

INTRODUCCION

El Plan de Ordenamiento Territorial es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. El artículo 9 de la ley 388 de 1997, define este instrumento como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Conforme a lo anterior y atendiendo las disposiciones consagradas por la ley, el Consejo Municipal mediante acuerdo 083 de 2001 aprobó y adoptó el plan de ordenamiento territorial del municipio de san jose de Cúcuta, el cual contiene las políticas, objetivos y estrategias en materia físico espacial para el territorio municipal.

Desde su visión del territorio, el Plan de Ordenamiento Territorial adoptado por el acuerdo 083 de 2001 plantea un modelo de ocupación policéntrico basado en una política de desconcentración de la estructura urbana y la conformación de nodos urbanos equilibrantes en los diversos puntos del territorio. Con el modelo planteado, el Plan de Ordenamiento busca, por una parte, reducir la dependencia de la zona central, que concentra la mayoría de los equipamientos y de las funciones generadoras de empleo y, por otra, mejorar las condiciones de habitabilidad, en especial de los sectores más desfavorecidos poniendo a su alcance una oferta comercial y de servicios que puedan atender sus necesidades y, por lo tanto, mejorar su calidad de vida.

Este modelo de ocupación desarrollado a partir de la teoría de los lugares centrales con el tiempo se ha ampliado y diversificado hasta el punto que hoy no se habla de centralidades aisladas si no de **sistemas de centralidades** o redes de centralidades que requieren para su reconocimiento no solo presentar una oferta de bienes y servicios que puedan satisfacer las necesidades de los habitantes de un territorio, si no también una accesibilidad, una interconexión con la ciudad y una propuesta de identidad.

Sobre a este concepto, Henri Lefebvre pensaba que las centralidades eran una parte esencial dentro de la ciudad, pero que hacerla realidad era complicado, pues debía encajar tres variables: la accesibilidad, la población (identidad y pertenencia) y la conexión con el resto de la ciudad.

Para él, la centralidad es: “una forma, en si misma vacía, pero que requiere de un contenido: objetos, seres naturales o artificiales, cosas, productos, obras, signos y símbolos, personas, acciones, situaciones”.

En ese mismo sentido, Manuel Castells en su obra “La Cuestión Urbana” pone de manifiesto el contenido simbólico de los centros urbanos cuando expresa: “una ciudad no es únicamente un conjunto funcional capaz de dirigir y administrar su propia expansión; es también una estructura simbólica, un conjunto de signos que facilita y permiten el establecimiento de contactos entre sociedad y espacios, y la apertura de ámbitos de relación entre naturaleza y cultura.

En “La Imagen de la Ciudad”, Kevin Lynch se refiere al mismo tema y dice: “nada se experimenta en si mismo si no siempre en su relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ellos y con el recuerdo de experiencias anteriores. Así establecemos vínculos con parte de la ciudad y su imagen está embebida de recuerdos y significados. No somos solo espectadores si no actores que compartimos el escenario con todos los demás participantes. Nuestra percepción del medio ambiente no es continua, si no parcial y fragmentaria. Casi todos los sentidos entran en acción y la imagen es realmente una combinación de todos ellos”.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente trabajo tiene por objeto:

1. Elaborar un marco teórico sobre el tema de las centralidades urbanas.
2. Elaborar una propuesta para la conformación de un sistema de centralidades urbanas.
3. Identificar nodos, equipamientos y zonas de implantación de las centralidades urbanas.
4. Realizar los diagnósticos urbanísticos de las zonas objetos de implantación de las centralidades urbanas, análisis orientados a la identificación de las acciones de la gestión de suelo y gestión inmobiliaria para la viabilidad de los proyectos a desarrollarse.
5. Elaborar los programas arquitectónicos de las centralidades urbanas identificadas y definición del mecanismo de gestión y financiación para su consecución y desarrollo.
6. Revisión y propuesta urbanística de la estructura de uso de las áreas aledañas a las centralidades urbanas identificadas y definición de los insumos técnicos para la elaboración de las fichas normativas de cada zona o sector a ser intervenidos.

MARCO CONCEPTUAL

Al abordar el análisis de los aspectos relacionados con el tema de los equipamientos, nodos y centralidades de carácter urbano, resulta pertinente, examinar antes que ninguna otra cosa, los conceptos sobre los mismos para evitar caer en confusiones a la hora de su valoración.

EQUIPAMIENTOS URBANOS

Los equipamientos urbanos se definen como un conjunto de espacios y edificaciones, predominantemente de uso público por medio de los cuales la población se abastece de servicios para su desarrollo y bienestar.

De acuerdo con su función se clasifican en colectivos, básicos y recreativos.

Los equipamientos colectivos son los destinados a la educación, bienestar social, salud, cultura y culto.

Los equipamientos básicos son los destinados a sedes administrativas, seguridad ciudadana, defensa, justicia,

abastecimiento, cementerios, centros de ferias y exposiciones, centros de convenciones, terminales de pasajeros, carga y mercancías, aeropuerto, mataderos, servicios turísticos y otros.

Los equipamientos recreativos son los destinados a la recreación y el deporte: gimnasios, estadios, coliseos, velódromos y patinódromos.

NODOS URBANOS

En opinión del geógrafo inglés Harold Carter, citado por Ricardo Omar, “la ciudad puede considerarse como un objeto natural, como un fenómeno que se da en el espacio y es perfectamente percibida y perfectamente comprendida por todos aquellos que forman parte de ella o que establecen relaciones con ella”.

D.Appleyard describe la percepción operativa como: “la utilizada por la gente cuando esta cobra conciencia de muchos elementos de su entorno urbano porque los utiliza como punto de referencia en su vida cotidiana, para moverse por la ciudad o simplemente al trabajo diario.

Dichos elementos pueden ser los equipamientos de uso colectivo como colegios, clínicas, teatros, entre otros, de los cuales en opinión de Kevin Lynch: “son elementos que contribuyen en la consolidación del sentido de pertenencia y la identidad ciudadana a partir del orgullo que genera su resultado formal y estético”.

Lynch agrupa las imágenes colectivas de los habitantes de la ciudad en:

- Sendas o trayectos
- Bordes o márgenes
- Barrios, distritos o conjuntos
- Nodos
- Mojones, marcas, señales o hitos.

Y define los **nodos** como: “los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los cuales parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los **nodos** pueden ser sencillamente concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como ser una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada. Algunos de estos nodos de concentración constituyen focos de un barrio sobre el que irradian su influencia y sobresalen como símbolos”

Para Mario Zamorano, citado por Guillermo Alfonso en su obra Geografía Urbana: “ Los nodos son zonas de confluencia de los flujos de muy distinto índole, sean de personas, sean de transportes que las contienen; terminales de ómnibus, estaciones ferroviarias, aeropuertos..., pero también parques, plazas, peatonales, bancos, hospitales...o lugares de reunión; esquina céntrica, confitería, locales de baile... son verdaderas muestras de polaridad interna, en asociación estrecha con las sendas que facilitan la convergencia y muy vinculadas a la vida del barrio como factor de acercamiento social”.

En este sentido, los equipamientos colectivos, constituyen también nodos urbanos que a la vez que suministran algún servicio a los ciudadanos para cubrir sus necesidades básicas son también puntos de referencia y elementos de identidad, componente indispensable en la formación del compromiso cívico, condición fundamental para la creación de identidad, elemento de las ciudades competitivas.

CENTRALIDADES URBANAS

Fernando Cuenin y Mauricio Silva en su nota técnica sobre Quito relacionada con la identificación y fortalecimiento de centralidades urbanas, define las **centralidades** como espacios multifuncionales de diferente escala con rol definido que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos.

En otras palabras, las centralidades son sitios de la ciudad, que concentran servicios y otras actividades y tienen la capacidad de atraer personas y convertirse en puntos de reconocimiento y en símbolo de los habitantes del lugar.

En tal sentido, la capacidad de atracción de personas que tienen determinadas actividades, como aquellas generadoras de empleo, los centros comerciales y las universidades, por ejemplo, hacen que ellas se constituyan en indicadores para determinar la existencia de una centralidad urbana.

Visto de esta manera, los edificios públicos y equipamientos colectivos que garanticen el reconocimiento y la accesibilidad por parte de los ciudadanos promoviendo la atracción de personas e intercambios colectivos, pueden constituir o fortalecer una centralidad urbana.

Dentro de este marco de referencia y con el convencimiento de que un equipamiento puede ser o llegar a ser un **nodo** o una **centralidad** a la vez, **el presente trabajo busca generar a partir de los equipamientos** existentes o proyectados, nuevos nodos y centralidades con el fin de deslocalizar las actividades comerciales y de servicios del centro de la ciudad y proporcionar al mismo tiempo a los habitantes de los barrios periféricos una oferta comercial y de servicios que pueda atender sus necesidades.

AREAS NODALES

Son porciones de la ciudad que concentran dos o más nodos, los cuales pueden articularse debido a su cercanía, funcionalidad, complementariedad o conectividad.

ESCALA

De acuerdo a la escala, los equipamientos, los nodos y las centralidades se clasifican en:

- Metropolitano
- Zonales
- Sectoriales
- Barriales

CARACTERISTICAS DE LOS EQUIPAMIENTOS, NODOS Y CENTRALIDADES SEGUN SU ESCALA

De conformidad con los estudios de la firma consultora HYDEA – Target euro 2008, los elementos distintivos de las centralidades según su escala son:

Metropolitano: Atraen población de todos los sectores del Área Metropolitana por motivos laborales, trámites, comercio y disponibilidad de servicios. Son centralidades muy consolidadas, tradicionales, ampliamente reconocidas por todos los ciudadanos. Tienen gran cantidad de población flotante que requieren la utilización del Sistema Integrado de Transporte Público; los equipamientos característicos de estas centralidades son el nodo de transporte, sedes de la administración pública, museos, parques metropolitanos, universidades, restaurantes, cafés, cines y servicios financieros y comerciales de alta complejidad.

Zonal: Estas centralidades atraen población de la misma zona y, en menor medida, de otros sectores de la ciudad, ya que agrupan equipamientos de tamaño intermedio y una oferta de servicios bastante diversificada. Suelen tener buena conexión con el resto de la ciudad. Entre sus equipamientos característicos se encuentran las estaciones de transferencia de transporte, sedes administrativas zonales, bibliotecas, centros comerciales mayoristas, financieros y empresariales, teatros y escuelas, entre otros.

Sectorial: Estas centralidades no suelen atraer un número importante de personas de otros sectores de la ciudad. En general se localizan en áreas periféricas en donde hay altas densidades de población y se realiza algún tipo de actividad especializada que puede ser articulada con otras centralidades. Tiene una fuerte relación con las centralidades zonales en la que se localizan servicios de mayor cobertura y especialización. Entre sus equipamientos característicos se encuentran las estaciones de integración multimodal, centros comunitarios, centros culturales y feriales, centros deportivos, escuelas taller, guarderías, puntos de recaudos de tasas y servicios, centros de almacenaje, actividades industriales de pequeña escala y comercio al por menor, entre otros.

Barrial: Son centralidades localizadas en áreas residenciales en donde se concentra servicios primarios que satisfacen el quehacer diario de sus residentes. Las centralidades barriales tienen una fuerte relación con las centralidades sectoriales y zonales. Dentro de sus equipamientos característicos se encuentran, los centros barriales, centros de capacitación, comercio minorista, en muchos casos informales, pequeños servicios como peluquerías, zapaterías, salas de primeros auxilios y sucursales bancarias entre otros.

IMAGEN OBJETIVO Y MODELO DE OCUPACION

De acuerdo con la perspectiva estratégica, la imagen objetivo es el modelo de la región futura y deseada que se busca construir al más largo plazo siguiendo las directrices de Ordenación Territorial. En suma, se trata de una visión para actuar en el futuro.

Este concepto parte de la convicción que en una economía globalizada todo territorio y su ordenación debe tener en cuenta el entorno en que se inscribe y que la relación entre ese territorio y los demás territorios que conforman la estructura urbana regional constituyen un sistema, de manera que el desarrollo de uno pueda complementar el desarrollo de los otros y viceversa.

El territorio metropolitano de Cúcuta por su localización estratégica ocupa una posición de bisagra en la frontera de Colombia y Venezuela y constituye, a su vez, un eslabón logístico de la gran cadena de comunicación e intercambio comercial Bogotá – Caracas – El Caribe.

Por otra parte, Cúcuta es el centro urbano de mayor jerarquía del nororiente colombiano y conforma junto con los municipios vecinos de Villa del Rosario, Los Patios, El Zulia, San Cayetano y Puerto Santander un Área Metropolitana legítimamente constituida que abarca 2.246 km² y alberga cerca de 1.100.000 habitantes, lo cual conlleva a que los propósitos de desarrollo del municipio y los de los otros municipios del área metropolitana deben armonizarse y dirigirse a un mismo fin.

De la misma manera, Cúcuta es la capital del Departamento Norte de Santander y la capital del municipio del mismo nombre. Esto último, supone la delimitación de su territorio según las categorías definidas en la ley 388 de 1997 que corresponde a Suelo Urbano, Suelo Rural y Suelo de Expansión Urbana, incluidos los centros poblados de los corregimientos.

Con base en estos determinantes, el Plan de Ordenamiento Territorial aprobado y adoptado por el acuerdo 083 de 2001 desarrollo el modelo territorial propuesto a partir de la siguiente visión de futuro:

“Estructurar y consolidar al Municipio de San José de Cúcuta, considerando su posición estratégica como capital del departamento Norte De Santander, Centro Nodal de Servicios de intercambio comercial, turístico e industrial a nivel regional y metropolitano, parte de la subregión binacional Colombo – Venezolana y de la región más activa de Suramérica; con calidad humana y tejido social cohesionado, formado ciudadanos con profundo respeto de los derechos humanos, consiente del manejo sustentable del ambiente, autónomos, de demócratas, solidarios y productivos, promocionado al municipio en un territorio atractivo como escenario de inversión nacional y extranjera que permitan la consolidación del Puerto Terrestre, la instalación de nuevas industrias que generen empleo y como generador de corredores de desarrollo que apoyen e impulsen el crecimiento socioeconómico del municipio ofreciendo incentivos fiscales y tributarios con equipamientos e infraestructuras eficientes de servicios públicos, de comunicación y transporte, que lo trasformen en un lugar próspero, seguro socialmente equitativo y justo, con oferta urbana y rural creativa y dinámica, posicionándolo en los primeros lugares de competitividad a nivel nacional e internacional; con mecanismo de planeación y participación ciudad que fortalezcan la entidad territorial fundada en la constitución de un ambiente equilibrado y físico sostenible que propenda por elevar la calidad de vida de sus habitantes, solucionado la problemática de marginalidad, generando programas integrales que ofrezcan alternativas de vivienda digna, aumentando cobertura de salud, educación, cultura y mejorando las condiciones del espacio público ofreciendo nuevos escenarios de disfrute colectivo que integren al hombre con el medio natural y a la vez promuevan la recuperación, protección y conservación

paisajística, cultural y patrimonio, logrando la conformación a largo plazo de un territorio amable en donde la paz sea el elemento central de desarrollo y nuestro municipio un lugar propicio para la convivencia pública-privada”

Para conseguir el modelo de ocupación deseado y contribuir a la consolidación de una plataforma metropolitana y regional competitiva, el plan adoptado por el acuerdo 083 de 2001 propuso entre otras, las siguientes políticas a mediano y largo plazo:

- Articular el modelo de ocupación territorial a las directrices metropolitanas y regionales, reservando áreas para la consolidación racional de actividades económicas que permitan el posicionamiento no solo del municipio de su entorno metropolitano y regional, potenciando el Puerto Terrestre.
- Consolidar a Cúcuta como centro nodal de servicios metropolitanos y de intercambio comercial e industrial.
- Generar corredores viales ágiles que permitan la conectividad del municipio con su entorno, impulsando el desarrollo regional y la consolidación de la ciudad – región y el aumento de la capacidad de soporte de las nuevas actividades económicas generadoras de empleo, potenciando en el municipio la consolidación del Puerto Terrestre y los anillos viales.
- Crear subcentros y centros de equilibrio urbano que propendan por la satisfacción de necesidades colectivas de sus áreas de influencias.

- Fomentar la conformación de centros alternos rurales, mediante el fortalecimiento de centros de acopio metropolitanos y el reforzamiento del Hábitat de los centros poblados.
- Promover y desarrollar proyectos en el campo de la ciencia, la educación y la cultura, que faciliten el posicionamiento de la ciudad metropolitana en el entorno nacional e internacional.

IDENTIFICACIÓN ZONAS DE IMPLANTACIÓN DE LAS CENTRALIDADES URBANAS

Para identificar las zonas de implantación de centralidades urbanas, resultan conveniente analizar antes que cualquier otra cosa, el desarrollo y evolución de estas centralidades a partir de los códigos de urbanismo, los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial desde el año 1975 al 2022 y, determinar el estado actual de las centralidades que se han planteado en el territorio del municipio de Cúcuta desde estos instrumentos.

LAS CENTRALIDADES EN LOS CODIGOS DE URBANISMO Y EN LOS PLANES DE DESARROLLO

El primer Plano Regulador que tuvo Cúcuta fue elaborado por la firma de arquitectos urbanistas Ritter y Mejía, adoptado por el acuerdo N° 113 de 1954; posteriormente, el acuerdo 19 de 1962 aprobó el primer código urbanismo, el cual fue modificado años más tarde por el decreto N° 125 de 1975 expedido por el alcalde del municipio en uso de las facultades otorgadas por el Concejo mediante acuerdo N° 32 de 1975.

El código del 75, como se le conoce, constituye el antecedente más inmediato en cuanto a la necesidad de crear espacios dentro de la ciudad que pudieran ofrecer a sus habitantes los mismos bienes y servicios que hasta entonces solo le suministraba el centro principal.

En efecto, al introducir este instrumento las **zonas mixtas** como centros secundarios destinados a usos diversos, implementó el modelo de **zona o área de actividad múltiple** con el cual se buscaba generar a partir de las vías de conexión existentes dentro del territorio, espacios de **concentración** de actividades dedicadas a la localización intensiva de diversos usos compatibles y complementarios tales como: residenciales, comerciales, industriales y de servicios, conformando de esta manera centros de **aglomeración** dentro del perímetro urbano.

Las zonas mixtas establecidas por el código urbanismo de 1975 fueron:

- La Diagonal Santander, desde la glorieta de la vía al Aeropuerto hasta el puente Elías Mauricio Soto.
- La Avenida los Libertadores, desde el puente san Rafael hasta el puente san Luis, en el costado occidental únicamente, porque el lado oriental, por bordear la avenida del Rio Pamplonita, se da un área no edificable y de control ambiental.
- El costado sur de la avenida Camilo Daza, frente a la Zona Franca y al lado donde se proponían una serie de edificaciones de servicios institucionales especiales, para promover la construcción de edificaciones residenciales con usos complementario como el comercio al detal, hoteles, restaurantes y estaciones de servicios.
- El área comprendida entre las calles 11 y 13 y las avenidas 0 y 3 E

En la práctica, el código de urbanismo se convirtió en un compendio de normas generales orientadas a regular la construcción de edificios por empresas particulares sobre predios privados y, no, en un verdadero estatuto de planeación que orientara el desarrollo urbano de la ciudad y la realización de inversiones y proyectos estratégicos por parte del sector público para la producción de un espacio urbano más equilibrado.

Solo a partir de la expedición de la ley 9 de 1989 y con base del documento elaborado por el Arquitecto David Bonells y el Ingeniero Hernando Ruan, el decreto N°0387 del 4 de mayo de 1990, en razón a que el Concejo municipal no expidió el acuerdo correspondiente durante las sesiones de 1989 y posteriormente, el acuerdo N° 051 de 1991, se adoptaron los principios generales de un plan de desarrollo urbano para

Cúcuta, dentro de los cuales se destacan los siguientes aspectos:

- Con el fin de contrarrestar la mononuclearidad de la estructura urbana de Cúcuta, se crearán **núcleos de actividades múltiples** en diversos sectores de la ciudad, los cuales estarán unidos al centro principal a través de ejes viales estructurantes. Estos centros que además de desconcentrar el comercio y los servicios crearán fuentes alternativas de empleos y contribuirán a homogeneizar el sistema urbano estarán localizados en Atalaya, Magdalena, el Salado, Escobal, Guaimaral, Torcoroma y el Rodeo.
- Para contribuir a la consolidación de estos núcleos de **actividad múltiple**, el municipio pondrá en funcionamiento en cada uno de los sectores señalados un Centro Operativo Zonal, COZ a través de los cuales se desconcentrará la Administración Municipal.
- Conformar un Anillo Vial Central integrando la avenida Canal Bogotá con la avenida Libertadores. La integración de estas avenidas se realizará mediante la prolongación hacia el sur de la avenida Libertadores desde el Puente San Rafael hasta el Resumen y desde allí hacia el Noroccidente hasta empalmar con la avenida Canal Bogotá.
- Conformar un Anillo Circunvalar integrado por las carreteras existentes entre el Escobal- Rumichaca-Villa del Rosario-Los Patios con una nueva vía que unirá el Escobal con el Salado y a éste con el Rodeo, el Resumen y los Patios.
- Conectar entre si las vías radiales existentes y los anillos central y circunvalar, para lo cual se deberán construir las siguientes obras:

- Puente de la Palestina (Hoy García Herreros)
 - Puentes del Pórtico
 - Puentes la Gazapa
 - Avenida del Oriente que unirá el anillo circunvalar con el barrio la Libertad
 - Avenida la Gazapa que unirá la Avenida Libertadores con el Anillo Circunvalar
 - Avenida de la margen derecha del Rio Pamplonita desde el Puente San Rafael hasta El Salado
 - Avenida las Américas
 - Avenida la Victoria- Loma de bolívar- Belén
 - Avenida de la margen izquierda del Rio Pamplonita desde el puente San Luis hasta el anillo circunvalar (Hoy avenida del río)
 - Avenida Canal Bogotá desde la Avenida Libertadores hasta el río Pamplonita
-
- Descentralizar la actividad cultural mediante la creación de núcleos de desarrollo cultural en los diferentes sectores en que se divide el municipio de Cúcuta.
 - Construir, dotar y poner en funcionamiento las bibliotecas de los barrios Magdalena, Guaimaral, Salado, Escobal, Torcoroma y Aniversario
 - Ampliar y complementar las bibliotecas de Atalaya, Belén y la Libertad

En desarrollo del acuerdo N° 051 de 1991 se expidió el acuerdo N° 058 de 1991 por el cual se definieron los usos de suelo urbano, el sistema vial, y las cesiones obligatorias gratuitas y se establecieron normas urbanísticas y arquitectónicas para la ciudad de Cúcuta.

Con el fin de distribuir, reglamentar y localizar los usos del suelo, el acuerdo 058 dividió el área urbana del municipio, entre otras en zonas de **actividad múltiple** entendidas como aquellas que se caracterizan por la **concentración** de actividades urbanas de diversa índole.

Dichas zonas de acuerdo con el grado de diversificación de las actividades localizadas se clasificaron en **zonas intensivas en empleo y zonas mixtas vivienda empleo**.

Las zonas intensivas en empleo se clasificaron a su vez en:

- Centro principal
- Centro secundarios
- Ejes viales

Con relación a los centros secundarios, entendidos como núcleos de **concentración** de actividades a nivel de comuna, el Acuerdo 058 propuso promover su desarrollo en Atalaya, el Salado, el Escobal, Guaimaral, la Libertad, Magdalena y el Rodeo.

Con respeto a los ejes viales intensivos en empleo, debido a que recogen de manera directa la tendencia de expansión del centro

principal, el acuerdo 058 mantuvo la Avenida Diagonal Santander y agregó la Avenida Panamericana en el tramo comprendido entre la Avenida Camilo Daza y el Salado.

Así mismo, señaló el sector comprendido entre el Club Tennis y el Centro Comercial Bolívar como **zona mixta** y definió como ejes viales de **actividad mixta** a las Avenidas:

- Libertadores
- Pinar del Rio- San Mateo
- Cero
- Demetrio Mendoza
- Kennedy
- Guaimaral
- Gran Colombia

El siguiente plano muestra las diversas zonas y ejes de actividad mixta consolidados y propuestos entre 1975 y 2000.

Un análisis de la evolución del desarrollo urbano de Cúcuta desde el año 1975 hasta el año 2000, en lo que respecta a las centralidades muestra lo siguiente:

1. La puesta en práctica de las normas contenidas en los códigos de urbanismo no fueron suficiente para impulsar el desarrollo ordenado y equilibrado de la ciudad, detener la expansión desordenada de la misma y la conurbación con los municipios vecinos.
2. Como consecuencia de la expansión del uso residencial la ciudad monocéntrica de mediados del siglo pasado comenzó a dispersarse. El uso comercial y de servicios se extendió sobre los principales ejes viales, sin que por ello, se hallan conformado verdaderos núcleos de aglomeración de actividades, que se pudieran llamar nuevas centralidades.
3. A pesar de la dispersión señalada, la ciudad y los municipios de su área de influencia continuaron funcionando alrededor del centro principal de Cúcuta el cual comenzaba ya a presentar la imagen de un espacio urbano deteriorado, desaseado, congestionado y desorganizado reflejo de la desidia ciudadana y la negligencia oficial. El parque Santander continuó manteniendo la importancia que ha tenido desde la fundación de la ciudad. A su alrededor se agrupan: el sector financiero, la administración pública, el comercio formal al detal, actividad esta última, que se ha extendido sobre las edificaciones destinadas a vivienda provocando con el cambio de uso la multivisión de predios y la transformación desafortunada de la volumetría y de la estética.

El sector del antiguo mercado de La Sexta, a pesar de la construcción de la Central de Abastos a la que fueron trasladados los depósitos mayoristas, es tal vez la que concentra todas las características señaladas para la zona central: deterioro, desaseo, congestión, multiplicidad de usos, comercio informal, invasión del espacio público y desorganización total.

Los alrededores de la Central de Transporte, difieren poco de los alrededores de la plazas de mercado de La Sexta con sexta y, a ello se suma la existencia de pensiones, bares y hoteles donde la delincuencia y la prostitución comparten el espacio con talleres y bodegas.

Los barrios periféricos de la zona central han sufrido el impacto de la expansión descontrolada del comercio y del deterioro del espacio público.

Debido a lo anterior, las actividades institucionales, distribuidas en los distintos sectores del Centro muestran una tendencia a reubicarse en otro sitio. El Hospital, el Palacio de Justicia, el Banco de la República, la Caja Nacional de Previsión, la Policía Nacional, la Liga contra el Cáncer, la Diócesis, que ya lo hicieron, son una clara muestra de este proceso.

Pese al deterioro paulatino de la zona, los precios de la tierra del Centro, a finales del siglo seguían siendo los más alto de Cúcuta, seguidos en importancia por los predios localizados alrededor del Hotel Tonchala y los barrios Quinta Vélez y Caobos.

El sistema vial del Centro no corresponde a la intensidad y al volumen del tránsito. El flujo de vehículo es difícil y la oferta de estacionamientos menor que la demanda. La mayoría de las rutas de las diferentes empresas de transporte público pasan por su territorio contribuyendo a la congestión de las vías y a los embotellamientos.

4. La propuesta de construir, con motivo del Centenario del Terremoto, el Centro Administrativo en el sector comprendido entre la Diagonal Santander, las Calles 10 y 11 y las Avenidas Gran Colombia y 0 , a pesar de haber sido convocado el concurso para su diseño por la Sociedad Colombiana de Arquitectos, fracasó, privando a Cúcuta de resolver urbanísticamente su principal nodo de conflictos y de contar con una segunda centralidad institucional y comercial que por sus características estaba llamada a cumplir una función representativa para la ciudad y de enlace a título de bisagra con el centro principal a través de un eje de movilidad multimodal.
5. Dentro de los aspectos positivos es importante resaltar, a partir del decreto 387 de 1990 la creación del Área Metropolitana de Cúcuta la iniciación de la construcción del Anillo vial externo, la Central de Abastos, la Nueva Cárcel y el Nuevo Matadero.

CENTRALIDADES EN EL POT

El primer plan de Ordenamiento territorial del municipio de Cúcuta se aprobó y adoptó mediante el acuerdo 083 de 2001, cuyo objetivo fue organizar la estructura urbana a partir de la revalorización del **centro** de la ciudad y la generación de nuevas centralidades denominadas **subcentros** o nodos urbanos.

Con este propósito se formularon los siguientes programas dentro de la dimensión territorial:

Revalorización del centro de la ciudad: este programa integra soluciones urbanísticas, económicas, ambientales y culturales a la ciudad, ya que está orientado a producir y cualificar espacio público en el sector de mayor dinámica y de intercambio de servicios del municipio. Se debe impulsar campañas tendientes a proteger las zonas verdes existentes en el sector central, mejorando las condiciones de movilidad tanto vial y peatonal, ofreciendo equipamientos y amoblamientos urbanos que permitan la sostenibilidad de las zonas. Se debe impulsar el desarrollo de proyectos que apoye la vocación comercial del centro de la ciudad como **Distrito Central Multifuncional** consolidando un nodo integral que potencie las ventajas de la zona. Este proyecto exige renovación urbana, la cual permitirá la articulación espacial del área, la continuidad del centro, el rescate de lo público, el ofrecimiento de servicios y espacios verdes a los habitantes. Dentro de los principales aspectos a abordar se encuentran la **Renovación Urbanística del Sector Mercado de la Sexta**.

Nuevas centralidades (Subcentros o Nodos Urbanos y Equipamientos): La creación de subcentros y equipamientos asistenciales y de comercio a nivel sectorial, se constituye en un programa que deben orientar la ciudad en un futuro, por tal motivo se promoverá la constitución de estos en distintas centralidades del área urbana y rural, que faciliten el desarrollo de una nueva visión: los desarrollos consolidados y en proceso de consolidación. Esto se logra considerando:

- **Subcentros o nodos urbanos:** Buscan generar centro de equilibrio centro – periferia. en el marco del Plan del Ordenamiento Territorial, se desarrollará nuevos centros de ciudad que eviten el fenómeno de marginalidad funcional urbana. Esto subcentros deben funcionar como corazones urbanos a escala sectorial, comunal o zonal, con carácter polifuncional: empleo, equipamientos, recreación, servicios y cultura.
- **Subcentros de equilibrios urbano rural:** orientados a dotar el sector rural de nuevas centralidades que promuevan el equilibrio territorial y funcional, que cualifique el sector rural e incremente sus niveles de habitabilidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, en la tercera parte del documento, el artículo 47 definen el **Modelo de Ocupación Urbano** como un conjunto de centralidades de diferentes jerarquías, compuesto por el **Sector Central** y una serie de **Nodos Urbanos Equilibrantes** de menores escalas que estructuran los tejidos urbanos facilitando su interconexión con zonas de actividad de diversa índole.

Para la configuración del modelo de ocupación, el POT establece dentro de la zonificación de usos de suelo, la categoría Zonas de **Actividad Múltiple Intensiva en Empleo**, las cuales define como:

Áreas y corredores estructurantes donde se busca mantener o proponer la mayor diversificación y mezcla de usos. Estas zonas están conformadas por:

- Sector central
- Ejes estructurantes
- Nodos urbanos equilibrantes
- Subcentros de actividad múltiple
- Suelos de expansión destinados para este uso

En cuanto al sector central, el POT busca fortalecer la especialización de actividades comerciales, institucionales, culturales y de servicios de importancia y significación a escala metropolitana, en armonía con los usos residenciales.

En relación con los ejes estructurantes, entendidos como corredores de actividad múltiple, el POT identifica:

- Ejes estructurantes metropolitanos
 - Anillo Vial Sector Oriental
 - Anillo Vial Sector Occidental
- Ejes estructurantes urbanos
 - Autopista San Antonio
 - Diagonal Santander
 - Autopista Atalaya
 - Avenida Aeropuerto
 - Avenida Camilo Daza
 - Avenida Panamericana
 - Vía a San Faustino
 - Avenida Canal Bogotá
 - Avenida Pinar del Rio
 - Avenida Demetrio Mendoza
 - Vía Antigua San Antonio
 - Vía al Seminario

En lo que concierne a los nodos urbanos equilibrantes entendidos como centralidades a nivel comunal que buscan equilibrar la oferta y la demanda de servicios y en los cuales se permite la concentración de las actividades de la vida cotidiana, el POT establece impulsar los siguientes:

- Norte: sector Molinos del Norte- Trigal del Norte
- Nororiente: sector Cenabastos – Anillo Vial y sector Avenida La Gazapa
- Oriente: El Escobal
- Suroriente: La Libertad
- Sur: sector el Resumen, zona de expansión ZE-R1 colindante con Coca Cola
- Occidente: Suelo de expansión el Rodeo
- Suroccidente: sector barrio Belén
- Noroccidente: sector Motilones, Ospina Pérez

En lo relacionado con subcentros de actividad múltiple se destacan:

- Subcentros de influencia de ejes viales estructurantes localizados en los barrios:
 - La ínsula
 - Panamericano
 - Sevilla
 - Diagonal Santander
 - Autopista Atalaya
 - Sector Avenida 0, Diagonal Santander, calle 11

- Subcentro Colpet- Pescadero: polígono comprendido desde la calle 1N hasta la calle 2 N y las avenidas Aeropuerto y Canal Bogotá
- Subcentro vía Ureña: sector comprendido por: el puente Gaitán Duran, la zona de protección de la ronda del Rio Pamplonita y la vía a Ureña
- Subcentro San Mateo: manzanas de influencia de la estación San Mateo sobre el corredor Avenida Demetrio Mendoza
- Subcentro Comercial Diagonal: sector comprendido entre los centros comercial el Vivero (hoy Éxito) y Bolívar, zona de protección de ronda del Rio Pamplonita, Avenida Pinar del Rio y Avenida Demetrio Mendoza
- Sector comprendido entre la calle 8, Diagonal Santander y Avenida Gran Colombia
- Sector comprendido entre la calle 5 Avenida 0 y Diagonal Santander
- Sector comprendido entre Avenida 3, Diagonal Santander y Avenida Canal Bogotá
- Sector comprendido entre la Autopista Atalaya y el Anillo Vial frente al asentamiento el Progreso

- Suelos de expansión de actividad múltiple intensivo en empleo comprendido entre la Autopista a San Antonio y la prolongación en la Avenida 0

El POT reconoce también las siguientes zonas de actividad especializada:

- Sector central
- Corredores mixtos articuladores
- Subcentros mixtos

En el sector central forman parte de las zonas de actividad especializada los sub-sectores comprendidos entre:

- La Avenida 0 y la Avenida sexta y las calles 13 y 17
- La Avenida 6 y la Avenida 12 y las calles 13 y 17
- La Diagonal Santander y la calle 1 del barrio la Merced y la Avenida al Aeropuerto y la Avenida Canal Bogotá

En estos sub-sectores se permitirán la consolidación de usos institucionales, educativos, culturales, comerciales en armonía con los residenciales y en el barrio de la Merced los usos especializados en servicios automotrices.

En los corredores mixtos articuladores principales:

- Avenida Libertadores
- Avenida Gran Colombia
- Avenida Guaimaral

- Avenida 0
- Avenida las Américas

En los corredores mixtos articuladores secundarios existentes:

- Avenida 1 desde la calle 17 hasta la Avenida Libertadores
- Calle 13 desde la Avenida 0 hasta la Avenida Libertadores
- Avenida 3e desde la Diagonal Santander hasta la Avenida Gran Colombia
- Calle 11 desde la Avenida 0 hasta la Diagonal Santander
- Avenida 2 del barrio Aeropuerto desde la Avenida Camilo Daza hasta el Anillo Vial pasando por los barrios Aeropuerto, Virgilio Barco y Trigal del Norte
- Avenida Kennedy desde la Autopista Atalaya hasta el barrio Palmeras
- Prolongación de la Avenida las Américas hasta el Rodeo
- Vía antigua hasta el ferrocarril desde la Avenida Libertadores hasta la Avenida Panamericana
- Vía conectora Canal Bogotá y la Avenida Kennedy pasando por los barrios Loma de Bolívar, 28 de febrero, Carlos Ramírez París, 7 de agosto y Cúcuta 75
- Vía que conecta a la Avenida los Libertadores – Cenabastos con la vía proyectada que conecta con la Avenida Panamericana y el Canal Bogotá
- Par vial conformado por la Avenida 2 y la Avenida 3 del Barrio San Luis desde la Redoma de San Mateo hasta el Puente Jorge Gaitán Duran

- Vía que conecta la Avenida Demetrio Mendoza por la subida San Martín – Chiveras con el antiguo Aeropuerto Lanza en el Barrio La Libertad

El Acuerdo 083 de 2001 incorpora también las zonas de actividades especializadas los ejes viales proyectados secundarios y los subcentros mixtos de actividad especializadas, las cuales fueron derogadas por el Acuerdo 089 de 2011.

ACUERDO 089 DE 2011

De conformidad con lo dispuesto en la ley 388 de 1997, en el 2011 se realizó una revisión del acuerdo 083 de 2001. Como producto se expidió el acuerdo 089 de 2011 donde se mantiene, puesto que no lo modifica ni deroga, el objetivo de organizar la estructura urbana a partir de la revalorización del centro de la ciudad y la generación de nuevas centralidades.

No obstante, el acuerdo modifica el artículo 47 del acuerdo 083 de 2001 sustituyendo, la denominación modelo de ocupación territorial por el de usos generales del suelo, dando por entendido que se conserva el mismo concepto del modelo de ocupación propuesto por el acuerdo 083 de 2001, que busca, como ya se dijo consolidar el área urbana en un área compacta, ordenada de la escala metropolitana a la local y que propende por:

- Un conjunto de centralidades de diferentes jerarquías compuesto por el sector central y unas series de nodos equilibrantes de menores escalas, que estructuran los tejidos urbanos facilitando su interconexión con zonas de actividades de diversa índole.

Coherente con la modificación introducida, el artículo 48 se refiere al modelo del territorio como plan de usos del suelo y al ordenamiento del mismo, a la definición de una red funcional jerarquizada mediante la conformación de áreas y zonas, en lugar de subcentros y nuevas centralidades.

En cuanto a la política del sector central conserva la idea de fortalecer esta zona, al manifestar dentro de las actividades contempladas en el artículo 24: continuar con la política de renovación urbana del sector central deteriorado procurando su consolidación en respuesta a la dinámica comercial características del municipio, integrando la

vivienda como pieza estratégica. Adicionalmente propone dentro de estas actividades: lograr el posicionamiento del barrio la Merced como zona central de servicios especializados del automóvil.

De acuerdo con este criterio, el modelo de ocupación, ahora plan de usos del suelo, se establece con fundamentó en áreas de usos del suelo y zonas de actividad, que permiten la consolidación a futuro del imaginario de ciudad anhelado, en termino generales un territorio habitable y sostenible.

Dichas áreas de uso y zonas de actividad en términos generales, con algunas pequeñas variaciones corresponden a las zonas determinadas en el acuerdo 083 de 2001.

Dentro de las zonas de actividad y de servicios el POT localiza las **zonas múltiples** y las define como **centralidades** que busca equilibrar la oferta de demanda y de servicios en las cuales se permitirán la concentración de actividades que requiere la ciudad. Estas zonas se constituyen en piezas de integración generadoras de empleo y de servicios, en armonía con los usos residenciales, tal y como los subcentros de actividad múltiple planteado en el acuerdo 083 de 2001 en los que las actividades son la mezcla de usos y se constituyen también en piezas de integración generadora de empleo y de servicios en armonía con los usos residenciales.

Del análisis del acuerdo 089 de 2011 en lo que respecta a las centralidades, se puede concluir que las modificaciones introducidas en el acuerdo 083 de 2001, son en la mayoría de los casos meros cambios de nombre y no de contenido.

ACUERDO 022 DEL 2019

En la revisión que se realizó en el 2019, adoptada mediante acuerdo 022, se plantea dentro de la estructura funcional y de servicios, la política de equipamiento colectivo, uno de cuyos principales objetivos es concentrar nuevos equipamientos colectivos articulados con el sistema de movilidad y espacio público.

Para alcanzar el objetivo propuesto, en el artículo 128 se incluye tres programas y una serie de proyectos. Los programas son:

- Cúcuta equitativa
- Cúcuta mejora sus equipamientos
- Cúcuta conforma nodos

Con el programa **Cúcuta conforma nodos**, el plan plantea la necesidad de conformar y cualificar nuevos nodos urbanos y regionales de equipamientos, mejorando los equipamientos existentes y concentrando nuevos equipamientos mediante la gestión de suelo derivada de reparto de cargas y beneficios en planes parciales.

Para el cumplimiento de este programa se propone los siguientes proyectos:

- **Nodos Centro:** regular la implantación de nuevos equipamientos en la zona central de la ciudad y; promover la implantación de nuevos equipamientos de interés cultural.
- **Nodo Atalaya:** conformar un centro cívico activo en el paseo rojo y negro a partir de la implantación de nuevos equipamientos básicos, sociales y el mejoramiento de los existentes.

- **Nodo San Luis:** potenciar el eje de la avenida 3 a partir de la implantación de nuevos equipamientos básicos sociales.
- **Nodo Aeropuerto:** potenciar la vocación industrial de este nodo a partir de la implantación de nuevos equipamientos de infraestructura.
- **Nodo Terminal:** promover la implantación de nuevos equipamientos básicos sociales, equipamiento de seguridad y convivencia en los barrios la Sexta, Callejón, Carora y Pueblo Nuevo.

CONCLUSIONES

En los documentos contentivos del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Cúcuta y sus posteriores modificaciones y revisiones, acuerdo 083 de 2001, acuerdo 089 de 2011 y acuerdo 022 de 2019 existen importantes planteamientos sobre el modelo de ocupación del territorio y en especial, sobre el tema de las centralidades urbanas objeto del presente trabajo.

Es así que, a partir de su particular visión del territorio, el Plan de Ordenamiento Territorial y sus revisiones coincide al formular el modelo de ocupación en la necesidad de conformar una estructura compuesta por el sector central multifuncional y una serie de nodos equilibrantes localizados en diversos puntos del territorio que evite el fenómeno de marginalidad rural y urbana.

La idea del Plan del 2001 es revalorizar el centro de la ciudad a partir de la renovación urbanística del mismo, el rescate de lo público, el mejoramiento de la movilidad y el ofrecimiento de espacios verdes.

En la séptima parte del acuerdo Programa de Ejecución e Implementación del POT, se incluye entre los proyectos prioritarios para ser ejecutados en el corto plazo: el proyecto de renovación urbana del sector central deteriorado y la recuperación del edificio de la antigua Cárcel Modelo.

En la modificación excepcional del 2011 se planteó la misma idea en cuanto a continuar con la política de recuperación y renovación del sector central deteriorado, incluyendo la conservación, protección y restauración de bienes de interés cultural integrando la vivienda como pieza estratégica.

La revisión del 2019 plantea nuevamente como objetivo y estrategia de la ocupación del suelo la revitalización y la renovación urbana del centro de la ciudad.

Observando estos planteamientos se puede concluir que el centro tradicional de Cúcuta ha sido objeto de atención del Plan de Ordenamiento Territorial y sus revisiones en razón a su deterioro físico y social y la pérdida de su dinamismo.

Desafortunadamente a estos planteamientos no se le ha dado la debida prioridad, ni articulado con el Plan de Desarrollo y su correspondiente presupuesto, ni tampoco han sido objeto de aplicación de los instrumentos de planificación, gestión y financiamiento establecidos por la ley 388 de 1997.

En consecuencia, los resultados que se tiene de los planes de renovación urbana del sector central propuesto, son parciales e inconexos y no corresponde a los resultados esperados por el modelo de ocupación que se propuso dentro del Plan de Ordenamiento.

El traslado de las plazas de mercado a la Central de Abasto para permitir la permuta del bosque popular por un parque lineal carente de diseño y, la recuperación de la edificación de la antigua Cárcel Modelo propuesta por el acuerdo 083 de 2001, se debe más a la conformación de la empresa de economía mixta Cenabastos SA y a la alianza estratégica entre esta y la autoridad municipal, que a un proceso continuo enmarcado dentro del Plan de Ordenamiento.

Y es que al proyecto de renovación urbana del sector central de la ciudad le ha faltado precisamente eso: continuidad.

La gestión de este tipo de proyecto conlleva una serie de procesos relacionados con la elaboración de los planes programas y proyectos, la obtención del suelo y de los recursos necesarios para su ejecución, los cuales requieren de la presencia permanente de la administración municipal y de la utilización eficiente y oportuna de los instrumentos de planeación, gestión y financiación previsto por la ley y el mismo Plan de Ordenamiento.

La creación de subcentros o nodos urbanos que propendan por la satisfacción de necesidades colectivas de su área de influencia y que es, el otro objetivo que, para la configuración de la estructura del territorio, el Plan de Ordenamiento se propuso alcanzar, parece haber corrido con la misma suerte.

La idea de estas centralidades establecidas por Acuerdo, después de 20 años, no se ha podido materializar y menos, la conformación de una red de centralidades que facilite a los habitantes de la ciudad y de los municipios de su área de influencia, el acceso a los bienes y servicios y así evitar que los desplazamientos para obtenerlos sean mayores, con el consecuente aumento de los costos de transporte y de la pérdida de tiempo.

Dentro de la revisión que se hizo se pudo constatar que los principales obstáculos en la ejecución de los proyectos de centralidades han sido los cambios en las administraciones, el poco interés que las mismas otorgan al largo plazo, la ausencia de mecanismos de gestión y la poca voluntad política.

Por lo anterior la consultoría recomienda darles a estos proyectos formalidad, bien sea a través de instrumentos como los planes zonales o parciales o, la implementación de los mecanismos de planeación, gestión y financiación previstos en la ley y en el mismo plan de ordenamiento.

IMPLANTACION DE LAS CENTRALIDADES URBANAS

El análisis de las áreas de actividad en el Plan de Ordenamiento adoptado por el acuerdo 083 de 2001 y sus posteriores revisiones y modificaciones permiten identificar y localizar el centro urbano y otras concentraciones de actividades generadoras de empleo, denominadas **zonas mixtas** o zonas de **actividad múltiple** definidas en los acuerdos que las adoptan como **centralidades**.

La valoración de estas zonas, que también se localizan sobre vías o corredores de actividad múltiple, muestran la existencia de una diversidad de espacios de actividad, los cuales a través de proyectos puntuales de acupuntura urbana pueden ser integrados para conformar **áreas nodales** que permitan alcanzar un mayor equilibrio entre la zona central y las distintas zonas de la ciudad y, desde luego, con el área metropolitana en su conjunto.

Estas áreas nodales que además de mejorar la calidad de vida de la población contribuyen a disminuir la dependencia de las periferias al centro principal pueden ser mejoradas, ampliadas y diversificadas y constituirse en verdaderas **centralidades urbanas**.

A este efecto, se dividió la ciudad en zonas de tamaño similar y características homogéneas, en los cuales se localizaron equipamientos y centro de actividad, que actúan como nodos y sirven de referentes a la comunidad y se determinaron las mejoras ambientales y urbanísticas que se deben realizar para que puedan consolidarse como verdaderas centralidades urbanas.

Para su operatividad estas áreas nodales deben conformar una red o **sistema de centralidades** articulado con el espacio público, las áreas protegidas y la estructura de movilidad.

SISTEMA DE CENTRALIDADES

Este documento tiene como propósito presentar una propuesta para la conformación del **Sistema de Centralidades Urbanas** en la Ciudad de Cúcuta y su Área de influencia que permita la consolidación del tejido urbano y la revitalización del territorio.

El **sistema de centralidades** se concibe como una red articulada de espacios multifuncionales de diferentes escalas que concentran actividades de comercio y servicios, atraen personas y generan intensos intercambios colectivos.

Se tomo como punto de partida para la conformación del sistema la identificación de los espacios multifuncionales que lo integran, para lo cual se localizaron los equipamientos colectivos existentes y los equipamientos colectivos proyectados, que pudieran ser considerados como **nodos** en razón a su capacidad de atracción, concentración de diversos tipos de actividades, accesibilidad, conectividad y vinculación con el transporte colectivo.

El análisis de estas variables permitió identificar los siguientes nodos existentes y proyectados:

Nodos existentes:

1. Universidad Francisco de Paula Santander
2. Escuela Superior de Administración Pública ESAP
3. Universidad de Santander UDES
4. Universidad Libre

5. Universidad de Pamplona
6. Hospital Erasmo Meoz
7. Clínica de la Universidad de Pamplona
8. Clínica Santa Ana
9. Clínica San José
10. Clínica San Antonio
11. Clínica Medical Duarte
12. Policlínico de Atalaya
13. Clínica los Samanes
14. Terminal de Transporte
15. Centro Comercial las Mercedes
16. Centro Comercial Alejandría
17. Edificio Palacio Nacional
18. Centro Comercial Unicentro
19. Central de Abastos
20. Centro comercial Ventura Plaza
21. Home Center
22. Banco de la Republica
23. Hotel Tonchalá
24. Grupo Mecanizado Maza Ejercito Nacional
25. Planta Embotelladora de Coca Cola
26. Centro Comercial Jardín Plaza
27. Centro Comercial Éxito
28. Centro Comercial Bolívar
29. Instalaciones de la Policía Nacional

30. Zona Franca
31. Aduana Nacional
32. Paseo Rojo y Negro
33. Instalaciones de Cerámica Italia
34. Instalaciones de Bavaria
35. Instalaciones de Preconcreto
36. Instalaciones de Postobón

Nodos Proyectados:

1. Centro Administrativo Municipal
2. Villa Deportiva
3. Centro de Innovación Ciencia y Tecnología
4. Nuevo Aeropuerto Camilo Daza
5. Nuevo Terminal de Transporte de Pasajeros
6. Terminal del Ferrocarril
7. Centro Logístico Norte
8. Centro Logístico de Apoyo en Frontera, Puente Unión
9. Centro Logístico Sur
10. Centro Logístico de Occidente
11. Centro de Convenciones
12. Centro de Eventos y Espectáculo
13. Recinto Ferial
14. Clínica Materno Infantil Virgilio Barco
15. Centro de Atención al Adulto Mayor
16. Estación Modal de Transporte
17. Centro de Seguridad Ciudadana

18. Parque Industrial Metropolitano
19. Museo de la Ciudad
20. Escuela de Bellas Artes
21. Balnearios de los Ríos Zulia y Peralonso
22. Centro de Acopio y Parque Agroindustrial del valle del río Zulia
23. Parque Ambiental y Jardín Volcánico del Carmen del Tonchala
24. Gran Malecón Metropolitano
25. Parque del Agua
26. Parque de la Laguna de San Luis
27. Parque Mirador del Cerro de Tasajero
28. Parque Solar

ÁREAS NODALES

Una vez identificados y seleccionados los nodos urbanos existentes y proyectados y con el propósito de conformar una estructura policéntrica de la ciudad, se procedió a fusionar en razón a su relación de cercanía algunos de estos nodos para integrarlos en **áreas nodales** y establecer la interrelación entre ellas dando lugar a la formación de subcentros generadores de empleo.

El análisis de esta relación permitió identificar las áreas nodales, que a continuación se presenta distribuidas en los siguientes polígonos:

POLIGONO 1

- Área nodal conformada por las Universidades ESAP y Francisco de Paula Santander, el Hospital Erasmo Meoz y las Clínica de la Universidad de Pamplona, Santa Ana y la Liga contra el Cáncer.

POLIGONO 2

- Área nodal conformada por el Centro Comercial las Mercedes y el actual Terminal de transporte.

POLIGONO 3

- Área Nodal conformada por el centro Comercial Unicentro, la Clínica de la Policía Nacional y la Central Metropolitana de Abastos

POLÍGONO 4

- Área nodal conformada por el Centro Comercial Ventura Plaza, el Banco de La República y las instalaciones de Home Center.

POLIGONO 5

- Área nodal conformada por las instalaciones del grupo Maza del Ejercito Nacional y Coca Cola, en el Resumen.

POLIGONO 6

- Área nodal conformada por el Centro Comercial Jardín Plaza y las instalaciones proyectadas del Centro de Innovación Ciencia y Tecnología.

POLIGONO 7

- Área nodal integrada por los Centros Comerciales Éxito y Bolívar, las instalaciones de la Policía Nacional, el Hotel Bolívar y la Basílica de San Luis.

POLIGONO 8

- Área nodal conformad por el Policlínico Juan Atalaya y el Paseo Rojo y Negro

DESCRIPCION DE LAS ZONAS DE IMPLANTACION DE LAS AREAS NODALES URBANAS

DELIMITACION

El ámbito espacial de las **áreas nodales** se encuentra delimitados por los polígonos relacionados en las siguientes fichas y definidos con los números 1,2,3,4,5,6,7,8

CONFORMACION DE LOS POLIGONOS

El área de planificación delimitada para cada polígono se encuentra conformada por los predios y equipamientos relevantes que se describen a continuación.

POLIGONO 1

Este polígono alberga las instalaciones de las universidades Francisco de Paula Santander, Libre y la Escuela de Administración Pública ESAP, los colegios Mercedes Abrego y Municipal de Bachillerato, el Hospital Erasmo Meoz, la Clínica de la Universidad de Pamplona, la Clínica Santa Ana, la Iglesia San Juan Bautista, la Plaza de Mercado de Guaimaral, el antiguo Teatro Guaimaral, residencias, parques y una gran variedad de locales comerciales agrupados alrededor de las avenidas 9E y 11E, cuyo conjunto conforma un **área nodal** de servicios educativos y de salud integrada con la vivienda circundante.

DIAGNOSTICO

Según lo observado en el polígono, los principales problemas existentes se pueden resumir así:

- El sistema vial del polígono está formado por dos tipos de vías: las arterias, cuya función es facilitar el tránsito entre diferente zona de la ciudad y, las distruidoras que llevan el transito dentro de las áreas locales.

Las vías arterias más importantes, son las avenidas 9E Y 11E que pasan a través del polígono en el sentido norte sur. Estas dos avenidas presentan una serie de dificultades tales como

congestión, malos estacionamientos, paradas y falta de zonas de parqueo.

.

- La movilización de pasajeros es deficiente
- Invasión de antejardines y del espacio público
- Falta de equipamientos comunales de carácter administrativo y cultural
- Deterioro de algunos sectores
- Proliferación de reformas clandestinas en las edificaciones y falta de coherencia entre las construcciones vecinas en lo referente a retiros, alturas y paramentos
- Permanentes englobes y reloteos, cambios de altura y de índices de ocupación y construcción
- Mal estado y falta de continuidad de los andenes

POLIGONO 2

Este polígono corresponde al sector del centro de la ciudad comprendido en el triángulo que conforman la calle 8, la avenida 8 y la Diagonal Santander alberga las instalaciones de la actual Central de Transporte, el Edificio proyectado para el Centro Administrativo Municipal, el Palacio Nacional, la Universidad de Pamplona, los Centros Comerciales las Mercedes y Alejandría, la Clínica San Antonio y una gran variedad de talleres, bodegas y locales comerciales

agrupados alrededor de la retícula conformada por las avenidas 3,4,5,6,7, 8 y las calles que las entrecruzan.

DIAGNOSTICO

- En el polígono se identifica una estructura perteneciente al alcantarillado pluvial de la ciudad denominado Canal Bogotá que lo atraviesa de occidente a nororiente y cuyo recorrido presenta un tramo canalizado a cielo abierto y otro entubado. A lado y lado del canal se extienden las dos calzadas de la avenida del mismo nombre, que al llegar al polígono pierden continuidad y deben ser integrada a la propuesta urbanística como un eje de conectividad ecológica – territorial, mediante la redefinición de su perfil urbano y el tratamiento de los bordes como zonas verdes lineales.
- Proceso continuo de deterioro
- Falta de fluidez en el tránsito vehicular por la ausencia de ordenamiento del mismo, congestión, malos estacionamientos, malas paradas y falta de zonas de parqueo, dificultades del tránsito peatonal limitado exclusivamente a los andenes, por lo general invadidos
- Usufructo del espacio público
- Proliferación de reformas clandestinas en las edificaciones y falta de coherencia entre las construcciones vecinas en lo referente a retiros, alturas y paramentos
- Permanentes englobes y reloteos, cambios de altura y de índices de ocupación y construcción

- Mal estado y falta de continuidad de los andenes
- Inadecuada utilización de los espacios
- Existencia al interior de las manzanas de lotes de gran dimensión, actualmente desperdiciados
- Actividades precarias al interior de las edificaciones como industrias caseras, talleres y bodegas

POLIGONO 3

Este polígono alberga las instalaciones del Centro Comercial Unicentro, la Central Metropolitana de Abasto, la Plaza de Mercado la Nueva Sexta, la clínica de la Policía Nacional, las Concesionarias de Automóviles Ford y Chevrolet, el Banco BBVA, la fábrica de baldosa Cerámica Italia y una gran variedad de locales comerciales agrupados alrededor de las avenidas Libertadores y Canal Bogotá.

El Centro Comercial Unicentro se localiza en la confluencia de tres vías de gran importancia: la avenida Libertadores, la avenida Canal Bogotá, la avenida Guaimaral. Este centro se caracteriza por tener además de almacenes un gran local ancla, servicios bancarios, espacios de diversión, salas de cines y una plaza de comidas; espacios que podrían ser complementados con salas de exposiciones de internet y de lectura, factibles de construir en el lote adyacente a sus instalaciones, consolidando el lugar como punto de encuentro de los habitantes del sector en que se localiza y de los visitantes provenientes de otros sitios de la ciudad.

El lugar además de elemento de identidad es un punto de encuentro y confluencia de público que genera a su alrededor actividades que le dan carácter de centralidad.

El complejo en razón de su localización conforma junto con la Central Metropolitana de Abastos, elemento fundamental del abastecimiento alimenticio del área metropolitana, un **área nodal**, cuyos principales obstáculos y requerimientos se describen a continuación:

DIAGNOSTICO

- Dificultades de tránsito debido a la falta de solución de las intercesiones de la avenida Libertadores con la avenida Canal Bogotá y de las diferentes vías que confluyen a la avenida Libertadores, congestión, malos estacionamientos generados por las “colas” en la estación de servicio y al interior de la Central de Abastos. Demora en la ejecución de las obras viales de mayor urgencia como son: la prolongación de la avenida Canal Bogotá desde la avenida Libertadores hasta el Anillo Vial y la continuidad de la vía que comunica a la Nueva Sexta con la prolongación proyectada de la avenida Canal Bogotá
- Falta de equipamientos comunales de carácter administrativo y cultural

POLIGONO 4

Este polígono alberga las instalaciones del Centro Comercial Ventura Plaza, Homecenter, el Banco de la República, la clínica San José, los hoteles Tonchalá, Holiday inn y Casino Internacional, el colegio Médico y una gran variedad de locales comerciales agrupados alrededor de las avenidas 0 y Diagonal Santander.

DIAGNOSTICO

- Los principales conflictos del polígono están relacionados con problemas de tránsito debido a la falta de solución de las

intercepciones de las avenida 0 y la Gran Colombia con la Diagonal Santander, los cruces a la izquierda, la mala ubicación de los paraderos de transporte público y la congestión causada por el embotellamiento del tráfico proveniente del centro y del barrio los caobos por la calle 11y la avenida 3E. malos estacionamientos y falta de parqueaderos.

- Invasión de antejardines
- Falta de equipamientos comunales de carácter administrativo y cultural
- Proliferación de establecimientos gastronómicos y de bebidas alcohólicas en los edificios residenciales por cambios y/o mezcla de usos

POLIGONO 5

Localizado en la zona sur de la ciudad, este polígono alberga las instalaciones del Ejército Nacional y de la Embotelladora de bebidas gaseosas Coca Cola, dos colegios privados, algunas residencias de diferentes estratos socioeconómico y lotes por construir, todos agrupados alrededor de la avenida 1, el anillo vial y la prolongación proyectada de la avenida Libertadores.

DIAGNOSTICO

- Los mayores puntos de conflicto vial del polígono están relacionados con el empalme de la avenida 1 con el Anillo Vial, y la discontinuidad del Anillo Vial interno proyectado debido a la demora en la ejecución de la vía de empalme proyectada desde la avenida 1, a la altura de las instalaciones de Coca Cola hasta el desarenador del Canal Bogotá localizado en el barrio Santander. Igualmente, la demora en la ejecución de la

prolongación de la avenida Libertadores desde el puente Benito Hernández Bustos, en San Rafael, hasta el puente que une a Cúcuta con los Patios, localizado en el Anillo Vial externo.

- Falta de equipamientos comunales de carácter administrativo y cultural

POLIGONO 6

Este polígono alberga las instalaciones del Centro Comercial Jardín Plaza, las proyectadas del Centro de Innovación, Ciencia y Tecnología, algunas urbanizaciones unifamiliares y de edificios en altura, locales comerciales y lotes sin construir, agrupados alrededor de las avenidas la Gazapa y el Anillo Vial Externo.

El Centro Comercial Jardín Plaza, a diferencia de otros centros comerciales construidos en la ciudad, es un espacio a cielo abierto con tiendas, plaza de comida, canchas de microfútbol, salas de cine, librería, servicios bancarios, tienda ancla y amplias circulaciones peatonales. El conjunto es un ejemplo de atracción de las inversiones y construcción de equipamiento fuera del centro histórico, en terrenos no desarrollados, pero de fácil acceso susceptible de formar con el proyectado parque de Innovación Ciencia y Tecnología una **centralidad urbana**, que exige para su operación un cambio de dirección de la planeación urbana de la zona.

DIAGNOSTICO

- Carencia de un plan zonal que sirva de base para la revisión de los planes parciales aprobados y la formulación de futuros planes parciales en la zona
- El polígono presenta dificultades en el tránsito, especialmente en el puente y la avenida la Gazapa, debido a falta de orejas en el puente y a la discontinuidad de la avenida que tiene varios tramos de la doble calzada sin ejecutar. Igualmente existen vías

distribuidoras que pasan a través del polígono y no conducen a ninguna parte, lo cual exige, para el adecuado funcionamiento del sector, la formulación de un plan vial que oriente la distribución de este tipo de vías a futuro.

- Falta de equipamientos comunales de carácter administrativo, cultural y recreacional, especialmente zonas verdes y espacio público

POLIGONO 7

Este polígono alberga las instalaciones de los Centros Comercial Bolívar y Éxito, la Policía Nacional, el Instituto Nacional de vías INVIAS, el colegio Misael Pastrana Borrero, la Basílica de San Luis, el Cementerio, numerosas viviendas, locales comerciales y una laguna, agrupados alrededor del par vial conformado por las avenidas 2 y 3 del barrio San Luis y el Tramo de la Diagonal Santander comprendido entre el Puente Elías M Soto y la Redoma de San Mateo.

DIAGNOSTICO

- El polígono presenta dificultades de tránsito automotor y peatonal. Existen conflictos entre automotores y peatones en los accesos a los centros Comercial Bolívar y Éxito. La ausencia de bahías para recolección de pasajeros, hace que las vías se utilicen en forma completamente anárquica para tal fin. La discontinuidad de los tres carriles en la Diagonal Santander a la altura del almacén Éxito genera un cuello de botella con la consecuente congestión vehicular.

Por otro lado, existen conflictos en la intercesión de la avenida Demetrio Mendoza con la avenida Gran Colombia a la altura del puente San Luis por la demora en la ejecución del distribuidor vial proyectado para este punto y en la ejecución de una vía paralela a la ronda del río Pamplonita entre los puentes Elías M

Soto y Jorge Gaitán Duran que sustituya el par vial conformado por las avenidas 2 y 3 del barrio San Luis

- Falta de equipamientos comunales de carácter administrativo, cultural y recreativo
- Deterioro de algunos sectores
- Proliferación de reformas clandestinas en las edificaciones y falta que coherencia entre las construcciones vecinas en lo referente a retiros, alturas y paramentos
- Permanentes englobes y reloteos, cambios de altura y de índices de ocupación y construcción

POLIGONO 8

Este polígono alberga las instalaciones del Policlínico de Atalaya, el paseo Rojo y Negro, los colegios: Cooperativo Calasanz, Teodoro Gutiérrez Calderón y Torcoroma, numerosas viviendas, algunas sedes de diversas iglesias, talleres y locales comerciales agrupados alrededor de la autopista Atalaya la avenida 17 y la avenida Kennedy

DIAGNOSTICO

- Falta de equipamientos comunales de carácter administrativo y cultural
- Deterioro del Policlínico, el paseo Rojo y Negro y el separador de la avenida Kennedy

- Proliferación de reformas clandestinas en las edificaciones y falta de coherencia entre las construcciones vecinas en lo referente a retiros, alturas y paramentos

PLANTEAMIENTOS URBANISTICOS Y ARQUITECTONICOS

Los planteamientos urbanísticos y arquitectónicos buscan la conciliación de las áreas nodales propuestas a través de intervenciones relacionadas con la estructura ecológica, el espacio público, los equipamientos urbanos y la movilidad.

A este efecto se propone conformar el **Anillo Vial Interno** de la ciudad y el mejoramiento de algunas vías existentes para que sirvan de enlace de las diferentes áreas nodales dentro del marco del sistema de centralidades urbanas propuesto. Así mismo, se propone disminuir el déficit actual de espacio público mediante la recuperación y adecuación de zonas verdes, andenes, parques y plazoletas; procurando conceder al peatón el primer nivel de prevalencia y al transporte público el papel de eje estructurador del sistema de movilidad.

Con el fin de dar continuidad a la avenida Canal Bogotá, los planes parciales que se formulen para los polígonos identificados como 2,3 y 5, deberán incluir la ejecución de los tramos faltantes para que este importante eje vial pueda funcionar como una unidad contigua.

Dentro del plan parcial del polígono 2, se hace el siguiente planteamiento

- Dar continuidad a la avenida Canal Bogotá mediante la prolongación de las dos calzadas existentes a través de la calle 5, girando luego hacia la izquierda en dirección nororiente hasta empalmar con el puente atirantado que cruza sobre la Diagonal Santander

Dentro del plan parcial del polígono 3 se hace el siguiente planteamiento:

- Prolongar la avenida Canal Bogotá desde la intersección con la avenida Libertadores hasta la intersección con el Anillo Vial Externo
- Solucionar, mediante pasos elevados las intercepciones de la avenida Canal Bogotá con la avenida Libertadores y de la prolongación de la avenida Canal Bogotá con el Anillo Vial Externo

Dentro del plan parcial del polígono 5 se hace el siguiente planteamiento:

- Prolongar hacia el sur la avenida Canal Bogotá desde desarenador del canal ubicado en el barrio Santander girando hacia el suroriente por la avenida 21 y continuando por el borde de la cerca de las instalaciones del grupo Maza hasta encontrar la avenida 1.

El anillo vial central así conformado, se integra a la propuesta urbanística como un eje de conectividad ecológica territorial y a la vez como un eje de conectividad dentro del **sistema de centralidades urbanas**.

Dentro del plan parcial del polígono 3, la propuesta urbanística contempla también:

- La prolongación del tramo de la vía que separa a la Central de Abastos de la plaza de mercado la Nueva Sexta, desde la vía de acceso posterior de la Central de Abasto hasta la prolongación proyectada de la avenida Canal Bogotá y la solución de los

conflictos que se presentan en las intersecciones de la avenida Libertadores con las diferentes vías que confluyen en ellas.

- Construir en la zona de cesión junto al Centro Comercial Unicentro un equipamiento cultural que complemente las áreas de ocio y recreación del centro comercial.

Dentro del plan parcial del polígono 5, la propuesta urbanística contempla también:

- La prolongación de la avenida Libertadores desde el puente Benito Hernández Bustos, en San Rafael hasta el puente del Anillo Vial que comunica al municipio de Cúcuta con el municipio de los Patios
- La construcción del Parque del Agua
- La construcción de la Villa deportiva metropolitana

Dentro del plan parcial del polígono 1, la propuesta urbanística contempla también:

- Conformar un par vial con las avenidas 9E Y 11E, destinando una de las calzadas de las mismas a solo buses y transporte colectivo.

Para este efecto es necesario construir un puente sobre el Canal Bogotá en la calle 8N para empalmar la avenida Canal Bogotá con la calle 8N; realizar un giro en el parque localizados sobre la

misma calle para darle continuidad a la avenida 9E con la calle 8E.

- Construir el Centro Comunal y de Servicios en el predio que actualmente ocupa el mercado del barrio Guaimaral e integrarlo con el parque del mismo barrio

Dentro del plan parcial del polígono 7, la propuesta urbanística contempla también:

- Construir la Avenida del Rio entre el puente Jorge Gaitán Duran y el puente Elías M Soto para que sustituya el par vial existente conformado por las avenidas 2 y 3 del barrio San Luis
- Desarrollar el proyecto ambiental de la laguna de San Luis

Dentro del plan parcial del polígono 4, la propuesta urbanística contempla también:

- Construir la intersección de la Diagonal Santander con la Avenida 0
- Construir la intersección de la Diagonal Santander con la Avenida Gran Colombia
- Alinderar el anden de la avenida 8 entre las calles 8 y 9

Dentro del plan parcial del polígono 6, la propuesta urbanística contempla también:

- Construir el Parque Metropolitano de Innovación Ciencia y Tecnología
- Construir el gran Malecón Metropolitano y las vías Paralelas a este en las rondas de los ríos Pamplonita y Táchira que forman parte del sector
- Formular el Plan Zonal de la Gazapa teniendo en cuenta los siguientes determinantes:
 - Garantizar la reserva de suelo para la construcción del Parque de Innovación Ciencia y Tecnología, el gran Malecón Metropolitano y las Avenidas Paralelas al mismo
 - Adopción del plan maestro de movilidad del sector

Dentro del plan parcial del polígono 8, la propuesta urbanística contempla también:

- Reconstrucción del Policlínico de Atalaya
- Renovación urbana del Paseo Rojo y Negro
- Construcción de los Corazones de Barrios de Comuneros y el Teatro de Atalaya
- Mejoramiento del separador de la avenida Kennedy

INTERVENCIONES ESTRATEGICAS DE CARÁCTER METROPOLITANO

Además de las áreas nodales urbanas y en atención a que el plan estratégico de desarrollo territorial, busca consolidar el área metropolitana de Cúcuta como centro de integración económica, social y cultural de Colombia con Venezuela mediante el incremento de su competitividad y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, se propone además, la conformación del sistema de macroproyectos metropolitanos, contribuyendo en esta forma a transformar el territorio en un lugar atractivo y próspero habitado por gente comprometida.

Es un hecho que el Área Metropolitana de Cúcuta debe mejorar su conectividad con el mundo si quiere salir del enclaustramiento en que se encuentra, identificar recursos comunes, ventajas comparativas y posibilidades semejantes que permitan impulsar proyectos binacionales con miras a alcanzar el crecimiento conjunto de la frontera.

La globalización es un fenómeno que nos afecta por igual a Colombia y Venezuela y, sus efectos, le restan importancia a la línea separatista fronteriza. El intercambio comercial, social y cultural con Venezuela y a través de ella con el Caribe, es la manera más inmediata de conectarnos con el mundo y acceder a los beneficios que de ellos se derivan.

Desde luego no basta con abrir nuevamente la frontera, como lo han propuesto recién los presidentes de los dos países, es necesario construir también al mismo tiempo, la plataforma que permita a los centros urbanos del Área Metropolitana ser más competitivos. Para

ello se debe adelantar acciones estratégicas que permita superar los temas críticos que hoy se nos presentan. Algunas de estas acciones estratégicas son:

- Construcción del Centro de Convenciones en Villa del Rosario
- Construcción del Centro de Eventos y Espectáculo
- Construcción de Nuevo Terminal de Transporte de Pasajeros
- Construcción de la Villa Deportiva
- Construcción de la Plataforma Logística de Acopio y Distribución de Mercancías y el Centro de Apoyo en Frontera ubicado en las proximidades del Puente Unión
- Construcción del Centro de Acopio y Parque Agroindustrial del Valle del Rio Zulia
- Construcción del Parque Industrial Metropolitano en la Puerta Urbana de Cúcuta sobre el eje vial que comunica con puerto Santander
- Creación y puesta en funcionamiento del Ferrocarril Metropolitano
- Construcción del Nuevo Aeropuerto Metropolitano Camilo Daza
- Construcción del Centro de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación
- Construcción del Parque Ambiental y el Jardín Botánico en el Carmen del Tonchalá
- Construcción del Gran Malecón Metropolitano
- Construcción del Parque del Agua
- Construcción del Parque Recreacional Laguna de San Luis
- Construcción del Parque Mirador del Cerro de Tasajero
- Construcción del Parque Solar
- Construcción de los Balnearios de los ríos Zulia y Peralonso

- Construcción del Museo Metropolitano y de la Escuela de Bellas Artes
- Construcción del Centro de Seguridad Ciudadana

El siguiente plano muestra la localización de los macroproyectos metroplitanos y su relación con las áreas nodales propuestas

MACROPROYECTOS

PARQUE PAISAJISTICO LAGUNA DE SAN LUIS

En el territorio metropolitano existen elementos paisajisticos como la Luga ubicada en el barrio de San Luis de Cúcuta, que deben ser objeto de protección y puesta en valor como atractivos recreacionales y turisticos.

El parque de la Laguna de San Luis de aproximadamente 3,5 hectareas tiene todo para convertirse en un gran parque y consolidarse como un espacio público verde de carácter metropolitano .

PARQUE DEL AGUA

Localizado en el sector del Resumen al lado y lado del río Pamplonita, con una extensión aproximada de 200 hectáreas, no solo contribuye a la protección de las rondas del río, sini también a incrementar las zonas verdes y de esparcimiento del área metropolitana.

Este proyecto forma parte integral de el Gran Malecón Metropolitano, que se extenderá desde La Parada hasta El Resumen a todo lo largo de las márgenes izquierda y derecha de los ríos Pamplonita y Táchira transformando el urbanismo y la vida cotidiana de la ciudad.

PARQUE MIRADOR TURISTICO CERRO DE TASAJERO

El mirador turístico Cerro de Tasajero es una de las iniciativas más ambiciosas para el aprovechamiento turístico y la protección del Cerro emblemático de Cúcuta.

Con una extensión aproximada de 17 hectáreas esta llamado a convertirse en un gran escenario paisajístico, recreativo y cultural, que jalonará el desarrollo de la zona nororiental de la ciudad.

El proyecto incluye un mirador localizado en la parte alta del Cerro, un telesferico y un parque ecoturístico.

VILLA DEPORTIVA

La construcción de un complejo que contenga la infraestructura necesaria para la formación y práctica de diferentes disciplinas deportivas, es una de las mayores aspiraciones de los cucuteños y algo que se puede alcanzar.

Para ello se propone la construcción de la Villa Deportiva Metropolitana sobre un terreno de aproximadamente 7 hectáreas localizado en El Resumen, el cual contará con los escenarios adecuados para la realización de diversas actividades deportivas y los servicios administrativos y de medicina deportiva complementarios.

JARDIN BOTANICO

El Jardín Botánico es uno de los macroproyectos metropolitanos que conviene impulsar si se quiere garantizar un equilibrio entre la naturaleza y el urbanismo y proteger al mismo tiempo, las especies de flora y fauna de la región.

Su localización está prevista en el Carme de Tonchala junto a la reserva ambiental de Pozo Azul.

PARQUE DE INNOVACION CIENCIA Y TECNOLOGÍA

Proveer equipamiento que facilite la apropiación del conocimiento y las prácticas científicas es el propósito del Parque de Innovación Ciencia y Tecnología que la administración municipal pretende construir en terrenos de su propiedad localizados en las inmediaciones de El Jardín Plaza al nororiente de la ciudad.

Este proyecto es un eje estratégico de primer nivel y constituye un espacio de interés prioritario para impulsar una mayor calidad de vida de los habitantes del territorio metropolitano.

MUSEO DE LA CIUDAD ESCUELA DE BELLAS ARTES

Contar con un museo de la región metropolitana y de su ciudad capital es un requisito indispensable para la conformación de la plataforma logística para la competitividad.

De otro lado, la carencia de un centro de formación artística asociado a la academia, ha privado a los habitantes de la región de una adecuada preparación en el campo de la música, la danza, las artes plásticas y escénicas.

Para cubrir estos requerimientos se propone la construcción de un Museo y un Centro de educación artística en el área de renovación urbana del sector central de la ciudad de Cúcuta.

NUEVO AEROPUERTO CAMILO DAZA

La construcción de un nuevo aeropuerto fuera de la ciudad, apto para el comercio internacional es un requerimiento inaplazable que tiene el Área Metropolitana de Cúcuta.

El actual aeropuerto por estar costreñido en medio de una gran cantidad de viviendas, no puede alargar sus pistas y, las construcciones cercanas a las mismas están expuestas a un eventual desastre que pudiera ocurrir al aterrizar o decolar los aviones que hacen uso de ellas.

El nuevo aeropuerto puede cosntruirse un poco más al norte del actual sobre un costado de la vía que conduce de Cúcuta a Puerto Santander donde existen tierras aridas de bajo costo en cantidad suficiente para que sus instalaciones queden aisladas de las urbanizaciones y protegidas por amplias zonas verdes.

Los terrenos del actual aeropuerto podrían utilizarse para la cosntrucción de una ciudadela habitacional aprovechando las pistas como avenidas y el terminal como un nodo de servicios multiples comunitarios. El producto de la venta de estos terrenos podría invertirse en la construcción del nuevo aeropuerto.

FERROCARRIL DEL CATATUMBO

Para superar la limitación que tiene Cúcuta y su Área Metropolitana con los mercados globales, es fundamental integrarla a través de un ferrocarril a los puertos marítimos para exportación.

Desde el punto de vista técnico, este macroproyecto no presenta mayores problemas, pues el territorio propuesto para su recorrido es practicamente plano y de bajos impactos ambientales.

NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Si bien el tráfico interfronterizo entre Colombia y Venezuela se encuentra transitoriamente suspendido, es importante resaltar el crecimiento permanente del volumen de tráfico intermunicipal e interdepartamental. Buena parte de estos flujos convergen en el terminal de transporte generando congestión vehicular.

El actual terminal de transporte es un lugar degradado y en francodeterioro que exige su reubicación en otro sector del territorio.

La cosntrucción del nuevo Terminal de Transporte es un proyecto contemplado en Plan de Ordenamiento Territorial y su cosntrucción esta prevista en la zona nororiental de la ciudad sobre la vía que une a Cúcuta con Puerto Santander.

La reubicación del terminal existente no solo contribuirá a aliviar la presión vehicular, sino también a descentralizar esta actividad y a dotar el Área Metropolitana de un equipamiento prestigioso, liberando al mismo tiempo sus instalaciones actuales, previa renovación arquitectónica y urbanística, servirán para ubicar en ella un terminal modal de transporte urbano y el centro de seguridad ciudadana integrado por los Bomberos, la Defensa Civil, la Cruz Roja y la oficina de Prevención de Riesgos y Desastres.

CENTROS LOGISTICOS DE TRANSPORTE

Los Centros Logísticos de Transporte donde se concentra y redistribuye los flujos de carga provenientes de distintos puntos geográficos y que contribuyen a la descongestión de los principales corredores viales de los diferentes municipios que conforman el Área Metropolitana son otros de los equipamientos que se requieren con urgencia.

Dentro del conjunto de estos equipamientos sobresalen la **plataforma logística de apoyo en frontera**, localizada en las inmediaciones del puente Unión que comunica el territorio metropolitano con la localidad de Tienditas en el estado Tachira de la República de Venezuela y la **plataforma logística de apoyo en Clústeres** previstas en los corredores industriales y en las puertas de Cúcuta, Villa del Rosario y Los Patios.

Estas instalaciones donde se realizan actividades de cargue y descargue de mercancías dotadas de gruas móviles, zonas de almacenamiento y depósito de contenedores, debidamente homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación, tienen un gran significado en el ordenamiento territorial metropolitano y un aporte significativo para la conformación de la plataforma de la competitividad.

CENTRO DE CONVENCIONES

Teniendo en cuenta la importancia de los equipamientos en la conformación de la estructura urbana metropolitana y como agente de competitividad, a pesar del fracaso de Interferias, la ciudad y el Área Metropolitana requieren contar con un Centro de Convenciones y un recinto de Ferias y Exposiciones.

CENTRO ADMINISTRATIVO DE CUCUTA

La construcción del Centro Administrativo de Cúcuta cuyo proyecto arquitectónico se encuentra en formulación es, dentro de los equipamientos urbanos, el proyecto de mayor jerarquía por las consecuencias positivas en el centro de la ciudad, gracias a su ubicación en el lote donde funcionó la fábrica Bavaria.

Además de ser una solución a la dispersión de sus dependencias, que actualmente presenta la Alcaldía, constituye un nodo de atracción y un referente para los habitantes del Área Metropolitana.

CENTROS INDUSTRIAL Y AGROINDUSTRIAL

Si bien la demanda de espacios para la producción no es muy alta, el Ordenamiento Territorial exige la localización de los usos industrial y agroindustrial, los cuales deben adecuarse con el ambiente en busca de la sostenibilidad y la reducción de impactos negativos sobre la ciudad y los desarrollos vecinos.

Dentro de estas consideraciones se prevee la construcción de un Centro Industrial en la zona nororiental de la ciudad de Cúcuta y un Centro de Acopio y Agroindustria en El Zulia.

EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

Teniendo en cuenta que la prioridad del Plan de Ordenamiento en materia de equipamientos es atender a los grupos más vulnerables de la población, se tuvieron en cuenta para incorporarlos en el Sistema de Centralidades Urbanas **los Corazones de Barrio**, que la administración municipal está actualmente construyendo en los barrios la Libertad, Comuneros, Niña Ceci, Scalabrini y Juana Atalaya.

Los corazones de barrio tienen por objeto mejorar las condiciones ambientales, urbanísticas y sociales en los barrios con escasos recursos localizados en las diferentes áreas de la ciudad, mediante la implantación de servicios y la dotación de equipamientos multifuncionales.

