto de vista, la ciudad latinoamericana se convierte en una forma urbana relativamente cerca a la ciudad norteamericana. Si bien los nuevos desarrollos no muestran un paralelismo con otros procesos observados en los Estados Unidos, sí poseen numerosos puntos en común. Sobre todo en los procesos de privatización, que involucran a todas las capas de la población, así como en las inversiones urbanas realizadas por actores privados. Debido a que los procesos de transformación suceden en un ámbito urbano latinoamericano típicamente regional, donde la composición social y las estructuras políticas son ampliamente divergentes, se sigue hablando de una forma latinoamericana propia de ciudad. Pero en las últimas décadas, esa forma se ha modificado masivamente y se debe recurrir a una nueva modelización.

Los procesos de desarrollo del espacio urbano poseen una gran inercia. A pesar de que éstos marcan y transforman el espacio urbano a gran escala, los patrones tradicionales de la ciudad latinoamericana son todavía omnipresentes. No se debe perder de vista que los ejes radiales y sectoriales del desarrollo y la expansión urbanas elaborados en los modelos tradicionales de la ciudad latinoamericana aún subsisten, e incluso en la actualidad representan el principio de organización espacial fundamental. De este modo, se llega también dentro de las áreas alguna vez homogéneas a una creciente fijación de procesos contradictorios –valorización y aislamiento–, así como inserción de nuevos proyectos cerrados. A causa del cambiante significado de los nuevos aspectos del desarrollo urbano "privado", el modelo presentado de ciudad latinoamericana ubica estos procesos en primer plano. No se niega la persistencia de las estructuras espaciales tradicionales, pero en la representación gráfica, se refuerzan óptimamente las nuevas características.

Gráfico 4. El nuevo modelo de ciudad latinoamericana



Fuente: Janoschka (2002b), modificado.

Las estructuras insulares de la ciudad latinoamericana, que se han convertido en elemento determinante de la transformación y el desarrollo del espacio urbano, abarcan cuatro dimensiones. Estas se "superponen" sobre los ejes radiales y sectoriales de los modelos más antiguos, o se desarrollaron a partir de ellos:

- **Islas de riqueza:** la diversa nomenclatura en los países de América Latina apenas posibilita una denominación con validez general. Pero en todas las ciudades existen condominios urbanos y de varios pisos para las clases medias y altas. Como elemento adicional se toman en cuenta también los vecindarios aislados con posterioridad. En el espacio suburbano se pueden distinguir tres elementos: el Barrio Privado como lugar de residencia principal, el Barrio Privado como lugar de residencia secundaria, así como también megaproyectos, con la unión de más funciones urbanas. La composición social alcanza desde la clase media –incluso la clase media-baja– hasta la clase alta.
- **Islas de producción:** el modelo distingue dos clases de áreas industriales. Por un lado, las áreas industriales nuevas, desarrolladas y comercializadas en forma privada. Frente a esto, áreas industriales ya existentes, cuya reforma parcial y revalorización

producen ínsulas industriales con uso individual en grandes ejes industriales tradicionales.

- **Islas de consumo:** en el modelo se distinguen centros urbanos de compras recién construidos y centros que reciclan la infraestructura edilicia previamente existente. También se toman en cuenta los templos suburbanos del consumo y el tiempo libre.
- **Islas de precariedad:** el modelo muestra barrios informales o precarios centrales, barrios informales o precarios en el borde de la ciudad (de los cuales algunos se han consolidado a lo largo de las últimas décadas) y los barrios de vivienda social. La terminología se orienta de acuerdo a los conceptos que ya fueron utilizados en los viejos modelos de la ciudad latinoamericana de Mertins y Bähr. En este contexto, se prescinde de la distinción propuesta entre barrios ilegales y semi-ilegales, porque muchos barrios de "casillas" fueron legalizados o por lo menos aceptados *de facto* por la administración municipal.

Como elemento estructurante y de unión entre las apariciones insulares de la metrópolis latinoamericana a comienzos del siglo XXI se pueden mencionar ciertas vías de transporte. En especial, la red urbana de autopistas y autovías, dado que refuerza los procesos mencionados. A través de la separación en dueños de medios de transporte motorizados y aquellos que no los poseen aparece una grieta social que es decisiva para las posibilidades de uso y apropiación de las diversas islas.

Desde una perspectiva socializante, la segregación espacial, las restricciones de acceso y el autoencerramiento no son ninguna solución para la brecha creciente entre las clases sociales. En realidad, solamente cambia el lugar de confrontación. Una parte creciente de la población, bien educada y con recursos económicos altos, vive, trabaja y consume en "burbujas", como las llaman los mismos habitantes de las **Urbanizaciones privadas**. "Burbujas" e "islas" cuyo tamaño y complejidad aumenta en medio del mar de pobreza que las rodea. Islas que son una respuesta a las fuerzas del mercado y la ausencia del Estado. El modelo desarrollado pretende enriquecer el discurso sobre las tendencias descritas, quiere mostrar de forma reconocible la dirección preocupante que toma el desarrollo urbano de los últimos años y ser una ayuda para la visualización de los procesos de fragmentación.

3.3.7 Entendiendo "La Ciudad"

1) Definición y características:

- la ciudad crea una serie de desigualdades entre jóvenes y viejos, minorías étnicas, entre ricos y pobres y entre, hombres y mujeres.
- Tienes una serie de inconvenientes así aumenta la proporción de la población con estrés, la delincuencia es un problema cada vez mayor de igual modo que la marginación la escasez de viviendas y los problemas de circulación.

- La ciudad a su vez ofrece una serie de servicios, mayores oportunidades de promoción social y laboral, también ofrece mejores oportunidades para el aprovechamiento de tiempo libre, la posibilidad de participar en organizaciones de tipo solidario, deportivas, sociales, culturales, etc...
- La ciudad forma un ecosistema que necesita agua, energía, alimentos y materiales. A su vez produce aguas residuales, basuras, contaminación y ruidos.
- Todos los factores provocan una modificación del medio (temperaturas, precipitaciones, vientos, suelos, agua, etc..)
- La ciudad se define en función de diversos parámetros como puede ser el nº de habitantes, pero fundamentalmente lo que define a una ciudad es la máxima acumulación de personas en un mismo espacio, sus habitantes trabajan o en el sector industrial o en el sector servicios, y la ciudad forma un conjunto de edificios compacto y continuo.
- las ciudades se caracterizan por una serie de actividades que le son propias y exclusivas que fundamentalmente pertenecen al sector secundario y terciario, éstas actividades satisfacen las necesidades de la ciudad y su área de influencia.
- Actualmente el fenómeno urbano se caracteriza por su universalidad. En ella se ha establecido un modo de vida propio que en caso de países desarrollados se ha extendido también a los pueblos, de manera que gracias al transporte y las comunicaciones las diferencias son cada vez más difusas.

2) Las aglomeraciones urbanas

Las ciudades están en algunos casos en contraste de expansión, esto hace que formen conjuntos urbanos que reciben los siguientes nombres:

- **AGLOMERACIÓN:** se produce cuando una ciudad en crecimiento absorbe a pueblos más pequeños.
- **CORNURBANIZACIÓN:** es el producto de la unión de dos núcleos urbanos, cuyo tamaño y crecimiento es parecido.
- **MEGALÓPOLIS:** es el resultado de la unión de dos o más grandes ciudades que conservan su autonomía y sus áreas de influencia.

3.4 ECOURBANISMO

Se puede definir como ecourbanismo a la gestión de asentamientos humanos teniendo presente todos los aspectos medioambientales que comporta la ocupación de un territorio por parte humana para obtener zonas urbanizadas ambientalmente respetuosas. Unas de las características y pilares fundamentales del ecourbanismo son las siguientes:

- **Construcción ecológica en edificios:** Casas de bajo consumo energético, energías renovables en las viviendas, implementación del máximo de sistemas demóticos ambientalmente sostenibles.

- Espacios Públicos: Tratamiento de los espacios que rodean a las viviendas como agentes capaces de variar el microclima y estimular la participación activa de las personas en su diseño y utilización. La vegetación se incorpora como un elemento más en las ciudades y más abundante.
- Movilidad: Predominio de los desplazamientos que no perjudican el ambiente (ir a pie, bicicleta, transporte público...) con lo que se consigue evitar emisiones de gases tóxicos, atascos, ruidos y se propicia que los desplazamientos permitan disfrutar de la ciudad.
- Energía: estrategias de provecho de las energías renovables para ahorrar energía en casa, incorporación de sistemas eficaces para la generación y distribución de energía (cogeneración, sistemas comunitarios de climatización)
- Agua: Consumo racional de agua dulce y aprovechamiento de las aguas pluviales.
- Residuos: Recogida selectiva de residuos urbanos animando al reciclado, reutilización y recuperación incluyendo la participación ciudadana en dichos procesos. Tratamiento biológico de aguas residuales en balsas con vegetación. Incluir como natural el proceso de compostaje.
- Diversidad: de usos, grupos sociales y tipologías constructivas.¹⁰

La ecología y la tecnología apenas acaban de dejar a un lado su eterno enfrentamiento para superar los límites de su confrontación ideológica. Hoy en día las estrategias para lograr un desarrollo sostenible integran necesariamente ambos campos, en una nueva y audaz visión del futuro. La sostenibilidad, el termino que a conferencia de río de 1992 hizo famoso, se esta introduciendo en todas las actividades humanas, y las disciplinas del diseño y la planificación y urbana no son una excepción. Son nuevos objetivos son el diseño, el desarrollo y la gestión de comunidades humanas sostenibles. La ecología se esta liberando de su limitado papel de mero culpabilizador de conciencia, una identidad que, en el panorama reciente del diseño y el planeamiento urbano , ha dado lugar a muchos proyectos (mal llamados) verdes puramente cosméticos. En contraste con las aproximaciones puramente intuitivas habituales. Hasta ahora la ecología actual ya proporciona a los planificadores un apoyo científico sobre el que basar sus decisiones además las ciudades empiezan a ser consideradas como complejos, ecosistemas artificiales construidos en primera instancia para satisfacer necesidades humanas, pero también con capacidad de proporcionar un Biotopo a otras especies, y cuyo impacto sobre el entorno natural debe ser rigurosamente gestionado. ¹¹

¹⁰ Fuente: Suplemento de perspectiva escolar. Junio 2004. Fundació Terra

¹¹ Artículo escrito por: **Luisa Garcia** Escritora de articulos para el Portal Arqhys.com, Santo Domingo, Rep. Dom.

3.5 HIBRIDACION

3.5.1 RURAL

Medio rural (o *campo*) es la parte de un municipio que no está clasificada como Área Urbana o de Expansión Urbana: Áreas no urbanizadas al menos en su mayor parte o destinadas a la limitación del crecimiento urbano, utilizadas para actividades agropecuarias, agroindustriales, extractivas, de silvicultura y de conservación ambiental.

En cuanto a su concepción geográfica como paisaje, el **paisaje rural** estudiado por la geografía rural incluye también las zonas dedicadas a otros usos (residenciales, industriales, de transporte o de servicios) en los municipios clasificados previamente como rurales (atendiendo a criterios numéricos de población -en España núcleos de menos de 10.000 habitantes, en otros países más o menos- o funcionales -que el sector económico predominante sea el primario-). Suele entonces distinguirse, frente al de *paisaje rural* (más inclusivo) el concepto de **paisaje agrario** (limitado a los usos propiamente agropecuarios, agroindustriales, extractivos, de silvicultura y de conservación ambiental), aunque también se suele incluir como elemento del paisaje agrario el hábitat rural tradicional, sobre todo cuando es disperso.

Geografía rural es el nombre que se le daba antiguamente al estudio geográfico del paisaje rural: los asentamientos rurales y de las actividades y modos de vida desarrollados en el medio rural. Pero la tecnología ha originado una transformación tan importante, tanto en las ciudades como en el medio rural, como para considerar que ya no podemos hablar de los conceptos que tienen que ver con esta rama de la geografía de la misma manera que hace apenas cuatro o cinco décadas. Esto es debido a que desde mediados del siglo XX, en muchas zonas geográficas consideradas de baja densidad de población, hay servicios hasta hace no mucho tiempo se consideraban plenamente urbanas. Por otra parte, las ciudades actuales tienden a invadir el espacio antes claramente rural, mediante la construcción de residencias, la dedicación a la agricultura a tiempo parcial, etc; creándose así, una zona intermedia de difícil delimitación. A pesar de ello, se puede aún describir una geografía rural, como la que estudia zonas de baja densidad de población, casi siempre alejadas o separadas de la ciudad que puede o no carecer de ciertos servicios y actividades encontrados en la ciudad y que básicamente se refiere a las actividades humanas relacionadas básicamente, con el sector primario de la economía. En general se presenta a la geografía rural como un sinónimo de lo que algunos autores denominan como geografía agraria, pero en realidad el mundo rural no solo se relaciona con la actividad agrícola, sino que también con la minería, la pesca, la silvicultura, entre otras.

Se distinguen grandes conjuntos de paisajes urbanos:

1. los campos cerrados (bocage) y
2. los campos abiertos, que se encuentran en distintas partes del mundo, por distintos motivos.

En el mundo rural distinguimos dos tipos de poblamiento: el concentrado y el disperso. El poblamiento concentrado en el agrupamiento de las viviendas de la aldea en un lugar en

concreto, dejando el resto para que pueda ser cultivado. El poblamiento disperso se caracteriza porque no existe un núcleo de viviendas sino que están esparcidas por todo el territorio, normalmente cerca de las explotaciones de cada familia.

Otras zonas rurales

Actualmente se definen como espacios rurales: otras zonas alejadas de la ciudad o de baja densidad poblacional, como:

- Instalaciones de ocio de grandes dimensiones: estaciones de esquí, campos de golf.
- Zonas de actividades extractivas: minería, canteras y silvicultura.

Clasificación Zonas Rurales

Una propuesta de clasificación puede ser aquella de la geografía, según la cual existirían 3 tipos de áreas rurales.

Áreas rurales del periurbano. Se encuentran dentro del área de influencia de las grandes ciudades.

Áreas rurales medias. Aquellas relativamente alejadas de ciudades pero con entidad propia y actividad económica suficientemente fuertes como para que su existencia no peligre a corto/medio plazo.

Áreas rurales deprimidas. Aquellas áreas rurales que en su momento álgido de población apenas alcanzaron la que tiene un municipio medio de su entorno hoy.

3.5.2 URBANO

La definición de **espacio urbano** (o, también, **centro urbano** o **área urbana**) resulta tan difícil como la de espacio rural (o la del espacio periurbano, que comprende el espacio entre los dos últimos), sobre todo tras los últimos modelos de crecimiento urbano, por lo que se hace necesario concretarlo por sus funciones, su alta densidad de población y su extensión, así como por ser emisor de servicios y estar perfectamente dotado de infraestructuras. Además, el precio del suelo es alto, el empleo en el sector primario es insignificante, y suele haber mucho espacio físico y recursos para la supervivencia de las personas.

Para la geografía urbana, el **paisaje urbano** es el paisaje propio de los núcleos urbanos o ciudades, definidos previamente por criterios numéricos (10.000 habitantes en España, cantidades mayores o menores en otros países) o funcionales (que el sector económico dominante no sea el primario, sino el sector secundario -ciudad industrial- o los servicios -ciudad de servicios-, aunque existen incluso las denominadas agrociudades).

La ciudad es un elemento difusor de productos, como los servicios, dotaciones e infraestructuras, de los que se sirve la población rural que, con el paso del tiempo, tiende a adquirir comportamientos urbanos y a diluir las diferencias. Al mismo tiempo, la ciudad necesita que el campo la abastezca de mercancías agrícolas y ganaderas, energía y productos primarios que ella misma no puede producir. La ciudad sirve también como lugar de ocio.

Megalópolis y regiones urbanas

Si bien un espacio urbano estaría constituido por cualquier núcleo de población, independientemente de su tamaño, en el caso de los mayores estos espacios urbanos suele sobrepasar los propios límites de la ciudad, conformando **áreas metropolitanas** compuestas de varios núcleos de población periféricos agrupados en torno al central. En algunos casos, estas áreas urbanas llegan a comunicar distintas áreas metropolitanas independientes, que terminan integrándose en verdaderas **megalópolis**, en el caso de grandes ciudades, o simplemente en regiones urbanas de cientos de kilómetros cuadrados de superficie. Es importante distinguir entre las primeras, generalmente centralizadas y con grandes densidades de población, de las segundas, en las que a veces se hace difícil distinguir cuál es el centro de la conurbación, en cuya superficie se engloban territorios intermedios escasamente poblados, lo que hace que su densidad se reduzca considerablemente.

3.5.3 ARQUITECTURA Y GLOBALIZACIÓN

La Arquitectura es un modo de vida. Ella debe reflejar la sociedad en la cual es pensada y producida con el fin de establecer una relación coherente que permita desarrollarse en el tiempo y generar un proceso continuo de auto-reflexión. En general, la sociedad contemporánea se ve caracterizada por nuevos patrones de conducta, por nuevos sistemas de producción y consumo, lo que define un marco referencial muy particular que se manifiesta tanto en la forma de entender la producción de espacio individual, como en la concepción de lo urbano producto de la congestión cultural contemporánea.¹²

3.5.4 HIBRIDACION EN LA CIUDAD CONTEMPORANEA¹³

La Arquitectura es acerca de un modo de vida. Ella debe reflejar la sociedad en la cual es pensada y producida con el fin de establecer una relación coherente que permita desarrollarse en el tiempo y generar un proceso continuo de auto-reflexión. En general, la sociedad contemporánea se ve caracterizada por nuevos patrones de conducta, por nuevos sistemas de producción y consumo, lo que define un marco referencial muy particular que se manifiesta tanto en la forma de entender la producción de espacio individual, como en la concepción de lo urbano producto de la congestión cultural contemporánea.

3.5.5 HABITABILIDAD

“La ciudad habitable es aquella que asegura una calidad de vida decente y oportunidad equitativa a todos los habitantes (especialmente los más desfavorecidos) así como un ambiente saludable y seguro.

¹² www.cenda.usb.ve

¹³ ARQUITECTURA Y GLOBALIZACIÓN: HIBRIDACIONES EN LA CIUDAD CONTEMPORANEA, Borges González, Alejandro

El término calidad de vida se refiere a la existencia de infraestructuras comunes que mejoran el medio o entorno habitable de los hombres. Es bienestar de los seres vivos, que comprende el grado en que una sociedad ofrece la oportunidad real de disfrutar de todos los bienes y servicios disponibles. Es un concepto multidimensional, ya que abarca aspectos tan amplios como la alimentación y el abrigo junto con el sentimiento de pertenencia y de autorrealización. Este concepto es una noción tanto cualitativa, pues incluye la apreciación subjetiva de la satisfacción, como relativa y comparativa pues surge a partir de la conciencia del desnivel o diferencia significativa entre individuos, grupos sociales, sectores sociales, países y regiones del mundo.

La noción de calidad de vida se puede conceptuar como una adaptación entre las características de la situación de la realidad y las expectativas, capacidades y necesidades del individuo tal como las percibe él mismo y el grupo social”¹⁴.

Factores Determinantes:

- Trabajo: permiten acceder a las condiciones que hacen agradable la vida.
- Educación: Proporcionar educación integral a los habitantes que lo requieran, en condiciones adecuadas de accesibilidad y calidad, para mejorar su competitividad y satisfacer sus necesidades culturales.
- Salud: Garantizar la ausencia de enfermedad, mejores condiciones de salud física y química o para generar y fortalecer el autocuidado. Todos los habitantes debieran tener acceso a servicios de salud con calidad.
- Pobreza: Eliminar las inequidades sociales y mejorar las condiciones de vida de las poblaciones de más bajos ingresos.
- Participación: Propiciar la participación de la ciudadanía en la planificación y construcción de la ciudad.

HABITABILIDAD ⇔ CALIDAD DE VIDA

- BIENESTAR GENERAL: Trabajo, Educación, Sanidad, Vivienda y Equipamientos.
- CALIDAD AMBIENTAL: Calidad del Ambiente atmosférico, ruido, calidad del agua, etc.
- NATURALEZA PSICOSOCIAL: Relaciones familiares, relaciones interpersonales, ocio, tiempo libre.
- ORDEN SOCIO – POLITICO: Participación Social, Seguridad personal y Jurídica.

¹⁴ Salvador Rueda. Habitabilidad y calidad de vida. Vía internet

3.5.6 CONCEPTO DE DESARROLLO

* HIBRIDACION DE LO ARTIFICIAL Y LO NATURAL

Características

- Integración del entorno natural y social
- Atención a los elementos naturales
- Definición de áreas = Áreas rurales del Periurbano
- Conformación de redes urbanas
- Satisfacción de necesidades

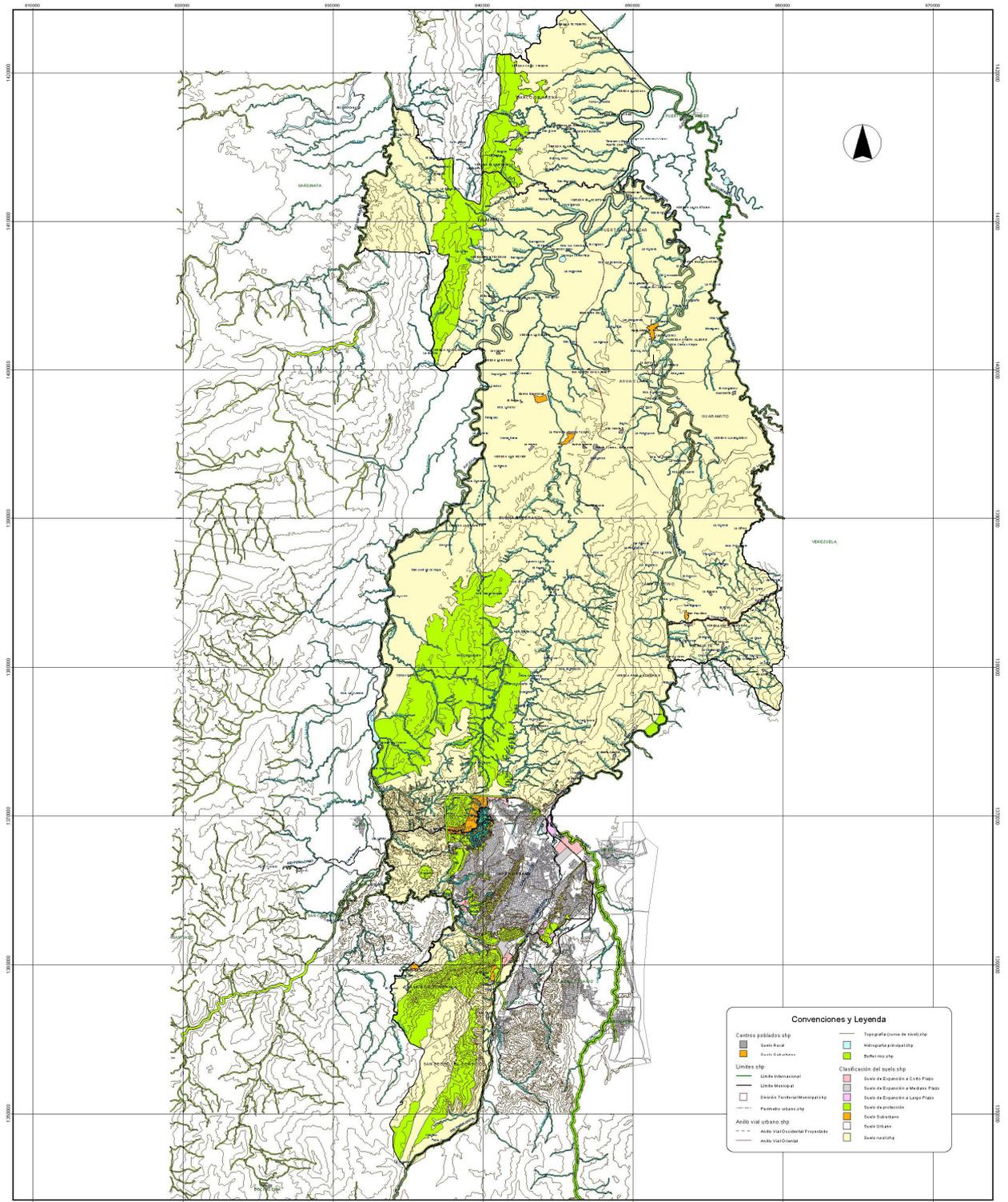
4. ESTUDIO FISICO DEL TERRITORIO

En este capítulo, se presentan la compilación de mapas cartográficos con los cuales se estudio la región.

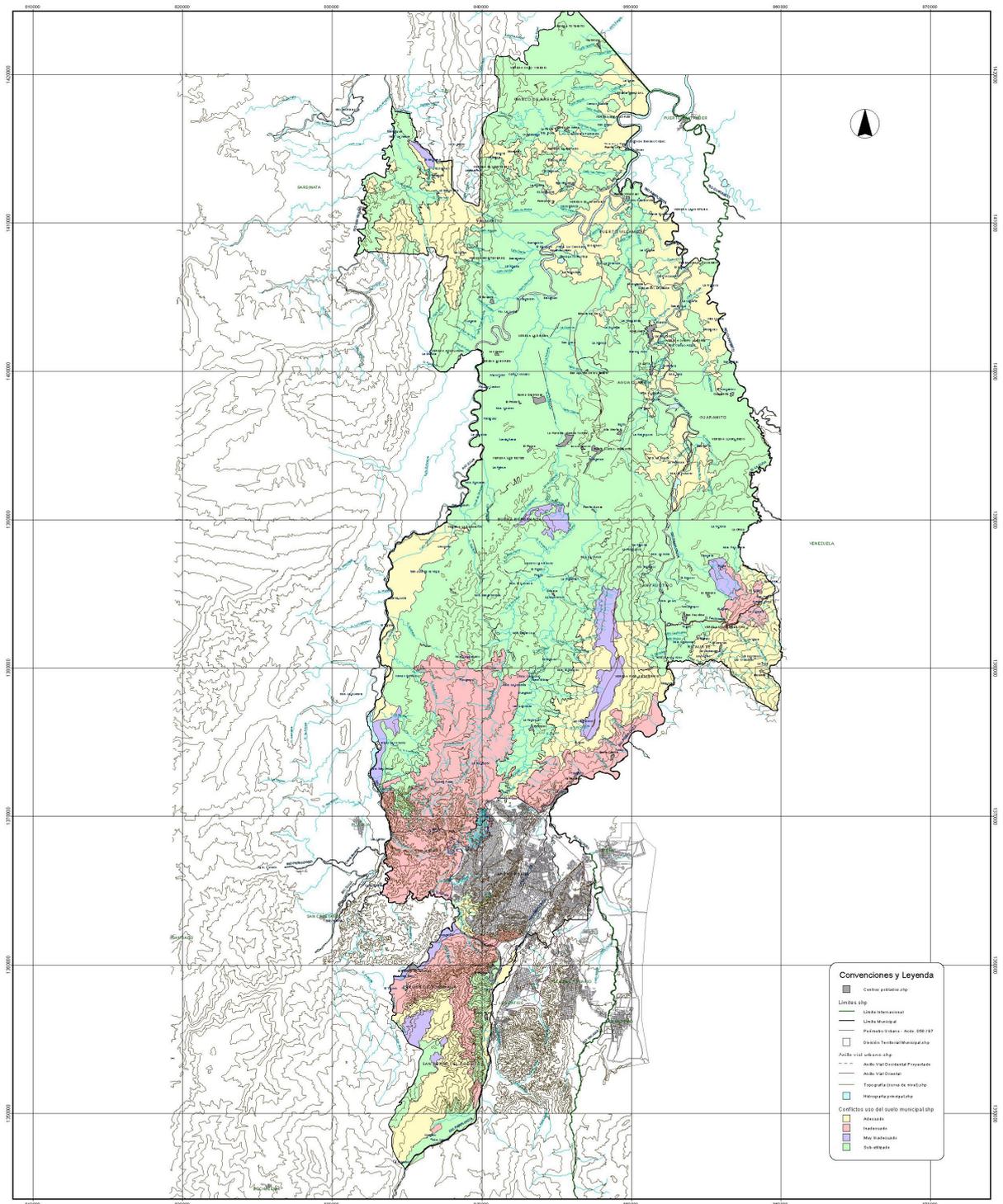
El estudio realizado a mapas y la investigación de bibliografía permitió determinar el estado actual de la región, conociendo sus falencias y potencialidades, que permitan determinar las acciones necesarias para satisfacer las necesidades de la población y de la región en su totalidad.

Como se ha visto en capítulos anteriores, la región de estudio está compuesta por lo denominada Áreas Metropolitana Binacional, donde se incluyen importantes territorios fronterizos tanto de Venezuela como de Colombia.

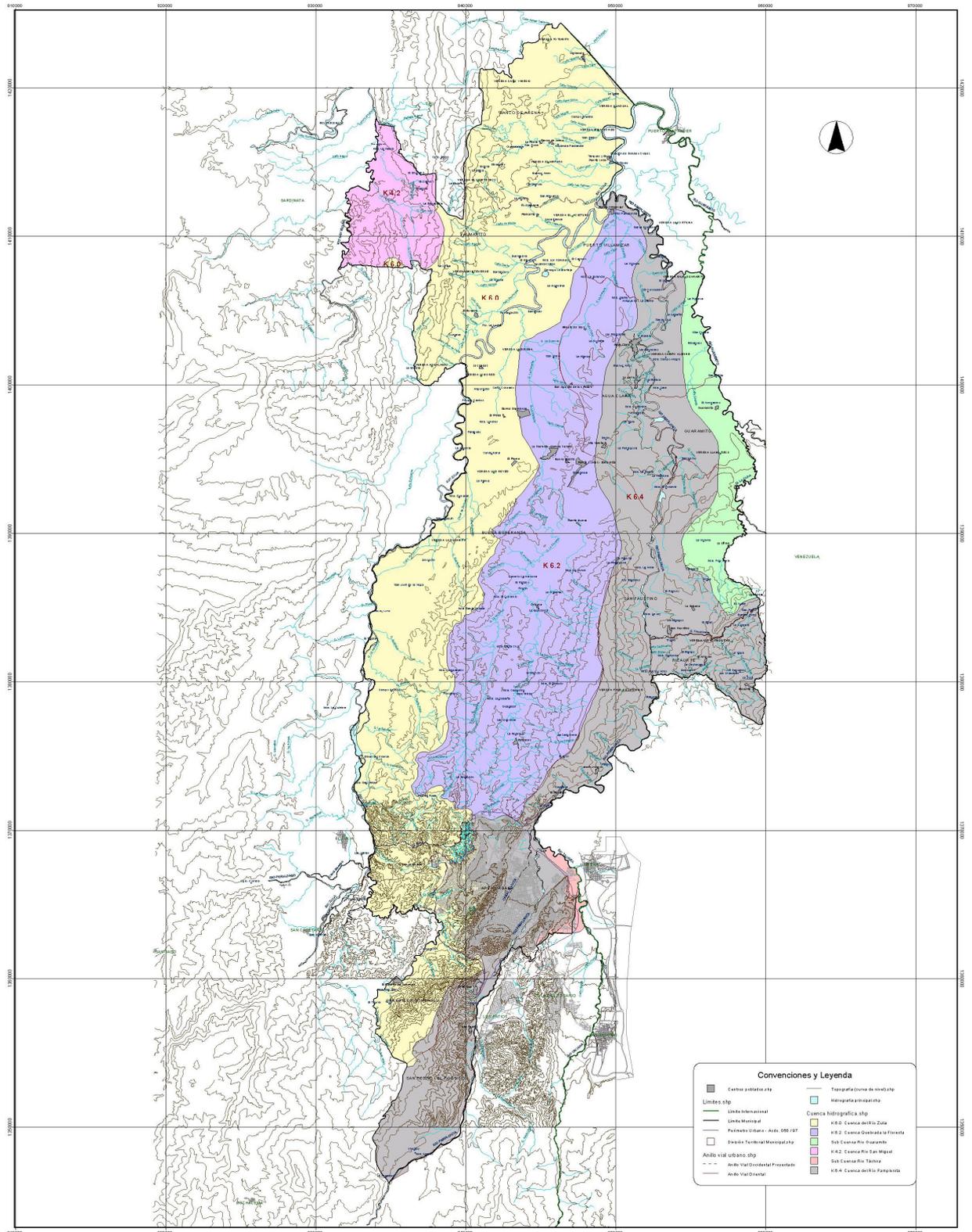
4.1.2 Clasificación del suelo Municipal



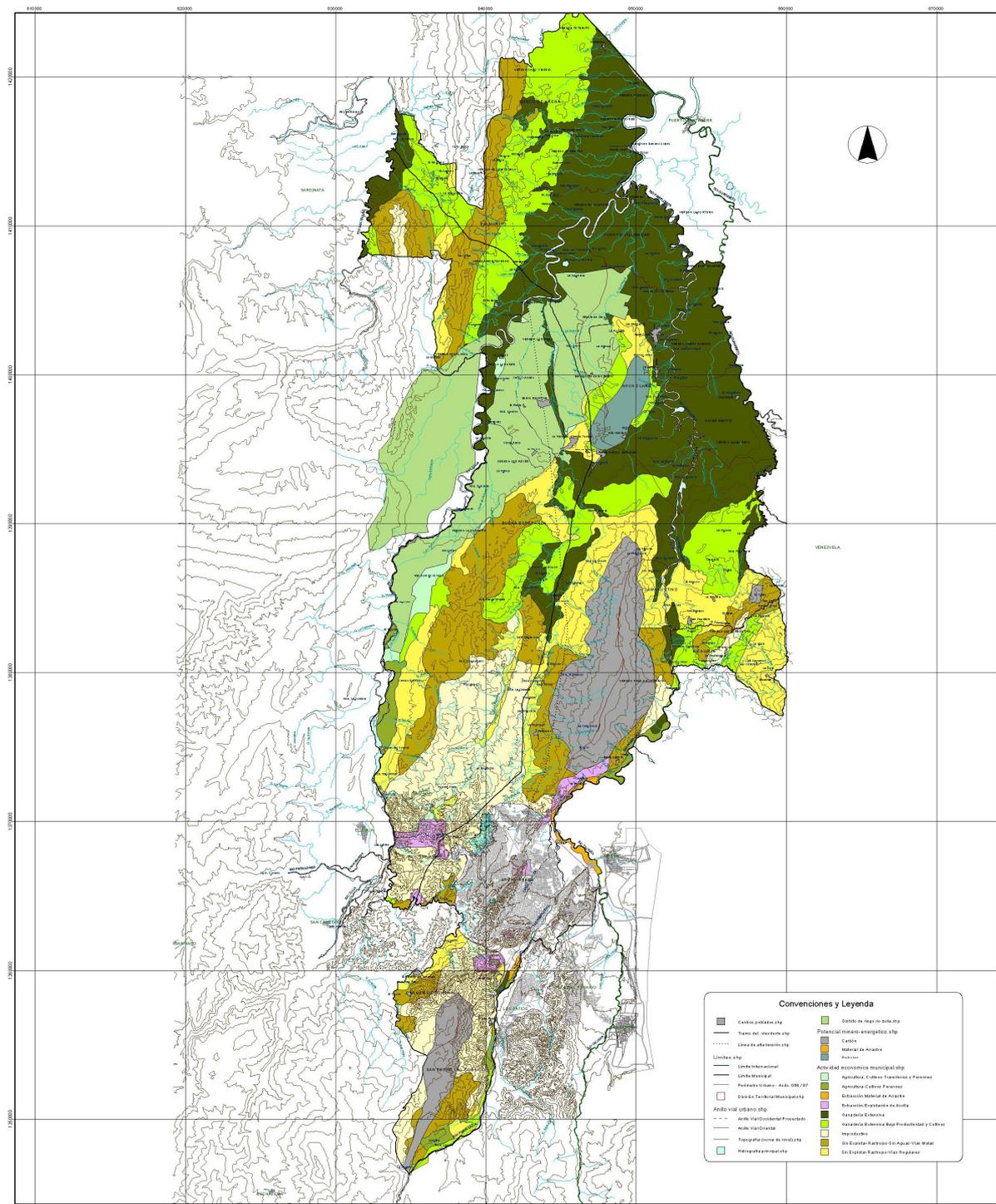
4.1.3 Conflictos usos del suelo



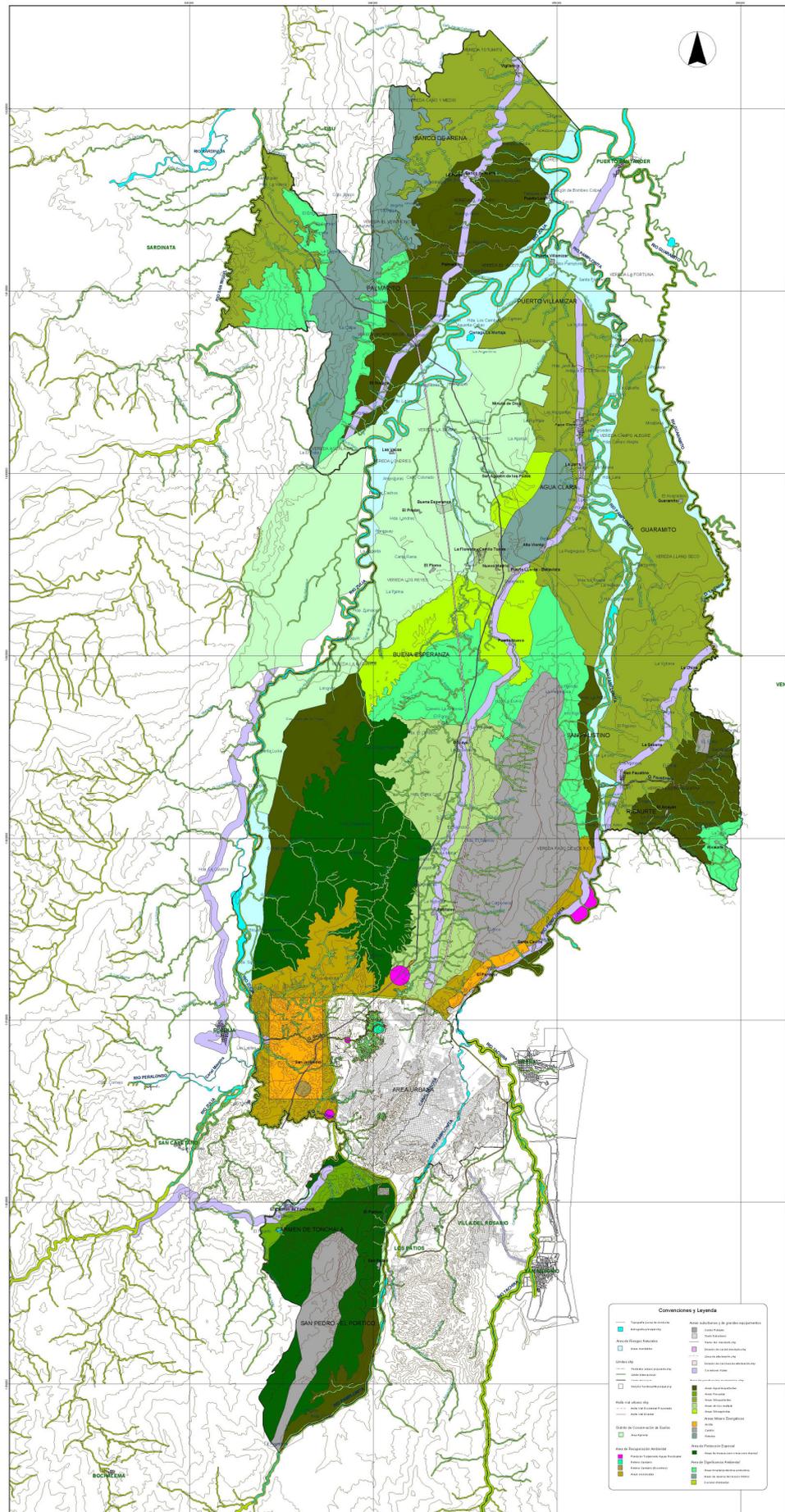
4.1.4 Cuencas Hidrográficas



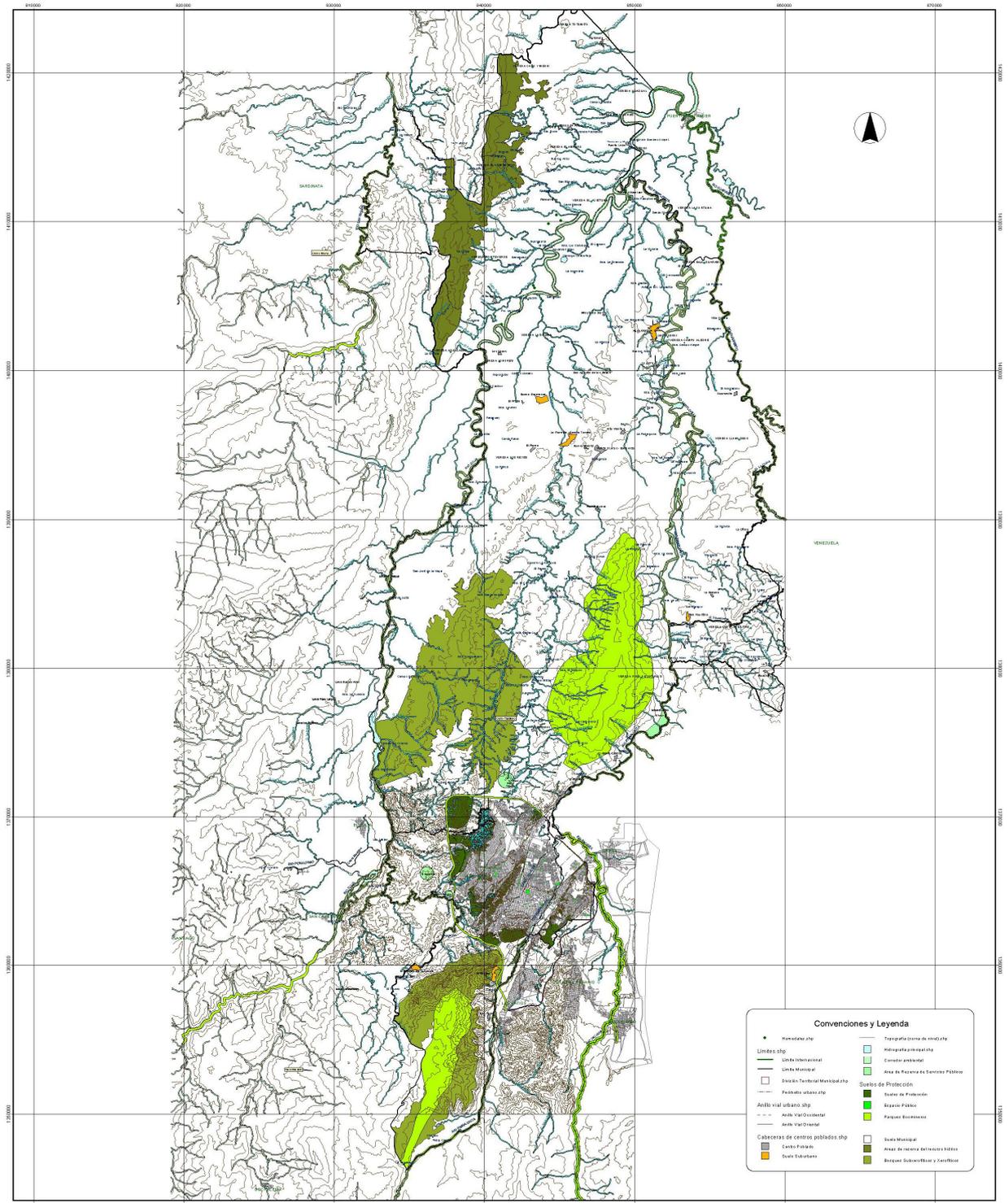
4.1.5 Localización de Actividad Económica



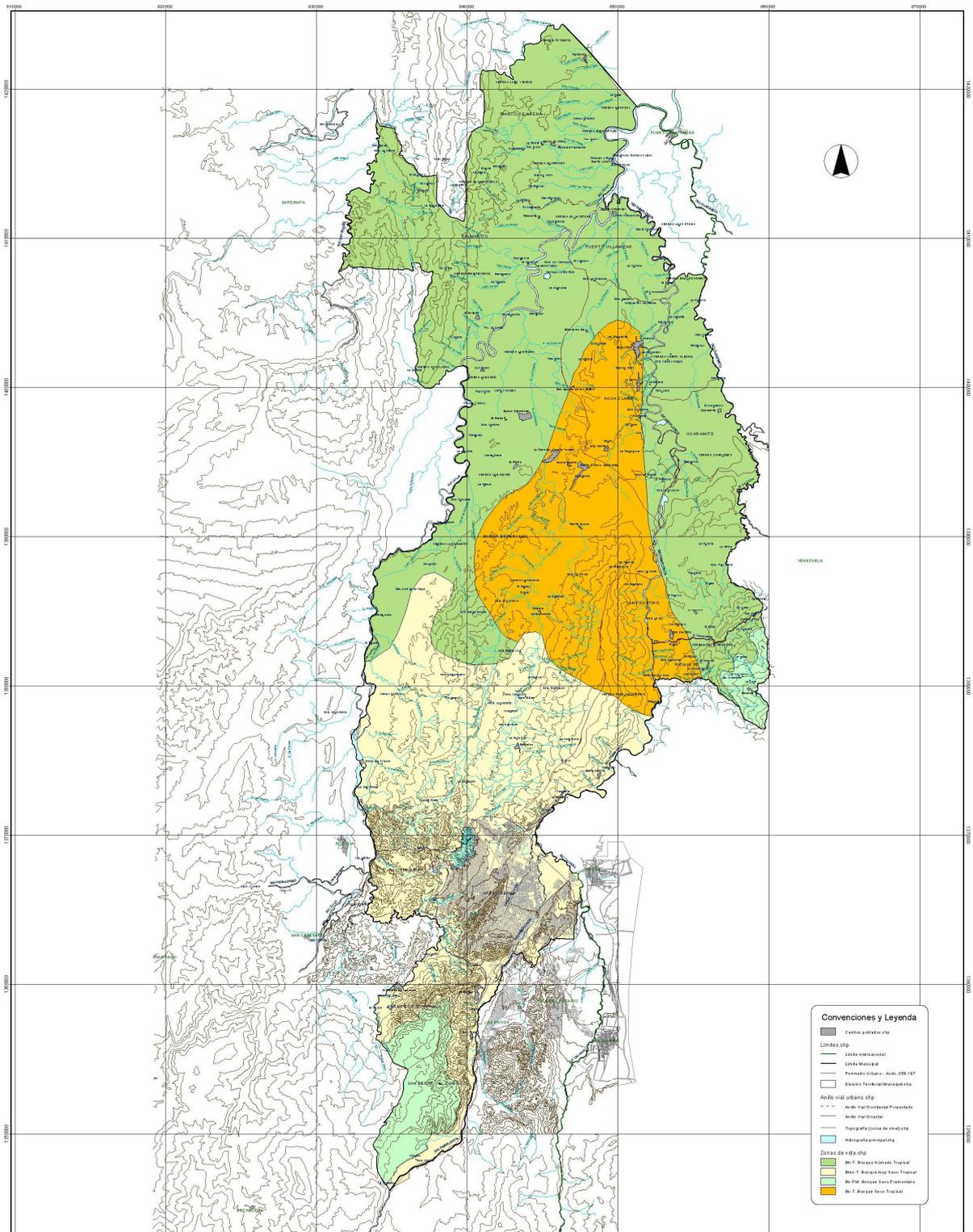
4.1.6 Modelo de Ocupación Territorial



4.1.7 Sistema Ambiental

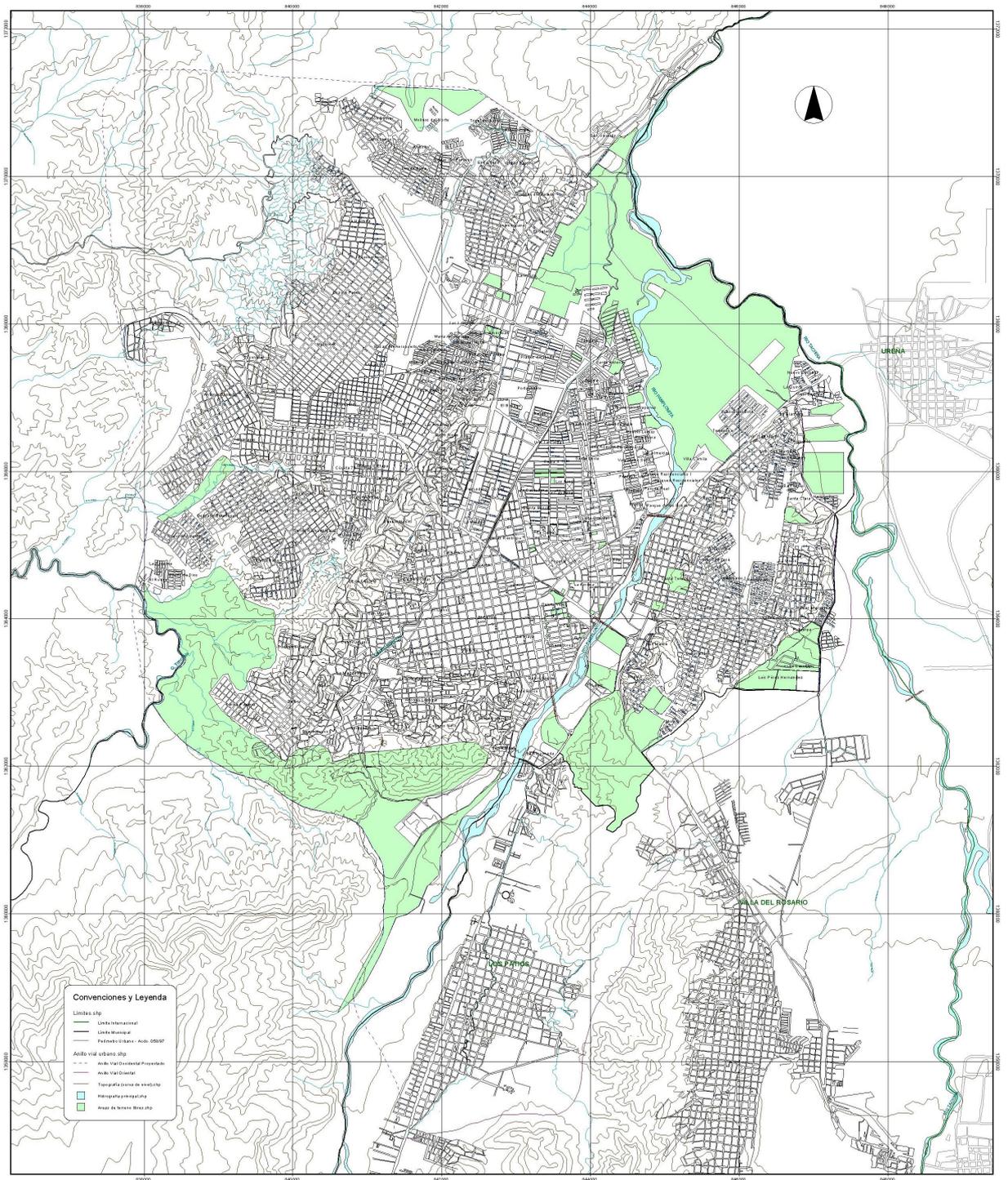


4.1.9 Zonas de Vida Municipal

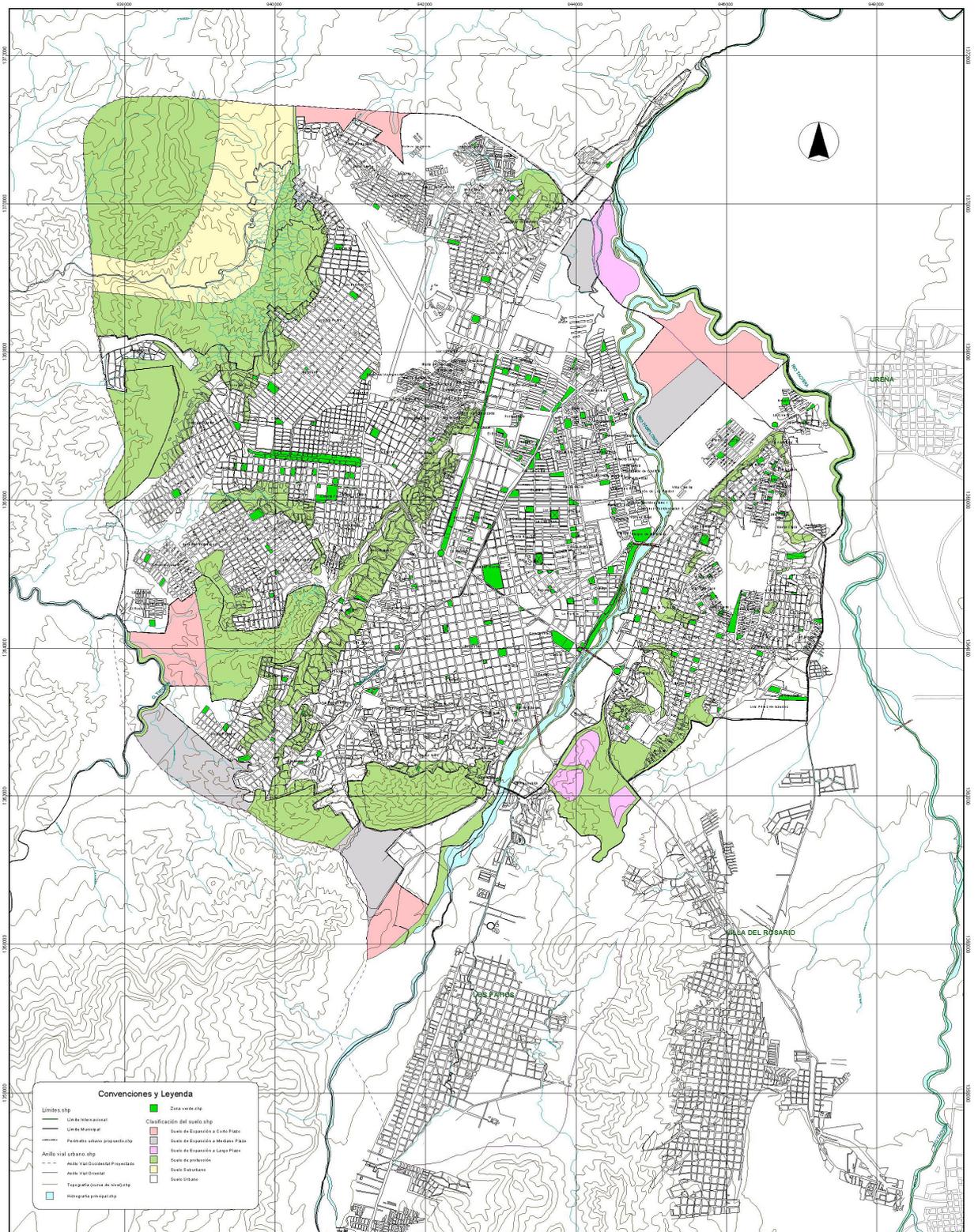


4.2 CARTOGRAFIA URBANA

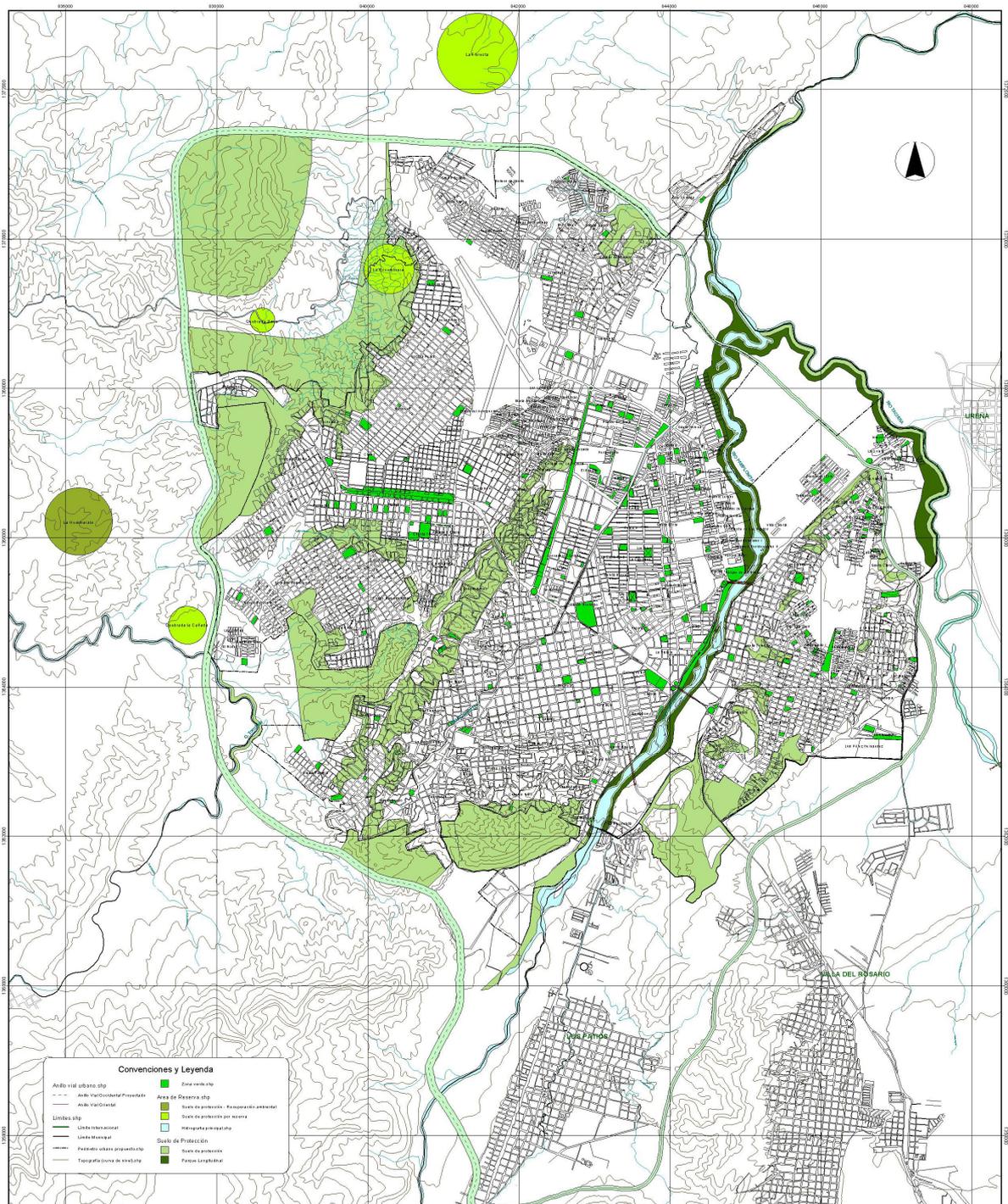
4.2.1 Áreas Libres



4.2.2 Clasificación del Suelo



4.2.3 Suelo de protección



5. ANÁLISIS D.O.F.A

El análisis está basado, y algunas de sus partes son extraídas de: POT de Cúcuta, Plan de desarrollo Municipio del Táchira.

5.1 Fortalezas y oportunidades.

Existen diferentes factores o circunstancias favorables a la región, que permiten crear una prospectiva regional y al tiempo permite evaluar sus ventajas comparativas y competitivas. El concepto de ventaja comparativa se refiere a la ventaja inicial que ha disfrutado históricamente e inercialmente la región, respecto a otras regiones importantes. En relación a las ventajas competitivas, hace referencia a aquellos atributos que desarrolla la región, para mejorar su posicionamiento económico y social, dentro de su contexto de influencia.

Se han definido como fortalezas y oportunidades:

Localización geográfica.

La característica que tiene como región binacional o región de fronteras, es una de las grandes fortalezas de la región, la equidistancia entre dos mercados nacionales, uno de los cuales tiene una red vial en muy buenas condiciones, que converge hacia la región. Esta ventaja se refuerza con su relativa cercanía al lago de Maracaibo y a sus dos puertos Maracaibo y la Ceiba. Esta fortaleza equivale a una ventaja comparativa que permite posicionar la región dentro de una localización ventajosa para el desarrollo de la multiplicidad de servicios al comercio exterior entre los dos países.

Por otra parte, la posición geográfica permitirá a la región consolidarse como un verdadero PUERTO TERRESTRE, que hace referencia al conjunto de elementos físicos que constituyen la infraestructura necesaria para prestar servicios integrales a la carga y al transporte.

Recursos humanos. Existe un inventario importante de recursos humanos localmente formado en el nivel de Educación Superior por las universidades de la ciudad de Cúcuta y del país y por el SENA regional. La Universidad Francisco de Paula Santander ha formado alrededor de 8.738 profesionales en programas de ingeniería civil, mecánica, de sistemas, administración de empresas, Contaduría Pública, Especializaciones, Licenciaturas y tecnologías (Fuente: Cartilla Universidad Francisco de Paula Santander en cifras. 1999). Por su parte el SENA ha capacitado laboralmente en la región, más de 41.000 personas en diferentes artes y oficios. Sumado a esto, la ciudad comienza a recibir sedes de universidades nacionales, las cuales están ofreciendo programas académicos que fortalecen la capacidad de gestión y desarrollo del municipio.

Recursos minerales. Los principales recursos minerales son la arcilla y el carbón, los cuales presentan buena calidad y cuentan con reservas importantes en la región. Esta fortaleza permite el desarrollo de las industrias derivadas de estos recursos, las cuales se podrían

considerar como renglones de mayor potencialidad en el área metropolitana y con buenas perspectivas futuras. La proximidad y existencia de materia prima y suelo a bajo costo, son factores significativos para atraer empresas o motivar su desarrollo en una región.

Otros recursos. Caso de las manufacturas de cueros que representan bajos costos de adquisición y alta calidad de los productos finales en el mercado.

Los recursos naturales. Se constituye en una de sus mayores fortalezas, lo que permitirá el desarrollo de la industria turística, aprovechando el cruce de caminos entre los dos países. La consolidación de los parques ecomineros, son piezas claves de integración de la relación hombre-naturaleza.

Existencia de Ambiente de Negocios. La oferta de servicios y la celebración de eventos y ferias favorecen el desarrollo del comercio y el intercambio de bienes, así mismo, permite la entrada al mercado local de nuevas empresas. Con apoyo de estrategias de promoción del desarrollo regional y sus potenciales, la región puede atraer mercados productivos más ambiciosos.

Potenciación del sector rural productivo. La región cuenta con grandes riquezas en la zona rural, las cuales han sido poco aprovechadas, generando un distanciamiento del campo y la ciudad. El impulso al Distrito de Adecuación de Tierras del Río Zulia considerado como el sistema de explotación agrícola de mayor impacto socioeconómico en el Departamento Norte de Santander, facilitará el aumento de la producción anual que actualmente genera un valor de cuarenta mil millones de pesos (\$40.000.000.000) y empleo para más de veinte mil personas en todo el proceso productivo y agroindustrial.

5.2 Debilidades y amenazas.

Existen condiciones en la región que están afectando los sistemas económicos, físicos y sociales de la misma. Las amenazas para una región, pueden definirse como un reto impuesto, que incentivan al desarrollo de soluciones que no permitan el colapso de las actuales condiciones de la región, mas permita su fortalecimiento y mejoramiento, convirtiéndola en una región estratégica.

Dentro de las debilidades y amenazas encontramos:

Localización geográfica en el contexto nacional. Anteriormente se hizo referencia a esta de forma positiva, mas también se constituye en una debilidad, por la lejanía del municipio de Cúcuta al mercado productivo colombiano. Ello enfatizado por las inadecuadas vías de comunicación que la conectan con el interior del país.

Se deben generar transformaciones radicales que permitan la potenciación de los recursos del municipio, a través de sistemas que faciliten la recuperación de la malla vial y los sistemas de comunicación en general.

Se suma la existencia de rutas alternativas para el comercio entre los dos países, que contrarrestan las ventajas de la posición estratégica de Cúcuta; la conexión por la Guajira colombiana vía Paraguachón y la carretera marginal de la selva a través de Arauca.

Recursos humanos. Si bien también se ha considerado como una fortaleza, actualmente los cambios estructurales del entorno exigen disponibilidad de recursos humanos no sólo calificados sino cualificados. Esto es una condición básica para asegurar la difusión de las innovaciones tecnológicas y el mejoramiento de la calidad en los procesos de producción.

Por tanto, los centros educativos de la región, deben impulsar programas que favorezcan la potenciación de las bondades del territorio en los sistemas económicos, sociales y políticos predominantes.

Situación generalizada de pobreza. Existe un alto grado de pobreza de la población de la región (66% de marginalidad) y un producto per cápita muy inferior al promedio nacional, que se refleja en un bajo poder adquisitivo local, lo cual constituye un desestímulo para los potenciales inversionistas. Esta misma situación de pobreza, se presenta en los municipios que conforman la conurbación urbana metropolitana de Cúcuta y las poblaciones fronterizas inmediatas del Estado Táchira.

Ante las anteriores circunstancias, no se generan relaciones dinámicas de alguna significación entre los agentes productivos de ambos lados de la frontera, pues no existen diferencias en cuanto al grado de desarrollo y el nivel de la demanda efectiva.

Oferta y calidad de la infraestructura de transporte y comunicaciones. La región no dispone de una buena comunicación con Colombia ni con Venezuela ni de telecomunicaciones avanzada, factores que influyen negativamente en las posibilidades de entrada al mercado por parte de inversionistas de otras regiones.

Inexistencia de un tejido productivo integrado. Esta condición implica, la inexistencia de economías de aglomeración favorecidas por la proximidad de servicios productivos, centros de investigación y equipamientos e infraestructuras para la competitividad. Ante este escenario, la región debe liderar acciones que permitan la vinculación de los sectores productores de servicios de manera integral en las políticas de desarrollo económico.

Inestabilidad de la economía venezolana. La evolución de la base económica de la región,

gira más en torno de la situación de la economía venezolana que de la colombiana. Esta circunstancia constituye no solo una gran debilidad para la región, sino a una seria amenaza, debido a la inestabilidad económica que ha caracterizado a la economía venezolana, generada por los vaivenes de los precios del petróleo. A lo anterior se suma la inadecuada conducción de la economía de ese país, que actualmente atraviesa por un agudo déficit fiscal y una crisis política e institucional, de consecuencias inciertas.

Oferta de localización de industrias en la frontera. La opción de la región en su lado colombiano, como alternativa para localizar unidades productivas por parte de los inversionistas nacionales o internacionales, se ve afectada negativamente por las ventajas locacionales comparativas que ofrece la zona al otro lado de la frontera, en el corredor Ureña – San Antonio, donde existe una mejor infraestructura física y menores costos de los servicios públicos. Además, si el mercado está proyectado para Venezuela, la ventaja de ubicación en territorio venezolano es obvia. Es una realidad, que Ureña frente a Cúcuta, presenta mayor competitividad, en relación a los factores de producción. Este requerimiento se satisface cuando existen costos económicos favorables en relación al suelo, mano de obra energía y materias primas y se ha considerado que Ureña los tiene de forma más favorable que Cúcuta.

Oferta adecuada de infraestructuras básicas. La oferta de estos servicios determina y garantiza el desarrollo de la región. Existen déficit y poca oferta para el corto y mediano plazo de acueducto y alcantarillado, lo que deja ver una gran debilidad ya que el estar bien equipada una región, se constituye en un requisito clave para asegurar su desarrollo.

Falta de cultura de la integración binacional. A pesar de los lazos históricos y bolivarianos entre los dos países, no existe una cultura de la integración entre sus poblaciones e instituciones, que permita el afianzamiento de los convenios celebrados a nivel nacional.

6. MODELO URBANO REGIONAL DE ENCUENTRO BINACIONAL

6.1 OBJETIVO GENERAL

Se desea desarrollar un modelo urbano-regional que incentive las relaciones binacionales, creando áreas estratégicas de encuentro, utilizando la frontera colombo – venezolana como un área fluida que permite el intercambio comercial y cultural. Determinando áreas estratégicas de integración binacional mediante el estudio regional, urbanístico, y teórico, que faciliten la construcción del marco teórico-conceptual de manera clara y definida, con lineamientos para la elaboración de un modelo urbano-regional, dentro de su contexto nacional e internacional a nivel Sudamericano.

6.2 OBJETIVO ESPECIFICO

Definir la importancia de la Frontera Cúcuta – Ureña para las relaciones binacionales y la conexión sudamericana, aprovechando sus fortalezas, mediante la implementación de proyectos estratégicos a nivel local en la región metropolitana de Cúcuta, que permitan el desarrollo de ventajas competitivas frente a otras regiones y en beneficio para Colombia.

6.3 LO BINACIONAL

Binacional hace referencia a dos naciones, a sus relaciones comerciales, culturales, políticas, sociales entre otras, donde ambas juegan un papel importante beneficiándose mutuamente de la relación. Para el caso en estudio son vecinos que comparten un río que no los separa sino que los une. Una frontera creadora de actividades, de funciones urbanas que permite un sentido de integración entre las dos naciones.

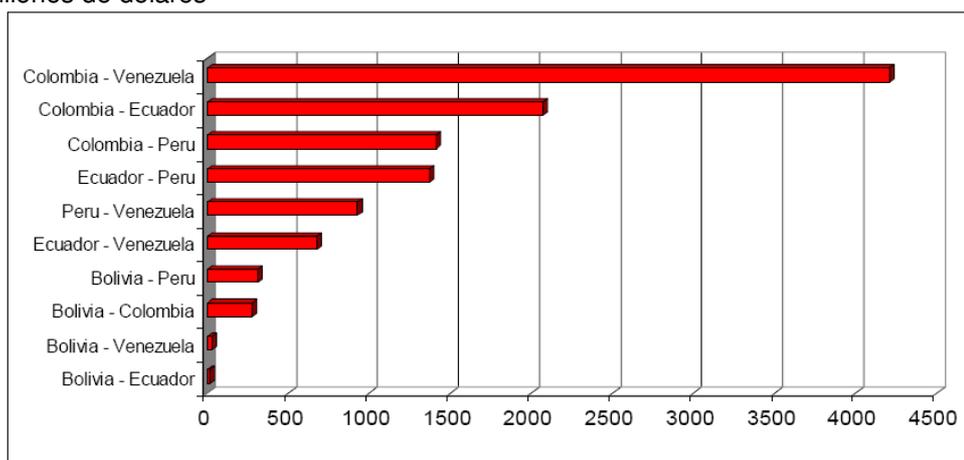
Al hablar de integración no se refiere a que se integran los ríos y las tierras sino las personas que son el elemento esencial, quien la anhela y desea según sus necesidades.

7.- IMPORTANCIA DE LA FRONTERA COLOMBO – VENEZOLANA A NIVEL SUDAMERICANO

Siguiendo la iniciativa, los estudios y proyectos realizados por el grupo IIRSA se desea conocer el área de estudio en su contexto sudamericano, que permita resaltar la importancia de la frontera colombo-venezolana como una de las más vivas y activas de Latinoamérica, con más de un millón de habitantes, un gran intercambio económico, excelentes relaciones entre las autoridades civiles y militares así como de los habitantes en general que conviven pacíficamente y en gran armonía.

INTERCAMBIO COMERCIAL BILATERAL 2006

Millones de dólares



Fuente: Global Market Information Database

La mayor participación intra-eje la tiene Colombia, que para el año 2005 sus exportaciones fueron del 46% y las importaciones del 23%.

El principal destino de exportación intra-eje de Colombia es Venezuela, suponiendo más del 40% de las exportaciones intra-eje- El 2do lugar lo ocupa Ecuador con un 35% de participación, seguido de Perú con un 20% del total.

Venezuela representa el 2do exportador al interior del eje andino luego de Colombia, con un nivel de exportaciones de 24% dentro de un total andino y las importaciones representan un 26%.

8 DESARROLLO DEL PROYECTO

8.1 OBJETIVO GENERAL DEL TERRITORIO:

Lograr una sostenibilidad social, económica y ambiental, promoviendo el bienestar social y la calidad de vida.

Desarrollando un "Modelo económicamente más viable, ambientalmente más sostenible y atento a la identidad de cada territorio, y socialmente más justo."

Logrando la participación sostenible y competitiva dentro de los parámetros internacionales.

8.2 ALCANCE DEL PROYECTO:

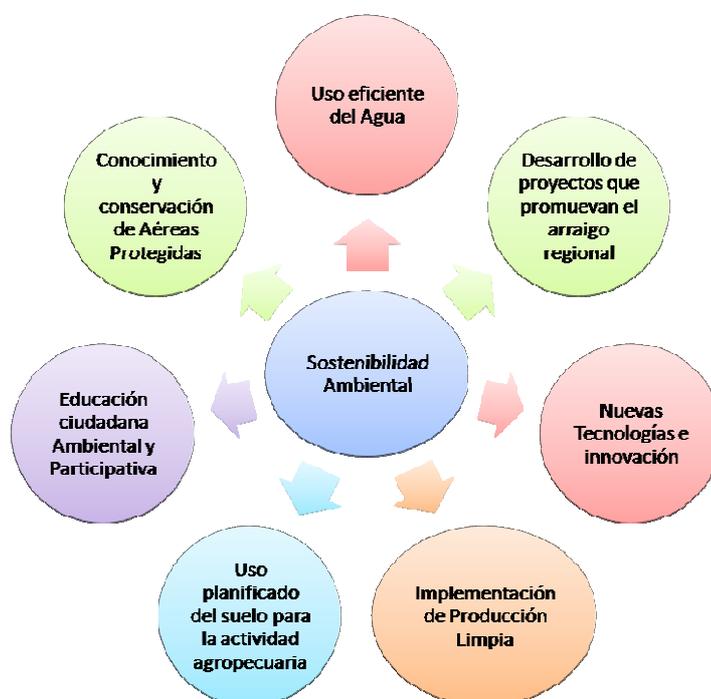
Lograr la identificación de las condiciones actuales de la región y de la ciudad – región deseada, permitiendo la proyección de una ciudad – región posible, la cual se fundamenta en consideración con las potencialidades y limitantes del territorio, dentro del marco lógico establecido.

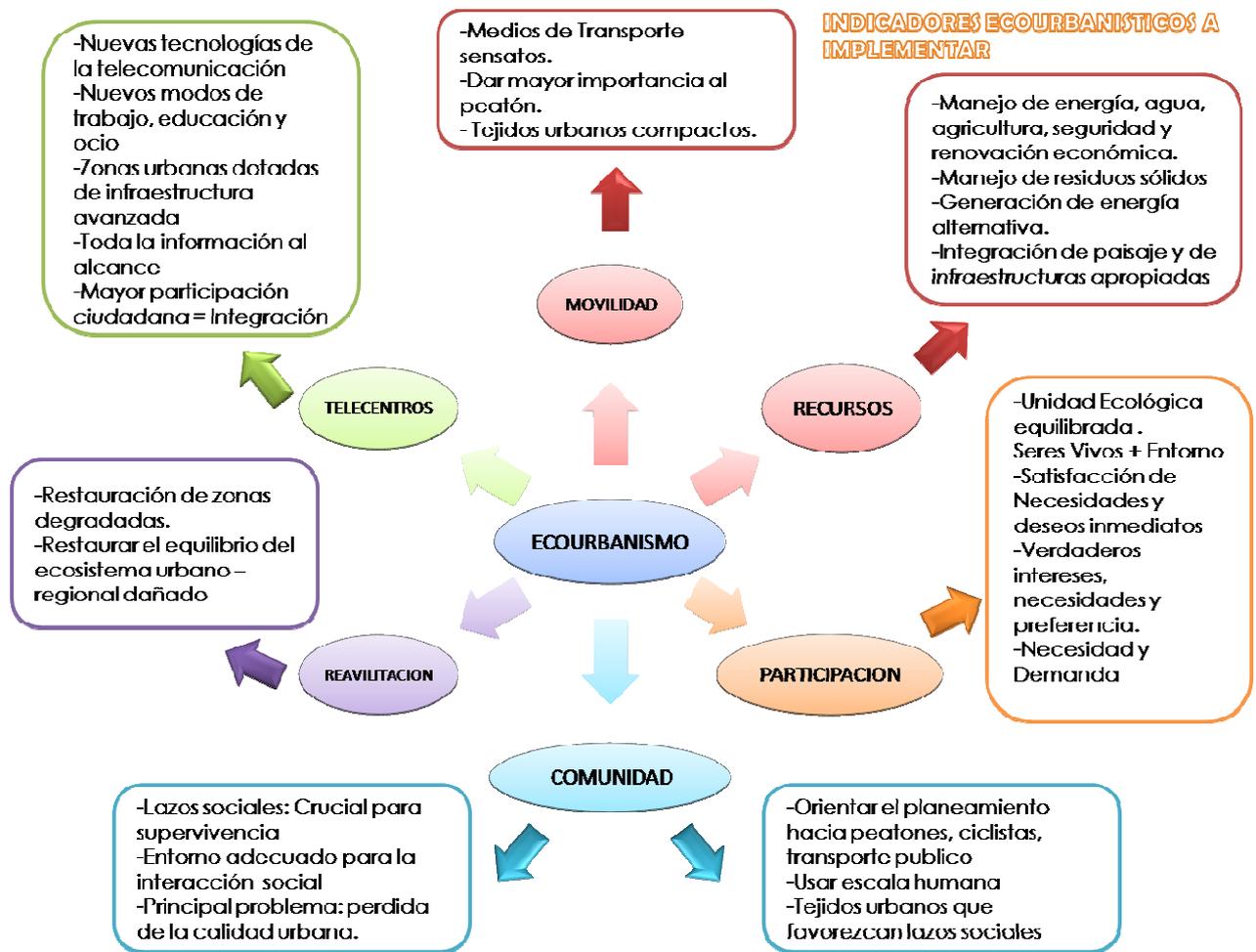
Identificar proyectos estratégicos que permitan el encuentro binacional, aprovechando los vacíos rurales y las áreas proyectadas para expansión urbana, manteniendo la relación armónica con las condiciones preexistentes.

8.3 MARCO TEORICO

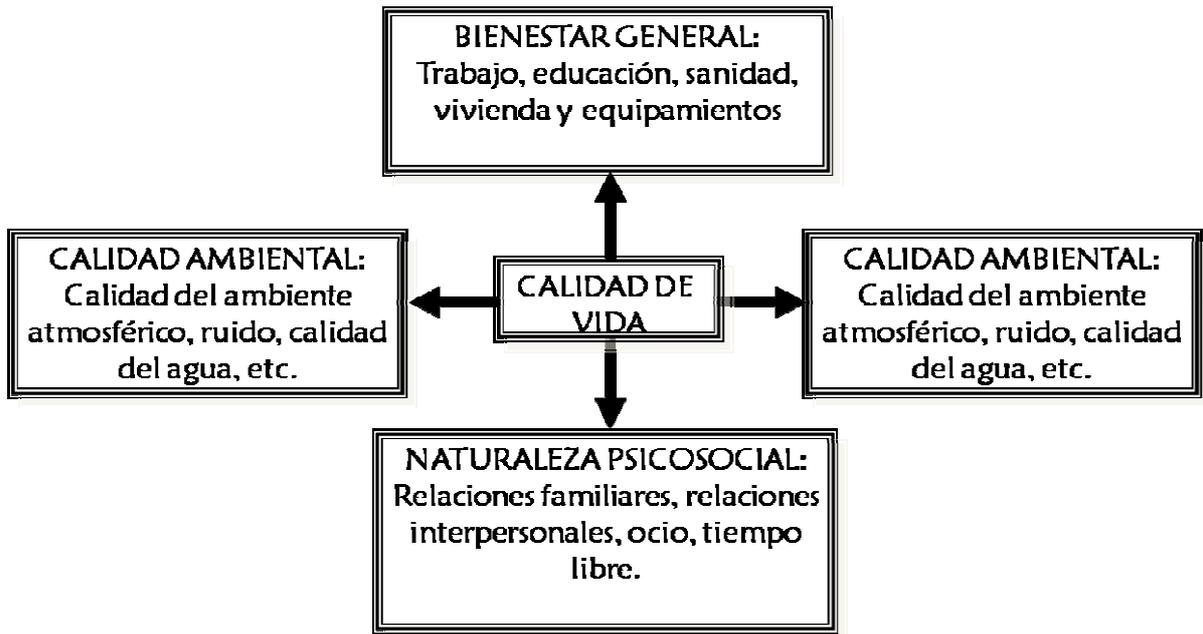
- Sostenibilidad Ambiental
 - o Parámetros Eco urbanísticos
 - o Habitabilidad
 - o Calidad de Vida
- IntegraciónHibridación: Natural + Artificial
- Comercio Internacional: Producción Limpia

“La planificación ambiental en la gestión del territorio contribuye a garantizar el funcionamiento y la sostenibilidad de los sistemas naturales que soportan el crecimiento poblacional y los procesos sociales y económicos que este conlleva y tiene como objetivo principal promover, apoyar y fortalecer procesos sostenibles de desarrollo regional basados en patrones de uso y ocupación del territorio acordes con la biodiversidad, la población, la cultura y el potencial de desarrollo propios de cada uno”.





HABITABILIDAD



DESARROLLO SOSTENIBLE → HABITABILIDAD

FUENTE: "Habitabilidad y calidad de vida", Salvador Rueda

HIBRIDACION = Natural + Artificial

PRINCIPALES COMPONENTES



8.3.1 PRODUCCION LIMPIA

Se implementa el concepto de Producción Limpia siguiendo la importancia de establecer agroindustrias para el territorio, manteniendo la importancia de la protección del medio ambiente.

“El sector agroindustrial se posiciona como el sector más importante de la industria manufacturera colombiana”, que entre otras tiene grandes ventajas como son:

- Reduce los costos de transporte de la materia prima.
- Reduce las pérdidas post-cosecha.
- Contribuye a maximizar los sistemas de distribución de los productos.
- Contribuye a la diversificación de la producción de los mercados y uso de sub-productos.
- Absorbe ciencia y tecnología y la traslada al sector rural.
- Son centros de desarrollo económico y social.
- Son importantes generadores de empleo.

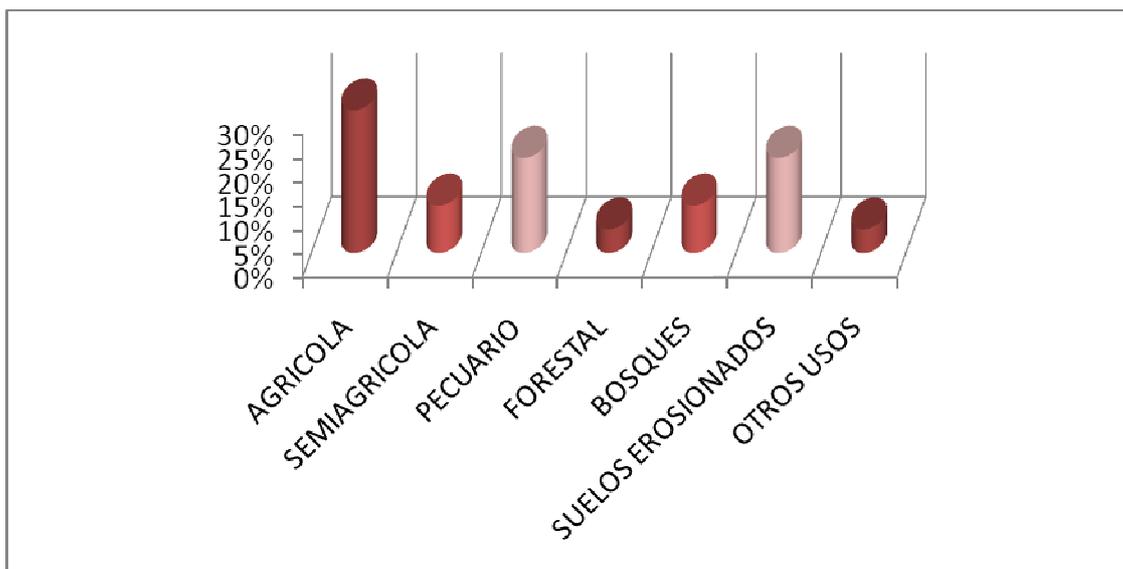
PRINCIPALES ACTIVIDADES ECONOMICAS DE LA REGION DE ESTUDIO

- Agropecuarias y Mineras: Extracción de carbón y arcillas.
- Ganadería de tipo semi-intensivo
- Áreas dedicadas a cultivo: Caña, Cacao, Arroz, Palma Africana, Yuca
- Pesca

PRINCIPALES PROBLEMAS DE PRODUCCION

- Ausencia de desarrollo tecnológico y de incentivos, debido a la falta de política rural
- Dificiles condiciones de accesibilidad
- Manejo de precios por intermediarios
- Producción dispersa
- No hay desarrollo agroindustrial
- Frontera agrícola con alto costo ambiental
- Sistemas de producción y mercadeo deficiente
- Ausencia de políticas de ordenamiento y uso del suelo

USOS DEL SUELO



8.4 DELIMITACION DEL TERRITORIO

CRITERIOS DE IMPLANTACION

REGION DE OPORTUNIDAD

Existen diferentes factores o circunstancias favorables a la región, que permiten crear una prospectiva regional y al tiempo permite evaluar sus ventajas comparativas y competitivas. El concepto de ventaja comparativa se refiere a la ventaja inicial que ha disfrutado históricamente e inercialmente la región, respecto a otras regiones importantes. En relación a las ventajas competitivas, hace referencia a aquellos atributos que desarrolla la región, para mejorar su posicionamiento económico y social, dentro de su contexto de influencia.

Se define como área de oportunidad por varios factores relacionados especialmente a su localización geográfica: Equidistancia entre dos mercados nacionales, localización ventajosa para el desarrollo de la multiplicidad de servicios al comercio exterior, la posición geográfica permitirá a la región consolidarse como un verdadero PUERTO TERRESTRE, que hace referencia al conjunto de elementos físicos que constituyen la infraestructura necesaria para prestar servicios integrales a la carga y al transporte, recursos minerales como la arcilla y el carbón, los cuales presentan buena calidad y cuentan con reservas importantes en la región, La región cuenta con grandes riquezas en la zona rural, las cuales han sido poco aprovechadas, generando un distanciamiento del campo y la ciudad

8.5 BASE PARA EL DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Se selecciona un área de desarrollo que funciona como intersección entre las regiones del territorio de estudio, creando de esta manera, una área de expansión controlada, que permita la implementación de proyectos estratégicos que faciliten las relaciones binacionales. Dentro

del proceso se selecciona el área Colombiana como principal área de implementación del desarrollo manteniendo sus relaciones con el lado venezolano y sus conexiones en general. Mediante el análisis del área se determinan diferentes elementos que comienzan a conformar un tejido que arroja áreas de desarrollo y posibles relaciones, siguiendo sus conexiones ambientales y urbanas.

Corredores ambientales: Conexión entre áreas de protección.

Conexiones urbanas: Desarrollo de áreas de expansión y rehabilitación de áreas deterioradas

Conexiones comerciales: Frontera, Puerto terrestre, movilidad, ferrocarril, accesibilidad.

Integración: áreas de encuentro, centros culturales, ocio, entretenimiento, salud, educación.

8.6 COMPONENTES GENERALES

URBANO – REGIONAL

Dentro de la perspectiva del territorio, la Región compuesta por la denominada Área metropolitana Binacional, está compuesta por:

- CENTROS URBANOS
 - Cucuta, Viila del Rosario, Los Patios, Ureña, Tienditas y Palotal
- VEREDAS
- NUEVOS CENTROS URBANOS
 - o Expansión Urbana Planificada
 - o Usos mixtos. Planificación eco urbanística
 - o Radios de influencia – Suple necesidades de los centros urbanos existentes.
 - o Control de la expansión
 - o Infraestructura de telecomunicaciones avanzada.

AMBIENTAL – NATURAL

Componentes para que funcione el modelo regional:

- Dar importancia y función a las fuentes hídricas
- Anillo verde que limita la expansión urbana
- Áreas de reserva ecológica
- Parques lineales rondas de los ríos
- Áreas de cultivo – Actividad Agropecuaria
- Producción alimentaria auto sostenible – Sistema Agroalimentario

FISICO – ESPACIAL

Componentes para que funcione el modelo regional:

- Mejoramiento vías existentes
- Integración de las proposiciones con los planes de desarrollo municipales existentes.
- Desarrollo y mejoramiento de Puentes Binacionales
- Zonas de Acopio y Zonas Francas

- Relación Aeroportuaria
- Desarrollo Tren Binacional – Tren de fronteras
 - o Caracas – Cúcuta – Arauca – Bogotá
 - o Maracaibo – Santa Marta – Medellín
- Desarrollo estaciones de tren.
- Implementación sistema de transporte alternativo.
 - o Acceso nuevos centros urbanos
 - o Desarrollo de sistema de transporte inteligente.

8.7 CRITERIOR DE OCUPACION

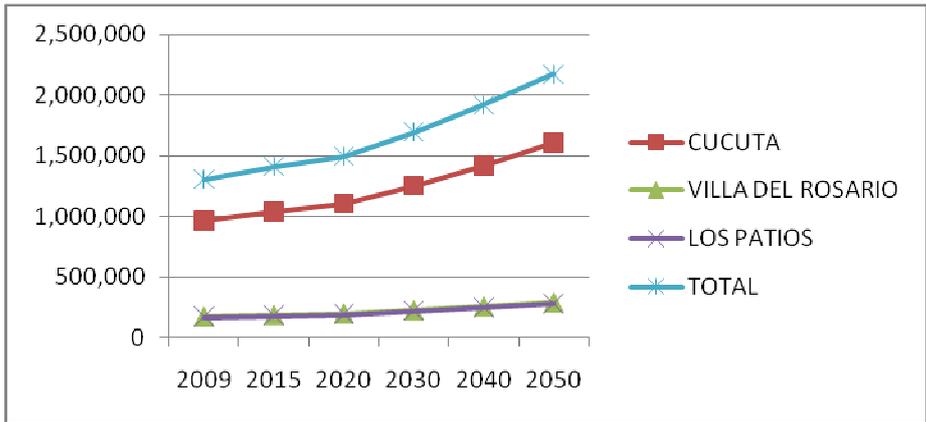
- Composición de polígonos para el desarrollo de los proyectos mediante los limites naturales y artificiales existentes.

- Área de Ocupación: Suma de los polígonos = 12.000 Ha
- Porcentajes de Ocupación = 60%Ocupacion 40%Ambiental
- Proyección de población aproximada al 2050 = 2 millones de habitantes
- Población = 60%Local 40% Flotante

8.8 DENSIFICACION – PROYECCION DE LA POBLACION

CENSO DANE 2005			
MUNICIPIO	EXTENSION (km2)	POBLACION (hab)	DENSIDAD (hab/km2)
Cucuta	1.176	918.942	781
Villa del Rosario	228	164.210	720
Los Patios	133	158.048	1.188
TOTAL	1.537	1.241.200	808

POBLACION FUTURA	CUCUTA	VILLA DEL ROSARIO	LOS PATIOS	TOTAL
2009	965.758	172.576	166.100	1.304.433
2015	1.040.491	185.930	178.953	1.405.375
2020	1.107.168	197.845	190.421	1.495.434
2030	1.253.614	224.014	215.608	1.693.236
2040	1.419.431	253.645	244.127	1.917.202
2050	1.607.180	287.194	276.417	2.170.792



Áreas a Intervenir

700 Ha

60% OCUPACION = 50Viv.x Ha

3.6 promedio hab x vivienda

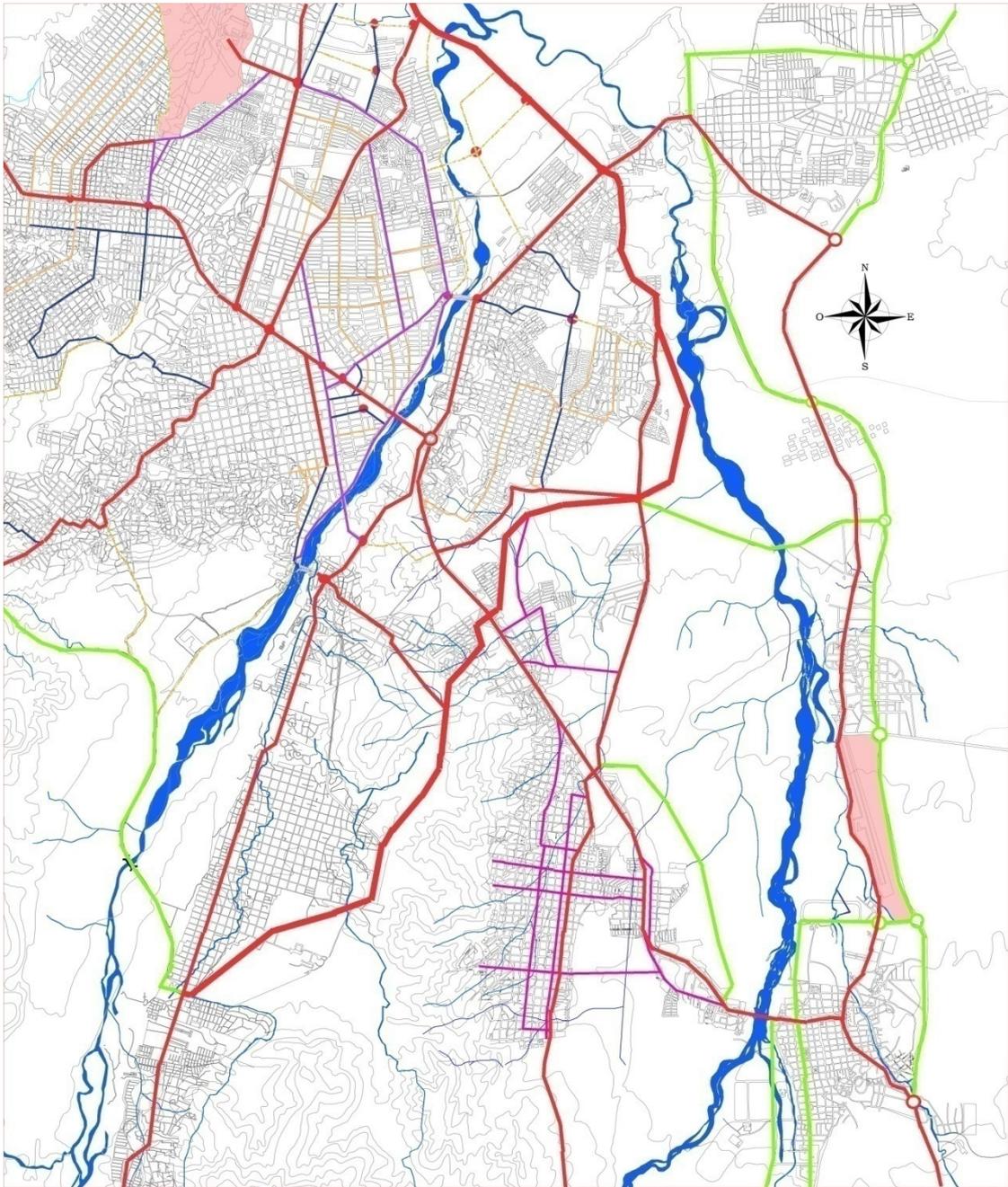
40% AMBIENTAL

PROYECCION DE POBLACION APROXIMADA DE : 2MILLONES

60% LOCAL

40% FLOTANTE

8.9 ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE IMPLANTACION CORREDORES DE MOVILIDAD



 Anillo Vial Oriental

 Eje Principal Vial Estructurante

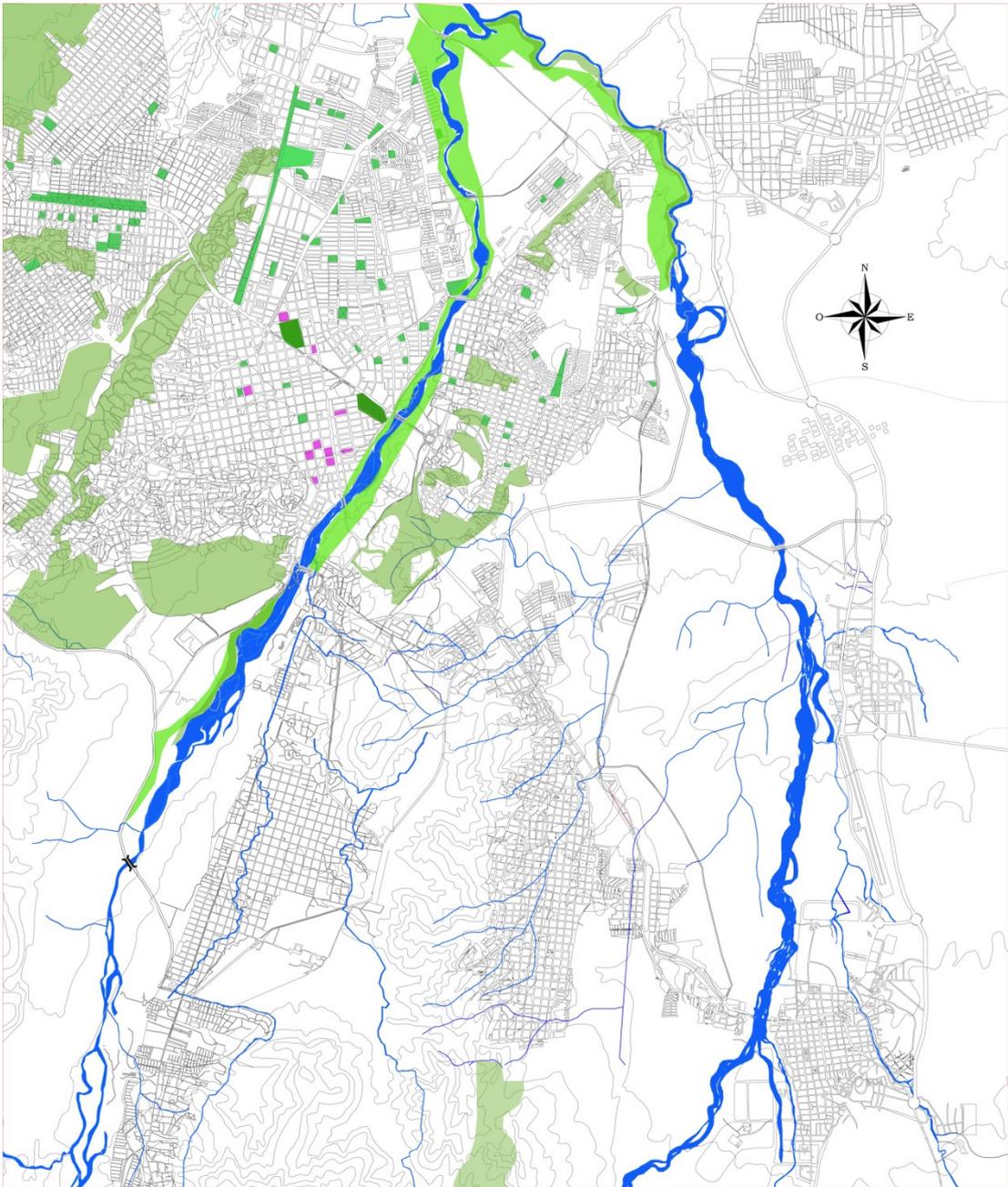
 Via Urbana - Rural
Pavimentada

 Via Proyectada por
construir - Anillo Vial
Occidental

 Intersecciones Viales

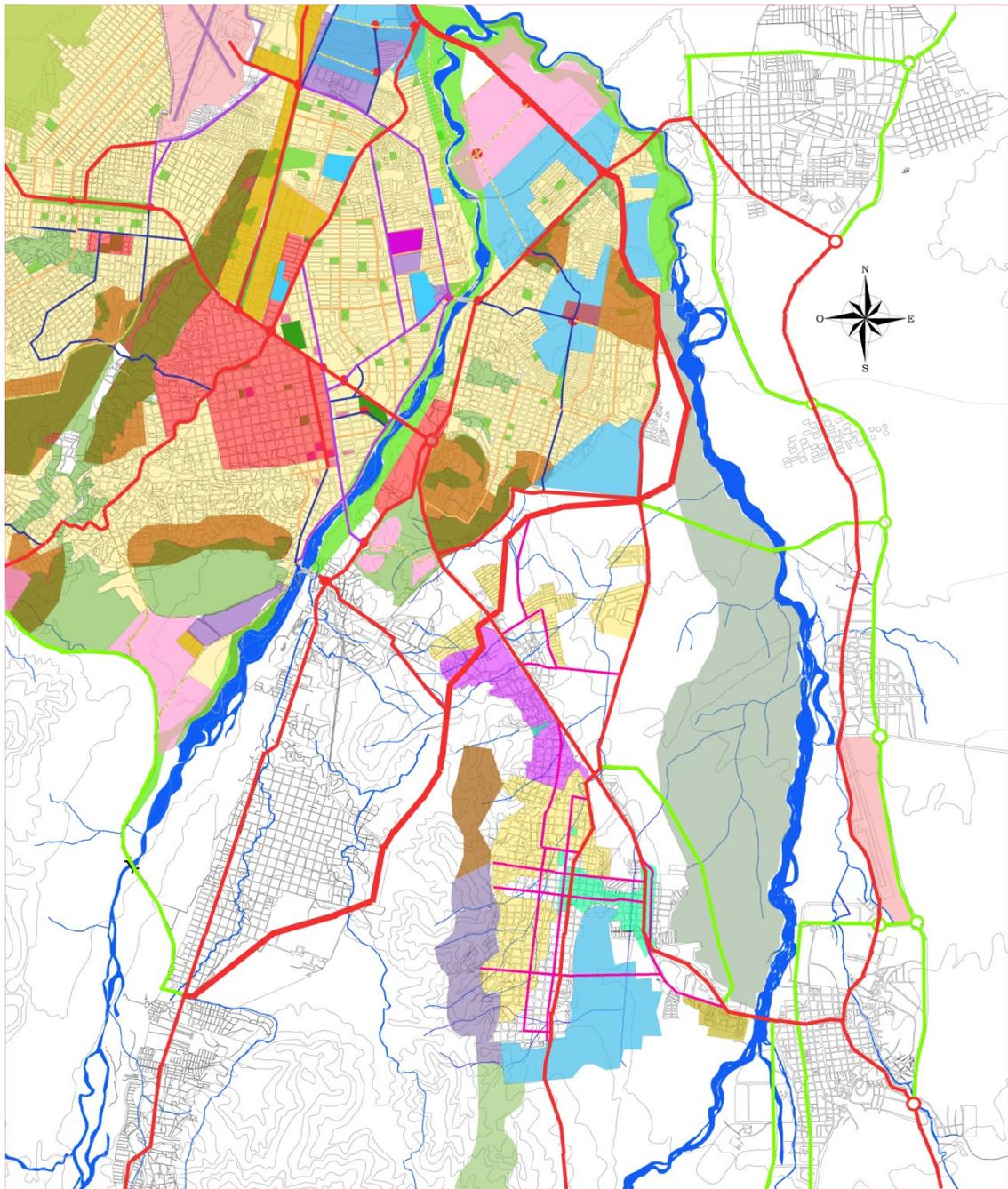
 Aeropuertos

CORREDORES AMBIENTALES



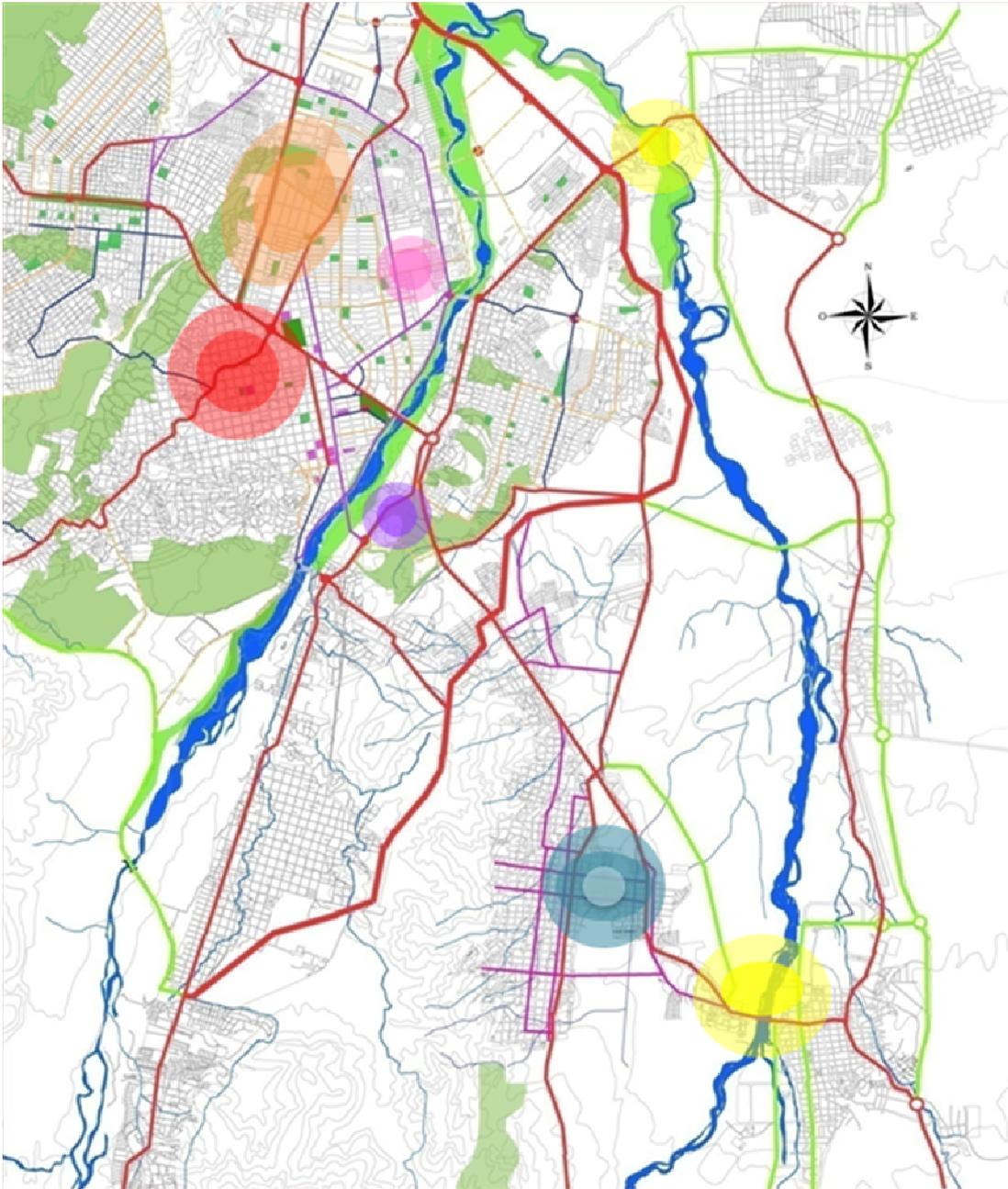
-  Suelo de Protección
-  Parques Urbanos
-  Rondas de Ríos
-  Ríos Principales
-  Riachuelos, caños, canales

USOS DEL SUELO – OCUPACION EXISTENTE



- | | |
|---|---|
| ● Aeropuertos | ● Vivienda |
| ● Suelo de Protección | ● Recreación y cultura |
| ● Parques Urbanos | ● Desarrollo Suelo Urbano |
| ● Rondas de Ríos | ● Zona de Actividad Múltiple |
| — Ríos Principales | ● Erosión severa |
| — Riachuelos, caños, canales | ● Suelo de Expansión |
| | ● Área Agrícola intensiva |
| | ● Mejoramiento por Marginidad |
| | ● Minero energética |
| | ● Servicios Microregionales |
| | ● Industria |

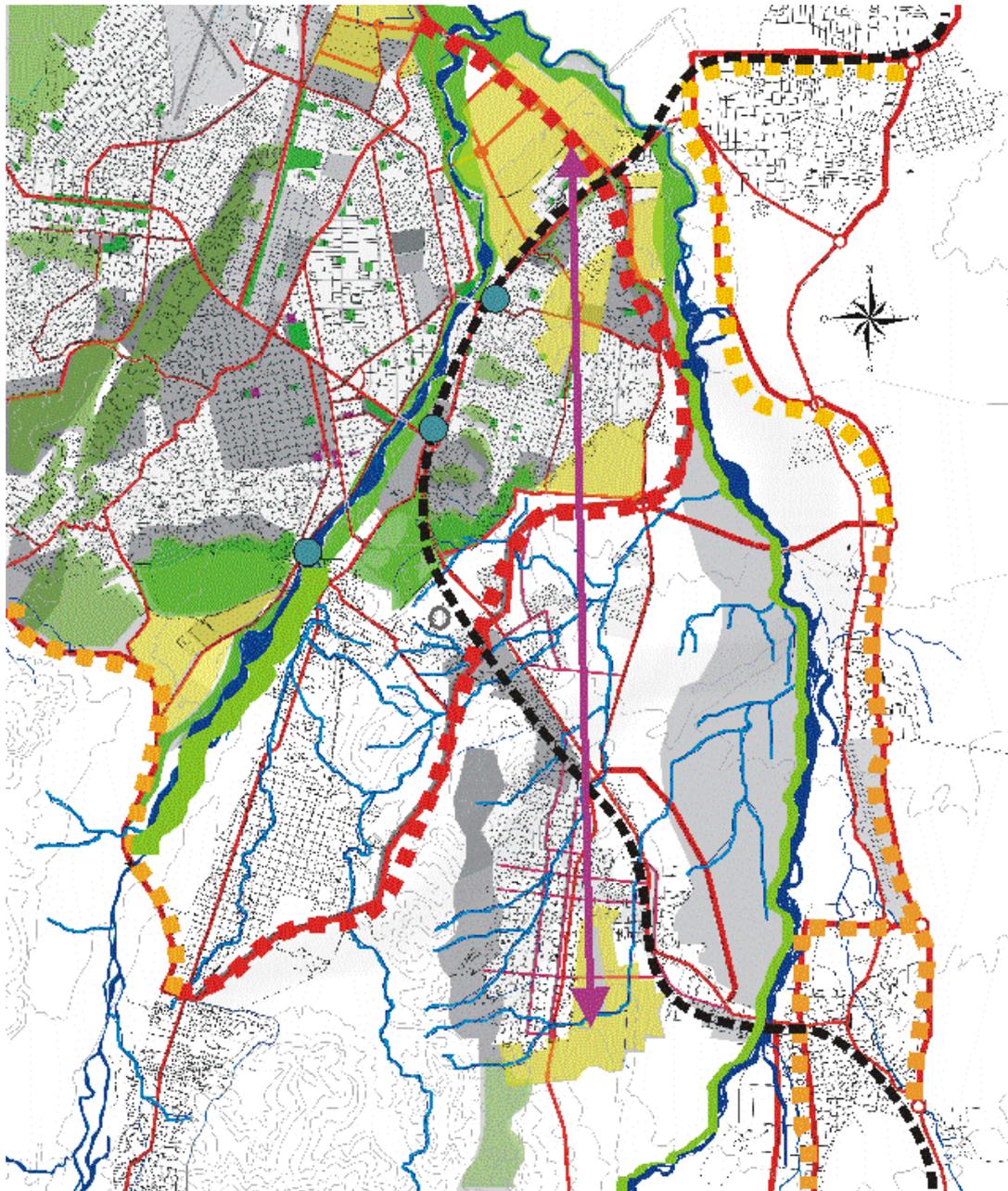
POLOS DE ATRACCION EXISTENTES



Se muestran los principales nodos de concentración de las actividades en referencia, sin tener en cuenta diferentes puntos dispersos.

- Nodo principal Comercial
- Nodo Principal de Salud
- Nodo Principal Industrial
- Nodo Principal Deporte
- Nodo Principal de Cultura
- Nodo Principal de Intercambio - Fronteras

ESTRUCTURA DE OCUPACION



ESTRUCTURA DE OCUPACION

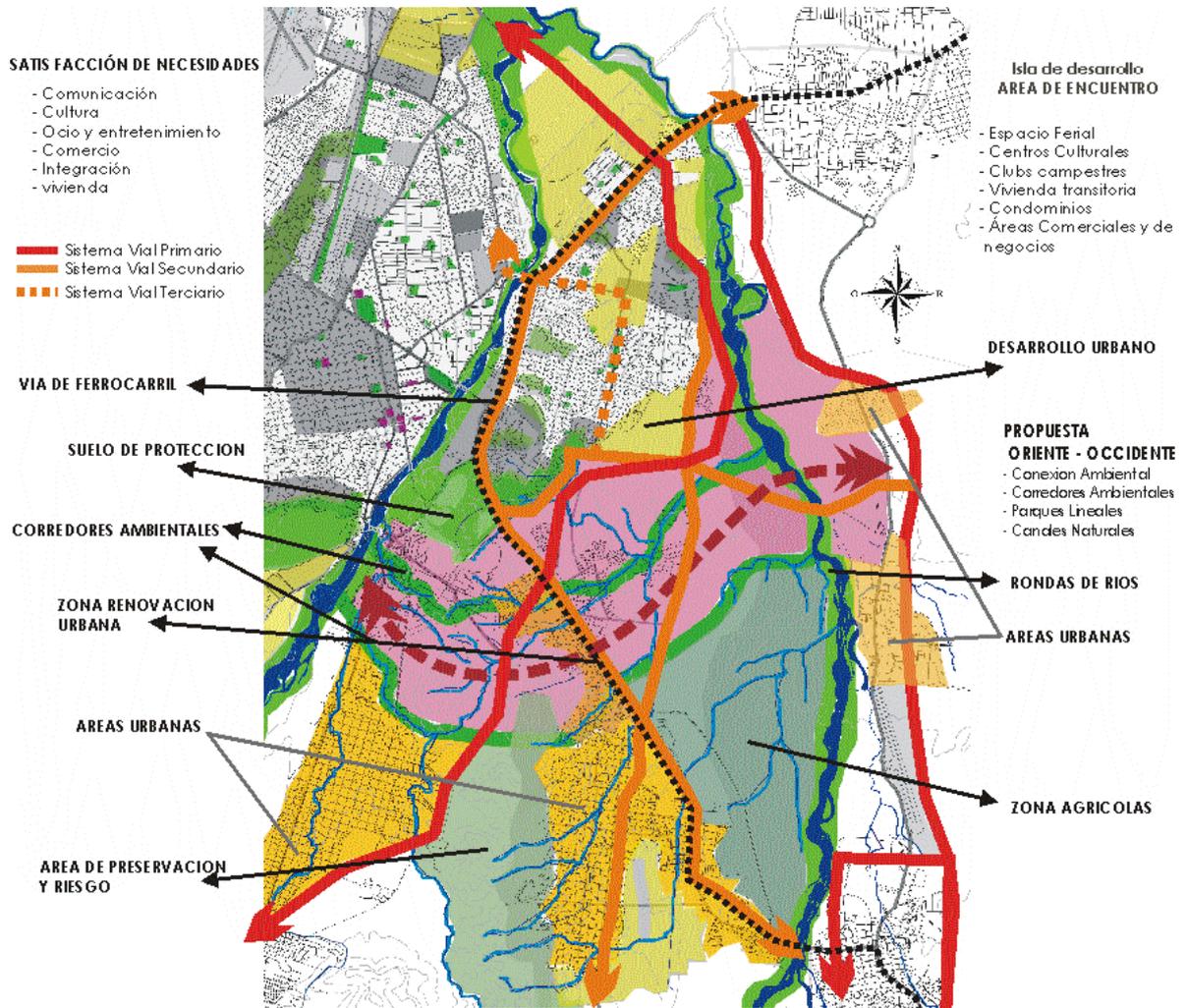
- 1.- Aprovechamiento de áreas sin uso específico
- 2.- Aprovechamiento de suelo calificado con suelo de urbano por desarrollar.
- 3.- Relación con elementos naturales existentes
- 4.- Relación con los principales elementos urbanos movilidad existente y proyectada.

PROPUESTA NORTE - SUR

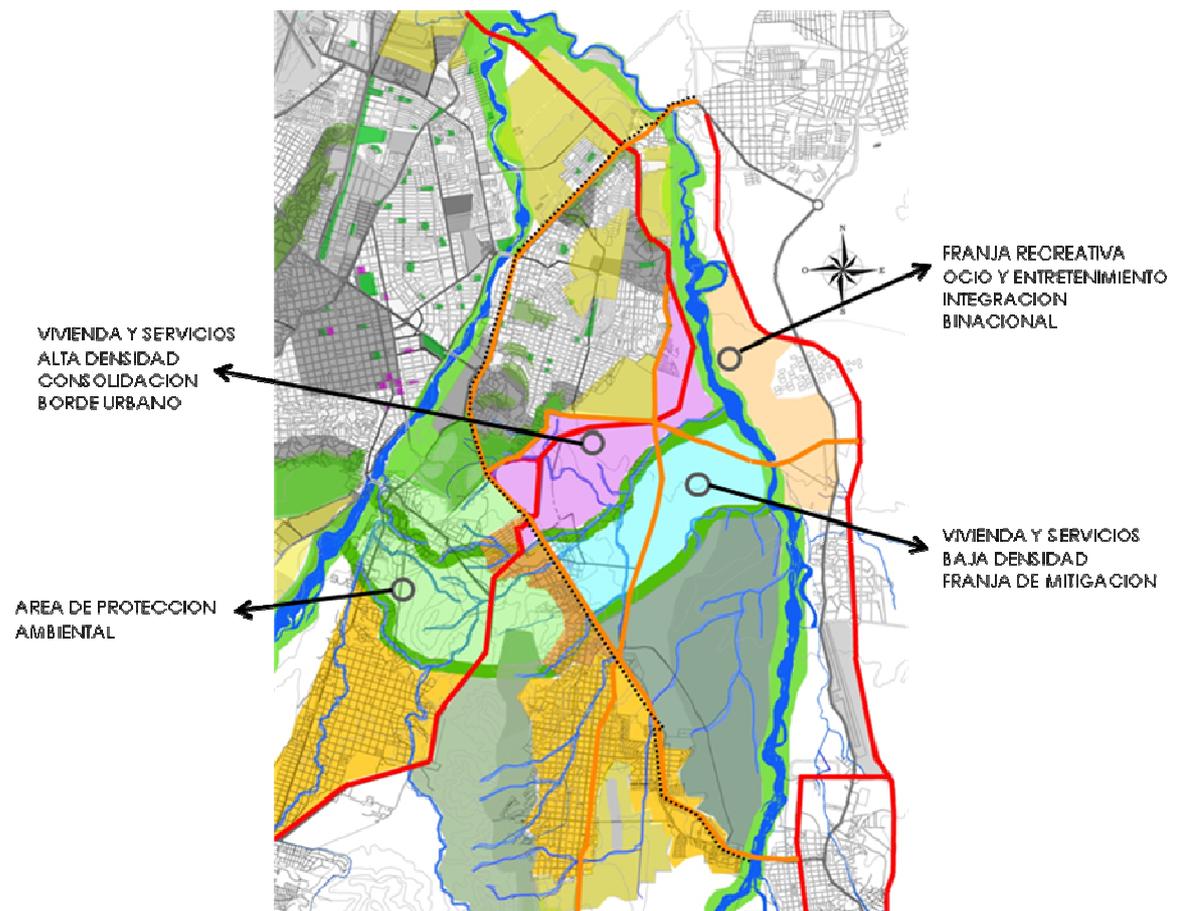
- Conexión desarrollo urbano
- Relación entre áreas de vivienda
- Desarrollo de tejido urbano que permita las relaciones

- ■ ■ Anillo Vial Oriental
- ■ ■ Anillo Vial Occidental
- ■ ■ Vía de Ferrocarril
- Eje Principal Vial Estructurante
- Ríos, riachuelos, caños
- Suelo urbano por desarrollar
- Sistema Ambiental: Rondas de ríos, parques, suelo de protección.
- Estaciones de tren existentes

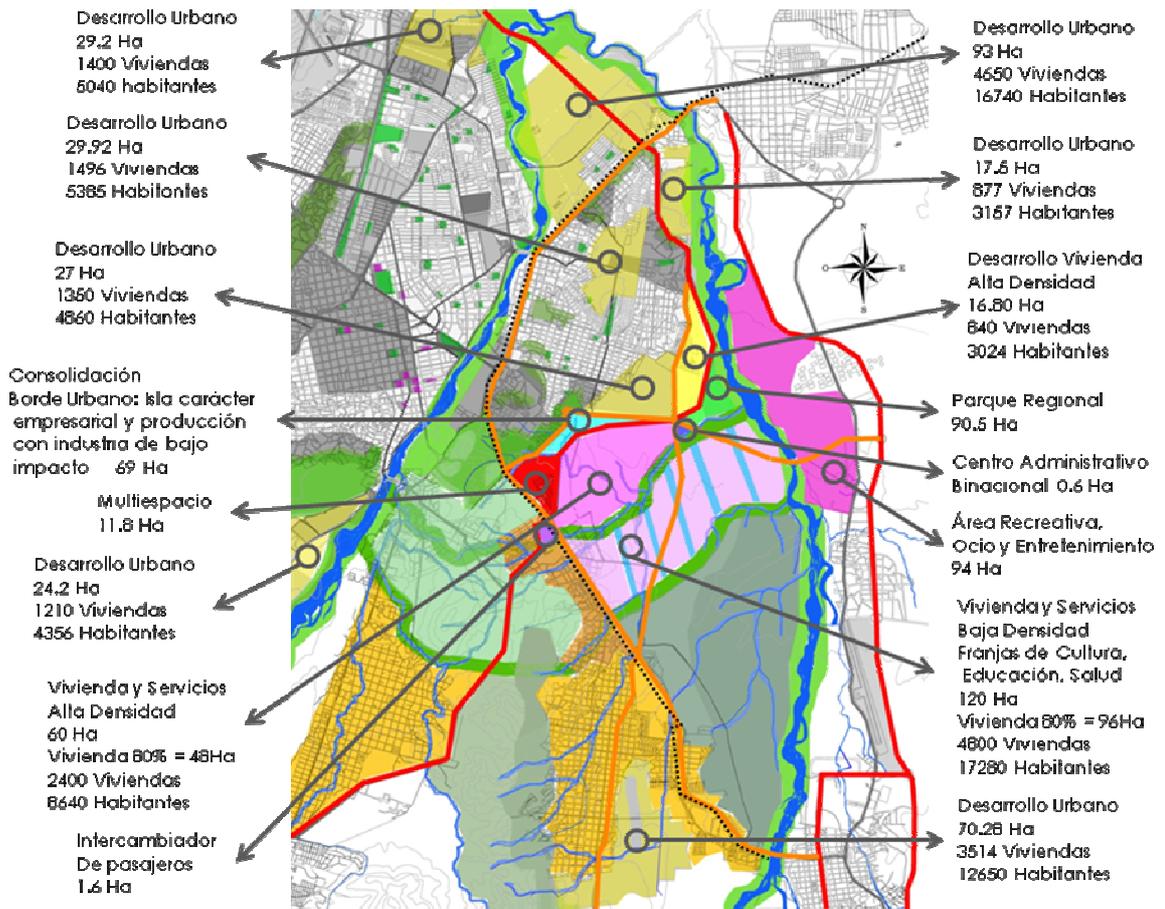
ESTRUCTURA DE OCUPACION: CORREDORES



ESTRUCTURA DE OCUPACION: FRANJAS



**ESTRUCTURA DE OCUPACION:
POLIGONOS**



PROPUESTA DE OCUPACION: DESARROLLO URBANO – REGIONAL
AREA DE INTERVENCION PUNTUAL: COMPONENTES

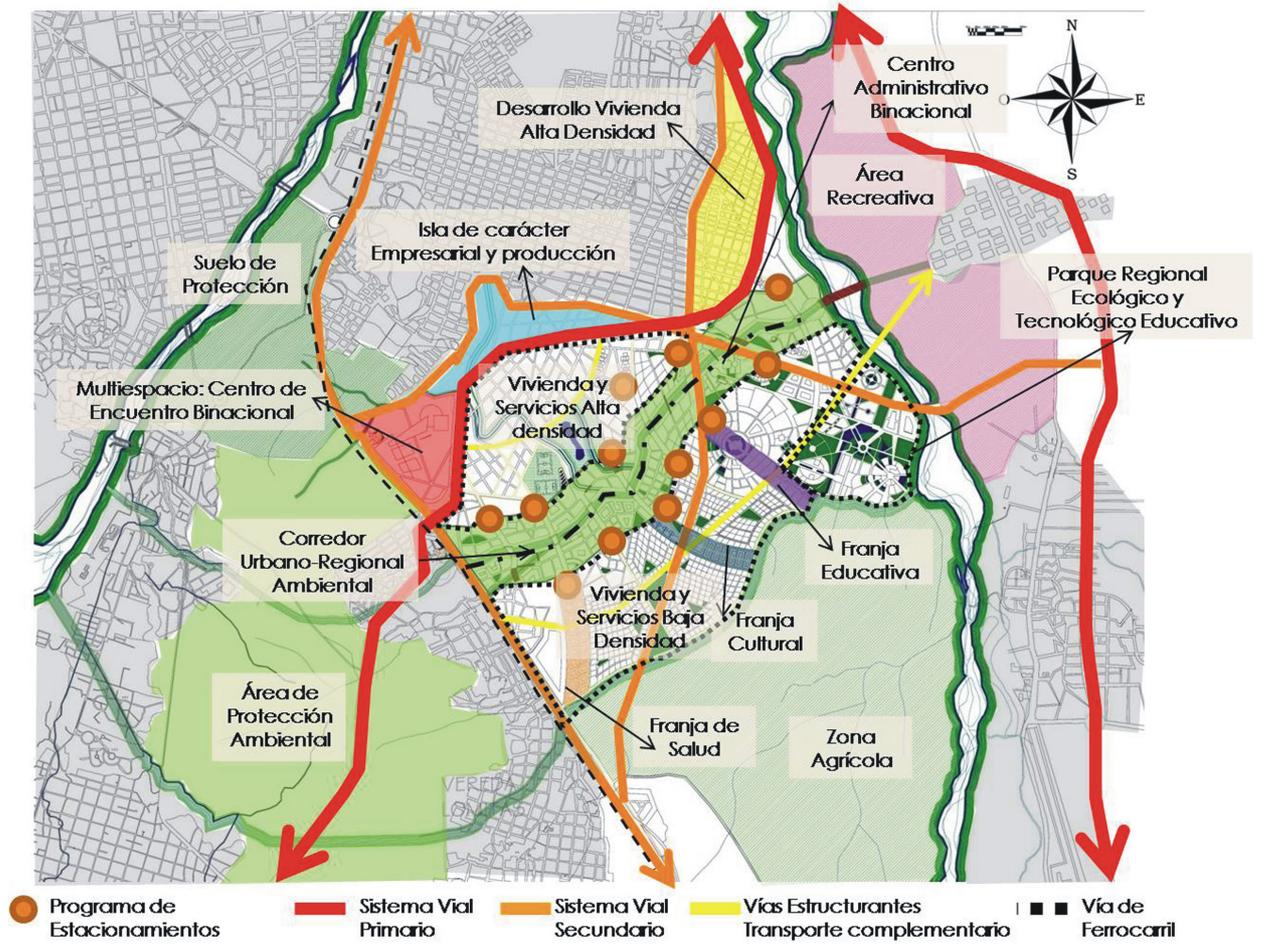
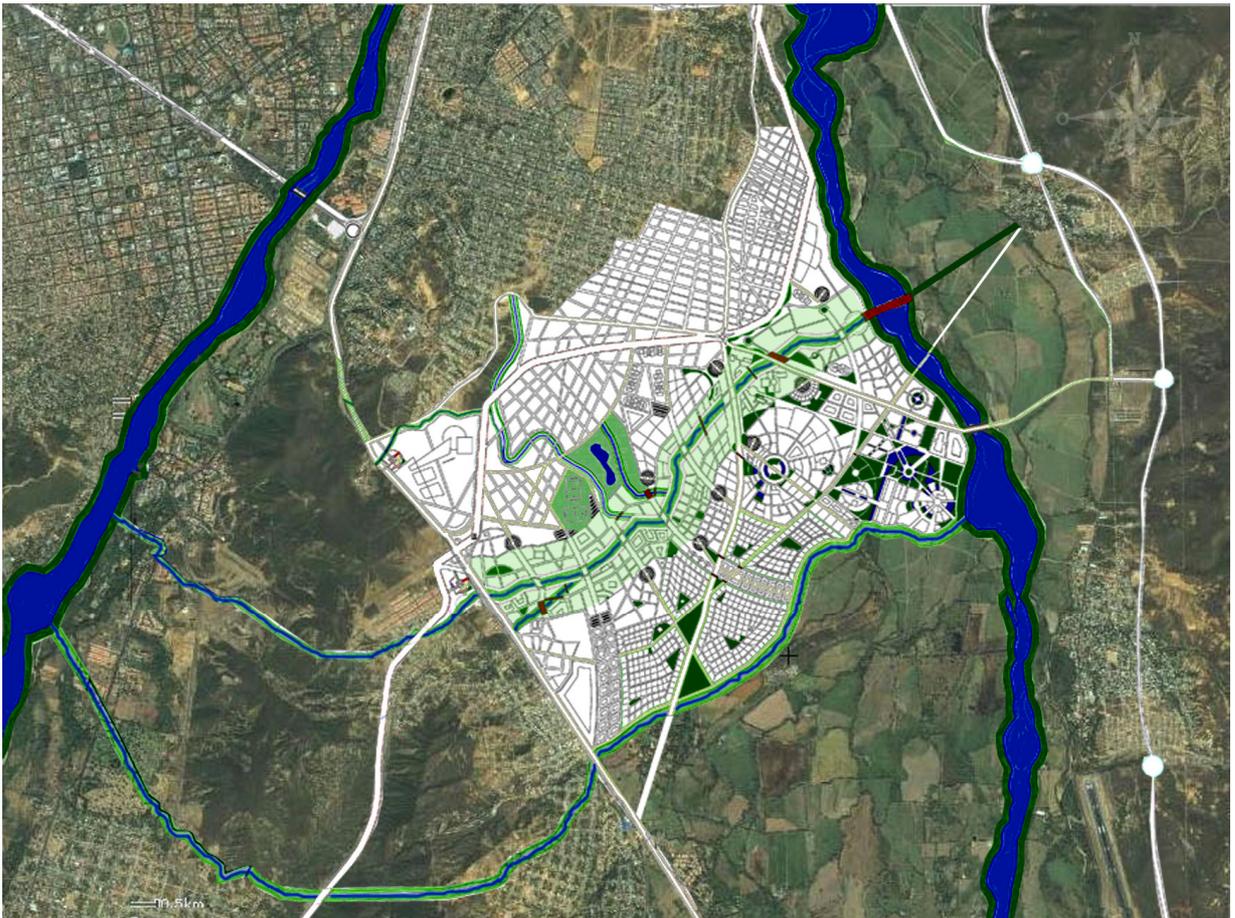


IMAGEN DE PROPUESTA



BIBLIOGRAFIA

- ECOPILIS. Monográficos, Medio Ambiental
- ECOUrbanismo. Perma Cultural- Arq. Piedad Cristina Tamayo. Corporación Colombiana Sostenible
- Resúmenes Temáticos. Ecourbanismo. Ecocyber educación/DAMA
- Hacia un Ecourbanismo. Luis Diego Barahona, Artículo de Opinión.
- Urbanismo en el mundo rural: Conclusiones. Fundicot.
- Pasajes – Heterotopías – Transculturalidad: Estrategias de hibridación.
- “La ciudad “Queer” – Sostenible y la ciudad genérica”
- Hibridación mundial: Sistema unipolar atípico, un orden isotópico
- Globalización: Conceptos, Características y Contradicciones. Fernando Morales.
- Globalización
- Un nuevo código para el territorio: la hibridación de lo natural y lo artificial.
- Extracción documento Frontera Colombo – venezolana “Corredor fronterizo binacional Tienditas”, Proeza Consultores LTDA. Cúcuta – San Cristóbal 21 de junio de 2007