



**Alameda central nueva sexta**

**CRISTIAN CAMILO PENDAS VILLAMIZAR**

Universidad de Pamplona Colombia  
Facultad de ingenieras, Departamento de arquitectura y diseño  
San José de Cúcuta, Colombia

2022

**Alameda central nueva sexta**

**CRISTIAN CAMILO PENDAS VILLAMIZAR**

Tesis o trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al

título de:

**Arquitecto**

Director (a):

Arquitecto. Francisco Abadía.

Línea de Investigación:

Investigación de espacio publico

Universidad de Pamplona Colombia  
Facultad de ingenieras, Departamento de arquitectura y diseño  
San José de Cúcuta, Colombia

2022



## CONTENIDO

TABLA DE GRAFICOS.....	4
INTRODUCCION 6	
FORMULACION DEL PROBLEMA.....	8
GRAFICO DE CAUSAS Y CONSECUENCIAS.....	9
EJES ESTRATEGICOS.....	9
OBJETIVO GENERAL.....	15
OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	15
CAPITULO I – TEORIAS- CONCEPTOS – TENDENCIAS – NORMAS .....	16
1. MARCO TEÓRICO.....	17
1.1 LA CIUDAD GENERICA – REM KOOLHAS .....	17
1.2 TEORIA GENERAL DE LOS SISTEMAS (LUDWIG VON BERTALANFFY).....	19
1.3 EL LOS LIMITES DEL LENGUAJE ARQUITECTNICO – JUAN PUEBLA PONS.....	22
1.4 EL ARTE EN EL ESPACIO PÚBLICO Y CIUDADES SOSTENIBLES .....	23
1.5 TEORÍA DE LA ESTRUCTURACIÓN Y LOS ESTUDIOS URBANOS.....	24
1.6 LAS TEORÍAS DEL DISEÑO URBANO EN LA CONCEPTUALIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO Y SUS DOS CATEGORÍAS: ESPACIO PÚBLICO Y ESPACIO PRIVADO.....	24
1.7 EL URBANISMO TÁCTICO COMO INSTRUMENTO PARA LA MANIFESTACIÓN SOCIAL Y URBANA DE LA SOCIEDAD (EAFIT) .....	25
1.8 CINTA INFINITA Y CINTA ESPACIAL: RECURSOS OPUESTOS.....	21
REFERENTES. 28	
THE HIGH LINE 28	
PLAN DE RENOVACION URBANA PARA EL CORREGIMIENTO DE CALIDONIA .....	30
CALLE FRANCISCO L MADERO-MEXICO DF.....	33
PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL (2020 – 2023) .....	338
ÁREA METROPOLITANA DE CUCUTA .....	36
ESPACIO PUBLICO .....	38



MODELO SOCIO ECONOMICO .....	39
2. MARCO CONCEPTUAL .....	39
3. MARCO NORMATIVO .....	44
CONSTITUCIÓN POLITICA DE COLOMBIA / ARTICULOS / LEYES / DECRETOS /PLANES DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO. ....	44
3.1 ARTÍCULO 2-5-24-47-80- LEY 388 1997.....	44
3.2 DECRETO 1504 DE 1998 – CAP I – ART 2-3-4-5-6.....	45
3.3 CAPÍTULO II – ART 7-8-11 – LEY 1083 2006 – CAP 1 – ART 1-3 .....	46
3.4 CAPÍTULO 2 – ART 8 – POT SJD CÚCUTA 2011 – ART 3-4.....	46
3.5 ARTÍCULO 6-7-8 .....	47
CAPITULO II – CONTEXTO – ANALISIS .....	59
4. MARCO CONTEXTUAL.....	60
4.1 CONTEXTUALIZACION.....	60
4.2 ANALISIS MACRO .....	62
4.3 EXPANSION URBANA DE LA CIUDAD DE CUCUTA .....	62
4.4 ESTRUCTURA VIAL .....	63
4.5 EQUIPAMIENTOS URBANOS .....	66
4.6 ESTRUCTURA TRANSPORTE PUBLICO .....	68
4.7 MOVILIDAD DE LA COMUNA 1 .....	71
4.8 ASPECTO SOCIO ECONOMICO.....	72
4.9 ESTRUCTURACION URBANA .....	76
4.10 INSEGURIDAD .....	79
4.11 PROPUESTA MACRO .....	91
4.12 PROPUESTA MESO .....	93
4.13 PROPUESTA PARQUE LINEAL AVENIDA SEXTA.....	98



5. MARCO METODOLOGICO .....	102
5.1 PROYECTUAL .....	102
6. CONCLUSIONES .....	102
7. BIBLIOGRAFIA	103

## TABLA DE GRAFICOS

FIGURA 1: GRAFICO CAUSAS Y CONSECUENCIAS

FIGURA 2: TEORIA DE LA CIUDAD GENERICA

FIGURA 3: ESQUEMA TEORÍA GENERAL DE LOS SISTEMAS

FIGURA 4: FOTOGRAFIA PARQUE HIGH LINE

FIGURA 5: ESQUEMA COMPACTACION HIGH LINE

FIGURA 6: RENDER RENOVACION URBANA CALIDONIA

FIGURA 7: SUB ESTRATEGIA DE PLAN URBANO

FIGURA 8: EXPANSIÓN DE LA RENOVACIÓN A PARTIR DE LA CENTRALIDAD

FIGURA 9: CONTEXTO MUNDIAL DE COLOMBIA

FIGURA 10: NORTE DE SANTANDER EN EL PAÍS.

FIGURA 11: CÚCUTA EN DEPARTAMENTO.

FIGURA 12: CÚCUTA POR COMUNAS

FIGURA 13: EXPANSIÓN URBANA DE CÚCUTA.

FIGURA 14: CONVENCIONES DE ARTERIAS VIALES.

FIGURA 15: ARTERIA VIALES DE CÚCUTA.

FIGURA 16: PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS DE CÚCUTA.

FIGURA 17: PRINCIPALES RUTAS DE TRANSPORTE DE CUCUTA BASADO EN DATOS DEL AREA METROPOLITANA Y SECRETARÍA DE TRANSITO

FIGURA 18: PRINCIPALES RUTAS DE TRANSPORTE DE CUCUTA BASADO EN DATOS DEL AREA METROPOLITANA Y SECRETARÍA DE TRANSITO

FIGURA 19: PORCENTAJES DE RUTAS

FIGURA 20: MOVILIDAD COMUNA 1

FIGURA 21: DIAGNOSTICO MOVILIDAD

FIGURA 22: DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.

FIGURA 23: ACTIVIDAD COMERCIAL POR COMUNAS.

FIGURA 24: MAPA ACTIVIDAD ECONOMICA POR COMUNAS.

GRAFICO 25: USOS DEL SUELO.

GRAFICO 26: DIAGNOSTICO USOS DE SUELO.

GRAFICO 27: MODELO DE OCUPACION SEGÚN USOS

GRAFICO 28: OCUPACION FUNCIONAL.

GRAFICO 29: MORFOLOGÍA URBANA (ALTURAS)

FIGURA 30: FITOTECTURA.

FIGURA 31: CONCENTRACIÓN HABITANTES DE CALLE.

FIGURA 32: USOS DEL SUELO AV. SEXTA.

FIGURA 33: INVASIÓN ESPACIO PUBLICO AV. 6

GRAFICO 34: FOTOGRAFÍAS DEL SECTOR.

GRAFICO 35: AGLOMERACIONES PEATONALES.

GRAFICO 36: RELACIONES FUNCIONALES.

GRAFICO 37: DINÁMICAS SECTORIALES.

GRAFICO 38: FOTOGRAFÍAS AÉREAS DE LA AV. SEXTA

GRAFICO 39: VENDEDORES AMBULANTES

GRAFICO 40: FOTOGRAFÍA AÉREA DE AFECTACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL  
SOBRE LOS FLUJOS

GRAFICO 41: CONCENTRACIÓN DE PROBLEMÁTICAS

GRAFICO 42: Corte urbano Av. 6 con Cll. 4

GRAFICO 43: PROPUESTAS VIALES DE TRANSPORTE.

GRAFICO 44: PROPUESTA DE TRANSPORTE MACRO-URBANA.

GRAFICO 45: CENTRALIDAD COMO PROPUESTAS

GRAFICO 46: EXPANSIÓN DE LA CENTRALIDAD

GRAFICO 47: UNIFICACIÓN DE COMUNA A TRAVÉS DE LA PROPUESTA LINEAL.

GRAFICO 48: EXPANSIÓN DE CENTRALIDADES.

GRAFICO 49: CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA.

GRAFICO 50: IMAGINARIO DE PROPUESTA SOBRE LA AVENIDA SEXTA.

GRAFICO 51: DETERMINANTE DE DISEÑO PARQUE LINEAL

GRAFICO 52: DETERMINANTE DE DISEÑO PARQUE LINEAL.

GRAFICO 53: DETERMINANTE DE DISEÑO PARQUE LINEAL

GRAFICO 54: DETERMINANTE DE DISEÑO PARQUE LINEAL

GRAFICO 55: DETERMINANTE DE DISEÑO PARQUE LINEAL

GRAFICO 56: DETERMINANTE DE DISEÑO PARQUE LINEAL

GRAFICO 57: PRINCIPAL CONCEPTO DE DISEÑO. (CINTA MOEBIUS)

GRAFICO 58: ZONIFICACION

GRAFICO 59: ANALOGÍA ESPACIAL (CÉLULAS)

## INTRODUCCION

Cúcuta, una ciudad fronteriza con gran importancia durante las décadas del 60 por su gran aporte en la economía colombiana a través del comercio, la importación y exportación que se daba con gran facilidad por su relación con el país de Venezuela. Con la desaparición de su tren y la disminución del caudal del río donde ya no se podía navegar, esta actividad disminuye su influencia nacional pero no dejó de ser de gran importancia para la economía tanto local como nacional.

La actividad fronteriza no disminuyó y Cúcuta movía cientos de millones a través de su frontera, lo cual ha hecho que sin duda la actividad comercial sea uno de sus mayores aportes en términos económicos, pero estas actividades comerciales generaron un sin número de problemáticas tanto en sus límites fronterizos como en su casco urbano.

El crecimiento de la ciudad de Cúcuta se ve ordenado a través de comunas y analizando año a año el crecimiento de la ciudad se puede entender que su crecimiento o expansión urbana se dio de manera concéntrica, el centro de la ciudad conservaba la gran mayoría de las actividades que se desarrollaban en la ciudad mientras en las periferias se veían más alejados de cualquier actividad que se pudiera llevar a cabo. Esto hizo que la actividad comercial también se concentrara en el centro de la ciudad y hasta hoy día esta es la actividad con mayor aparición dentro de este territorio central.

La comuna 1 es ese límite político donde se concentra el comercio de la ciudad albergando casi el 50% de esta actividad. El comercio sin duda alguna es una actividad muy importante dentro de cualquier ciudad, pero en la ciudad de Cúcuta y sobre todo en esa comuna ha generado un sin número de problemáticas sobre las cuales no se han trabajado para darle soluciones que ayuden a potenciar la economía de la ciudad, pero sobre todo que le den un orden al uso de los suelos y la estructura urbana de este territorio.

El pasar de los años y el cambio de dinámicas en la frontera conllevaron a disminuir el desarrollo de la actividad comercial y la falta de oportunidades para la población cucuteña, este factor trajo consigo un fenómeno que invade hoy día el territorio cucuteño y del cual dependen muchas personas de bajos recursos que habitan en la ciudad. Este fenómeno es el comercio informal, es este el mayor aporte económico de las personas de escasos recursos

teniendo en cuenta que la informalidad de la ciudad alcanzo más del 50%, pues el cierre de frontera le ha restado importancia a la ciudad debido a que todas esas personas que dependían de actividades fronterizas se vieron obligadas a iniciar nuevos rumbos para su supervivencia.

Por otra parte, está la movilidad de la ciudad que también concentra gran flujo dentro de la comuna. Esta también ha sido de gran afectación dentro de la comuna pues los niveles del flujo vehicular son muy altos y la falta de planificación y orden dentro del territorio solo han causado obstaculizar la fluidez de las dinámicas en el sector.

La mezcla del comercio informal y la movilidad vehicular sin duda alguna son uno de los problemas más pronunciados en la comuna puesto que el comercio informal ha traído consigo gran invasión del espacio público y de las vías vehiculares que truncan la movilidad vehicular en el sector. Estas dos dinámicas suman un valor importante para la ciudad por ello se deben buscar estrategias que mitiguen sus problemáticas y ayuden a potenciar la dinámica comercial de la ciudad puesto que ha perdido mucho valor por el cierre fronterizo.

Otra problemática sobre el sector es su inseguridad. Ser el sector con mayor actividad económica es atractivo para la delincuencia pues sin duda alguna hay mucho valor para esta por sus grandes aportes económicos. Que prime la actividad comercial en el sector también es un problema a pesar de la gran importancia de este sobre la ciudad , pues al primar la actividad comercial en la comuna hace que la dinámica diurna sea muy constante y que el nivel de los flujos sea bastante alto pero las horas nocturnas el sector presenta un ambiente casi desértico, incrementando los niveles de inseguridad y convirtiendo el sector en un lugar muy agradable para los habitantes de calle que son parte de la problemática de la comuna 1.

El daño ambiental es otro factor causado por el comercio y a movilidad, pues la gran aglomeración del sector trae consigo gran producción de desechos que en su gran mayoría terminan en el espacio público debido a la falta de organización en el sistema de recolección y en la estructura urbana de la ciudad. Los grandes flujos vehiculares también traen consigo altas producciones de CO2 uno de los contaminantes más fuertes que tiene el planeta tierra. Es de vital importancia atacar estas problemáticas para que las sensaciones en el sector mejoren y con esto las dinámicas de las actividades obtenga mejores resultados.



El planteamiento de una intervención en una zona delimitada de la comuna 1, teniendo en cuenta las problemáticas mencionadas anteriormente que presenta el sector a nivel general, las múltiples contaminaciones que rodea este panorama no lo hacen un espacio de una circulación segura y agradable, haciendo un análisis determinado podemos concluir en varios factores como trabajo sexual, violencia, inseguridad, desorden vial, carencia de equipamientos, entre otros.

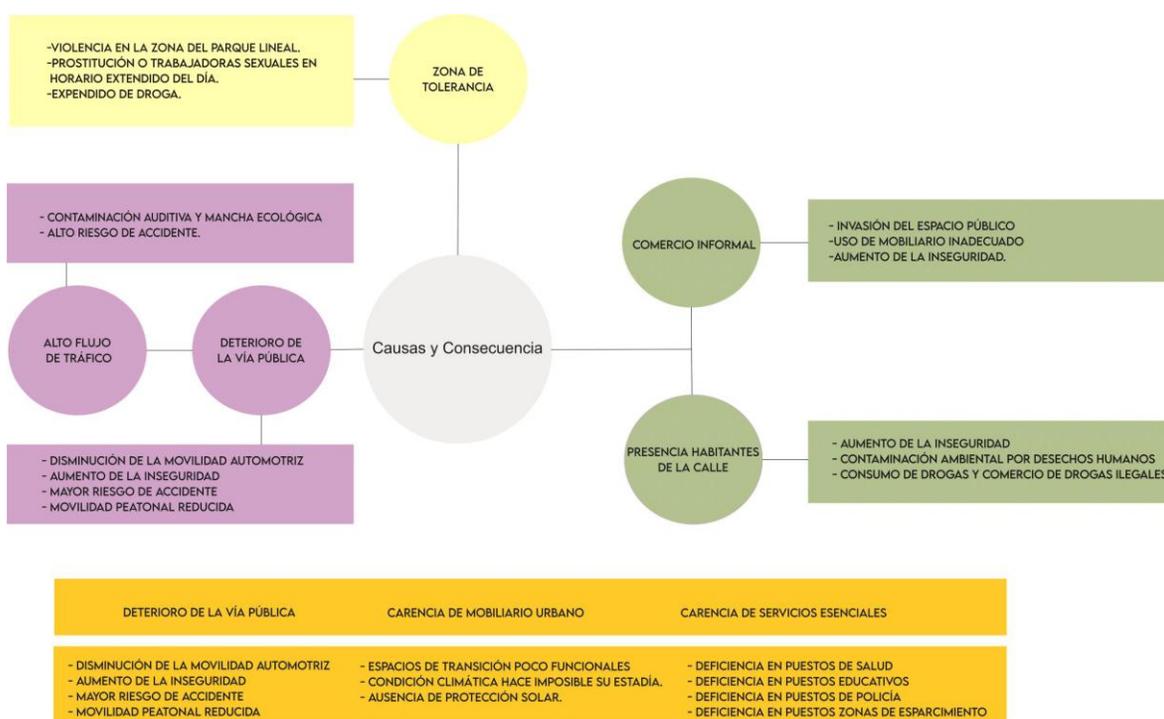
## FORMULACION DEL PROBLEMA

El punto inicial del problema se origina en la comuna 1 teniendo en cuenta que toda la comuna tiene problemáticas de alto impacto según sus necesidades, en este caso nos enfocamos en el parque lineal y su alrededor, siendo este un referente que ha sido intervenido en varias ocasiones, la falta de urbanismo y toma de decisiones contundentes con el sector lo ha convertido de nuevo en una zona de tolerancia, donde los usuarios que interactúan en el sector se volvió en algo común (comercio informal, delincuencia, prostitución, expendido de drogas entre otros). La problemática inicial de este eje es el mal uso de suelo que tiene en este momento, volcando así futuras intervenciones, los antecedentes de esta zona datan de aproximadamente 10 años, sus actuales intervenciones son superficiales no dando una solución factible a la zona, realizando una buena intervención del proyecto podríamos apostar a una mejor calidad de vida, un espacio que se recuperaría y un turismo no muy lejano, de esta manera se haría una rehabilitación y segregación con las diferentes clases sociales que manejaríamos en el entorno.

¿Como una investigación urbana puede alterar y mitigar el impacto negativo de los usuarios de la comuna 1 mediante una propuesta urbana cultural en la ciudad de Cúcuta?

## GRAFICO DE CAUSAS Y CONSECUENCIAS

FIGURA 1: Grafico causas y consecuencias.



FUENTE: Autoría propia.

## EJES ESTRATEGICOS

### INFRAESTRUCTURA

condiciones necesarias para que los sectores económicos. Recursos existentes y posibiliten incrementar la productividad de los sectores económicos y el acceso a los servicios públicos básicos.

### EDUCACIÓN

condiciones necesarias para que los sectores económicos. Recursos existentes y posibiliten incrementar la productividad de los sectores económicos y el acceso a los servicios públicos

básicos oportunidades a los grupos de población en mayor vulnerabilidad columna vertebral para permitir no solo más acceso a los diferentes niveles de educación, Preescolar, Básica, Media y Superior.

### SERVICIOS SOCIALES

condiciones necesarias para que los sectores económicos. Recursos existentes y posibiliten incrementar la productividad de los sectores económicos y el acceso a los servicios públicos básicos oportunidades a los grupos de población en mayor. Garantizar el acceso a la vivienda digna, la recreación, cultura, salud, atención de población especial como los jóvenes, mujeres, discapacidad, adulto mayor e indígenas.

### PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD

mayores niveles de productividad, apuestas productivas: La Agroindustria, la Minero Energética, las Manufacturas (calzado, confecciones) y la de Bienes y Servicios (salud, turismo, TIC)

### EJES TRANSVERSALES

#### INNNOVACION

Herramienta que nos permitirá como región lograr mayores niveles de competitividad a nivel territorial y en cada apuesta productiva, por ello deberá convertirse en un eje transversal de la agenda pública y privada.

#### EMPRENDIMIENTO

referente transversal de la academia, el sector productivo y la institucionalidad pública, para lograr canalizar los diferentes esfuerzos y recursos con los que cuenta nuestro Departamento.

#### TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES

apuesta de productividad; la industria y los servicios TIC serán soporte y los impulsores de mayores niveles de competitividad e innovación, así alcanzaremos un mejor posicionamiento en los mercados

## TALENTO HUMANO

una inversión gigantesca en la población, en generar competencias y promover las potencialidades a través de las oportunidades que abramos, para ser inclusivos.

La intervención urbana sobre el desorden en la comuna 1 y epicentro del parque lineal de la ciudad de Cúcuta, tiene una propuesta de tramos a intervenir en varias fases ya que su transformación va dirigida a la reactivación del comercio “sano” así brindándoles un espacio público acto para los usuarios e integrando una dinámica urbana del sector, poder conectar varios puntos del centro hacerlos un tramo dinámico, donde se brindara al comerciante informal un espacio apto para él, donde la circulación peatonal sea primordial pero también un espacio donde pueda circular los vehículos automotrices, dando algunas zonas de parqueo provisional entre otros.

## PROBLEMATICAS DEL SECTOR BAJO EL ANALISIS ESTABLECIDO

- Déficit en la movilidad, tanto peatonal, como en vehicular. A causa del gran flujo de transporte público y privado.
- Bajo rendimiento en los locales comerciales privados.
- Aumento de vendedores informales como actividad comercial.
- Actividad nocturna ilícita haciendo el sector más peligroso.
- Sin sentido de pertenecía por el canal Bogotá.
- Mancha visual negativa.
- Zona de violencia y peligro en el sector del canal Bogotá.
- Ausencia del peatón en el canal Bogotá. Propuestas directas que reaccionen al cambio climático; una ciudad inteligente con escenarios nuevos y renovados, logrando conectar lo urbano - Social con lo natural. Lograr alterar el movimiento actual del usuario con nuevas alternativas de movilidad y vivir.

## **OBJETIVO GENERAL**

Desarrollar un estudio urbano entendiendo el enfoque negativo del sector con la defectuosa malla vial y entorno que se presenta la Av. 6ta en la comuna 1 de la ciudad de Cúcuta, cuyos datos nos arrojaran unas respuestas para iniciar una propuesta urbano-cultural.

## **OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Analizar el impacto negativo de la Av. 6ta en los ámbitos sociales, ambientales y culturales, buscando la estrategia positiva donde se vinculen a los usuarios con ella.
- Diagnosticar los puntos específicos de intervención del sector, dando un mayor resultado de la futura propuesta.
- Plantear las zonas de intervención artística con una propuesta urbana en los tramos a modificar con el fin de mitigar el impacto negativo de la Av. 6ta y una las áreas existentes y futuras a intervenir.
- Intervenir de manera seccional tramos de calles y avenidas de la comuna 1 de la ciudad de Cúcuta con proyectos de espacios aptos para los vendedores informales y mejorar la movilidad peatonal y automotriz.



**CAPITULO I**  
**TEORIAS-CONCEPTOS-TENDENCIAS-NORMAS**

## 1. MARCO TEÓRICO

En el marco teórico se busca establecer soluciones a problemáticas encontradas en el territorio a través de perspectivas y conocimientos de profesionales en los aspectos expuestos anteriormente en las problemáticas.

Se establecerán un número de teorías que abarquen la intervención maso-meso-micro. Quiere decir que en primera instancia se analizara una teoría cuyo fundamento sea establecer conceptos y relaciones para la ciudad en general, luego se estudiarán teorías que nos ayuden a entender las problemáticas urbanas del sector y por último se analizara teorías con enfoque sociocultural para entablar una conexión del usuario o de la población con las anteriores teorías.

La sexta es un eje comercial de la ciudad de Cúcuta que está lleno de un sinnúmero de problemas como la informalidad, la drogadicción, la delincuencia común y una nefasta movilidad. Por ellos se deben analizar y entender teorías a nivel de ciudad, urbano y sociocultural.

### 1.1 LA CIUDAD GENERICA – REM KOOLHAS

“La Ciudad Genérica es la ciudad liberada del cautiverio del centro, de la camisa de fuerza de la identidad. La Ciudad Genérica rompe con este destructivo ciclo de dependencia: no es nada sino un reflejo de la actual necesidad y habilidad. Es la ciudad sin historia. Es suficientemente grande como para todos. Es fácil. No necesita mantenimiento. Si se torna demasiado pequeña simplemente se expande. Si se torna vieja simplemente se autodestruye y se renueva.” -La ciudad genérica- Rem Koolhaas.

La teoría de la ciudad genérica propone una descripción del urbanismo pragmático acompañado de un sin número de experiencias de la ciudad sin identidad. Características muy particulares como su crecimiento y expansión de manera rápida e inminente, proponiendo la reinención de las ciudades a medida que estas crecen y va incrementando su antigüedad.

Las ciudades genéricas se tornan muy comunes en el día a día de la humanidad debido a su libre tipología y las innovaciones que invaden el territorio. Solo basta con ver la jerarquía de las autopistas que van apareciendo solitarias en las ciudades y con el pasar del tiempo van presentando asentamientos que se transforman en aglomeraciones desarrolladas por el tejido urbano y la explotación demográfica presentada en los últimos siglos.

En base a la teoría podríamos definir las ciudades genéricas como un terminal aéreo, donde todo es parte de una misma conexión y relación, pero a su vez es un lugar de paso, efímero y

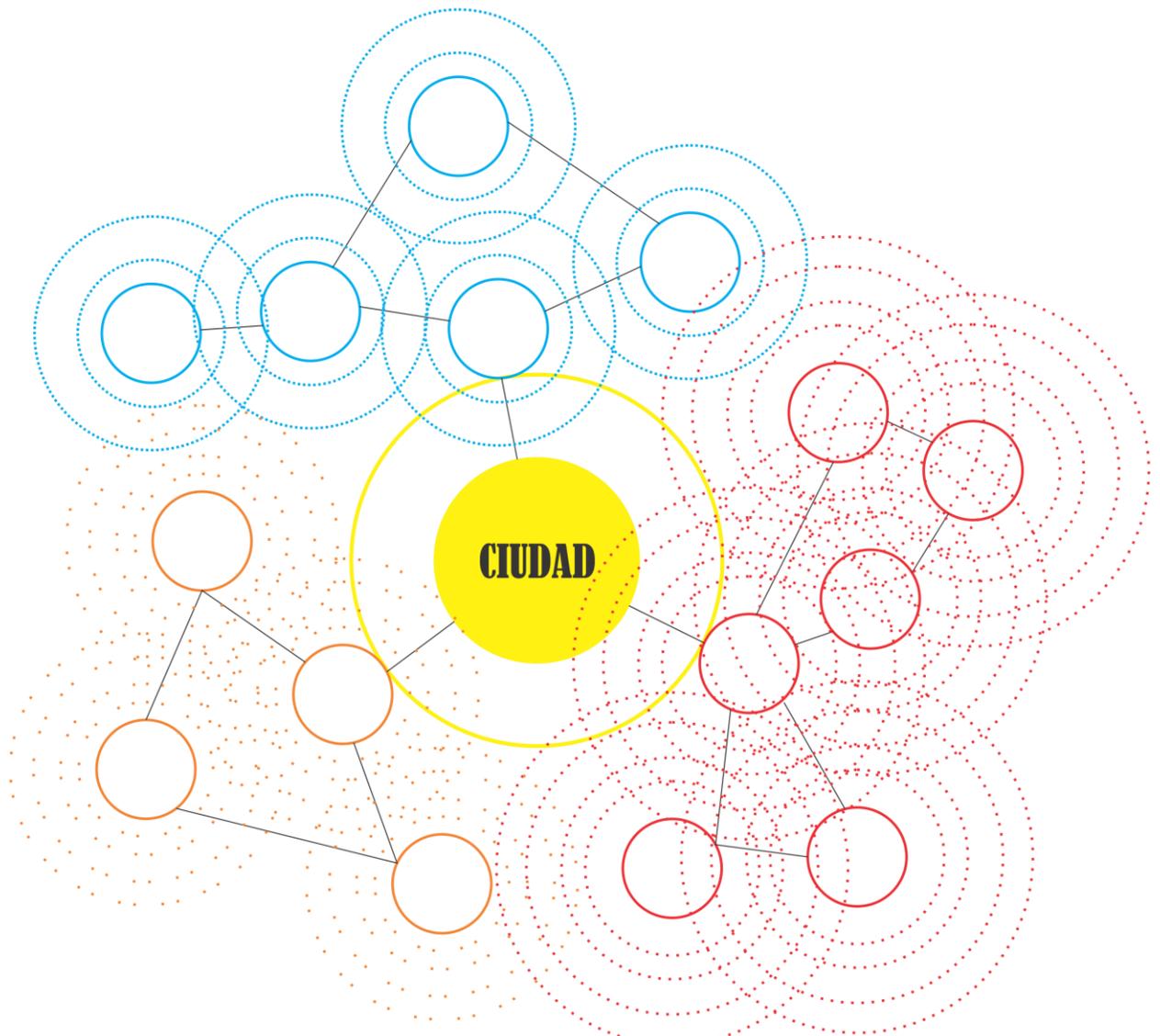
sin historia donde el pasado tiene poca importancia, evolucionando y proyectando, pensando en el futuro.

La ciudad de Cúcuta podría ser considerada una ciudad genérica, pues su crecimiento se ha otorgado de manera libre, olvidando la historia de la ciudad y basándose en futuras expectativas para generar su expansión. Por eso dicha teoría brinda un amplio conocimiento para entender este territorio y establece componentes futuros para la expansión. Mas que entender el funcionamiento pasado y presente de la ciudad se trata de la adaptación del concepto urbano-arquitectónico a ese libre crecimiento del territorio adoptado por la población que interactúa dentro de este diariamente.

Es importante el papel que juega la población dentro de las ciudades genéricas, pues esa libre expansión y crecimiento se da en base a la interacción diaria de la población que se encuentra en el territorio y que tiene relación directa con este. Hablando en otros términos el ciudadano de a pie es aquel que tiene en sus manos esa expansión de la ciudad pues es el quien conoce de manera empírica el funcionamiento y adaptación diario de la ciudad.

En el siguiente grafico se observa un esquema realizado para comprender la teoría de la ciudad genérica, donde vemos el inicio de la expansión de un territorio ordenado que con el pasar del tiempo crece con base al contexto inmediato y las dinámicas que se dan en este. Ciertas dinámicas presentan mayor jerarquía que otras y por ello la expansión es más fuerte en ciertos territorios.

FIGURA 2: TEORIA DE LA CIUDAD GENERICA



FUENTE: AUTORIA PROPIA

## 1.2 TEORÍA GENERAL DE LOS SISTEMAS (LUDWIG VON BERTALANFFY)

Los sistemas de integración hacen referencia a todos los componentes existentes dentro de un entorno compartido, dichos componentes se encuentran relacionados directamente y cumplen un propósito determinado. En esta teoría la ciudad se concibe como un sistema integrado compuesto de una gran variedad de características las cuales son el motor para las actividades colectivas e individuales.

La interacción de la ciudad en dicha teoría a diferencia de la anterior tiene un orden establecido desde varios puntos de vista. La ciudad o el territorio tienen dinámicas complejas entre los

espacios, las herramientas, la naturaleza y el individuo que aquí al igual que en la teoría anterior juega el papel de actor principal sobre el escenario urbano.

Esta teoría la podemos considerar una herramienta que nos permite llevar a cabo la clasificación de las variables que se pueden estudiar para obtener un diagnóstico exitoso de un complejo análisis. También se puede entender las afectación o interacciones entre las dinámicas o características que conforman el territorio, su incidencia en este y el actuar del individuo dentro de estas.

“Teoría General de sistemas se concibe como una serie de definiciones, de suposiciones y de proposiciones relacionadas entre sí, por medio de las cuales se aprecian todos los fenómenos y los objetos reales como una jerarquía integral de grupos formados por materia y energía; estos grupos son los sistemas”. Tamayo (1999)

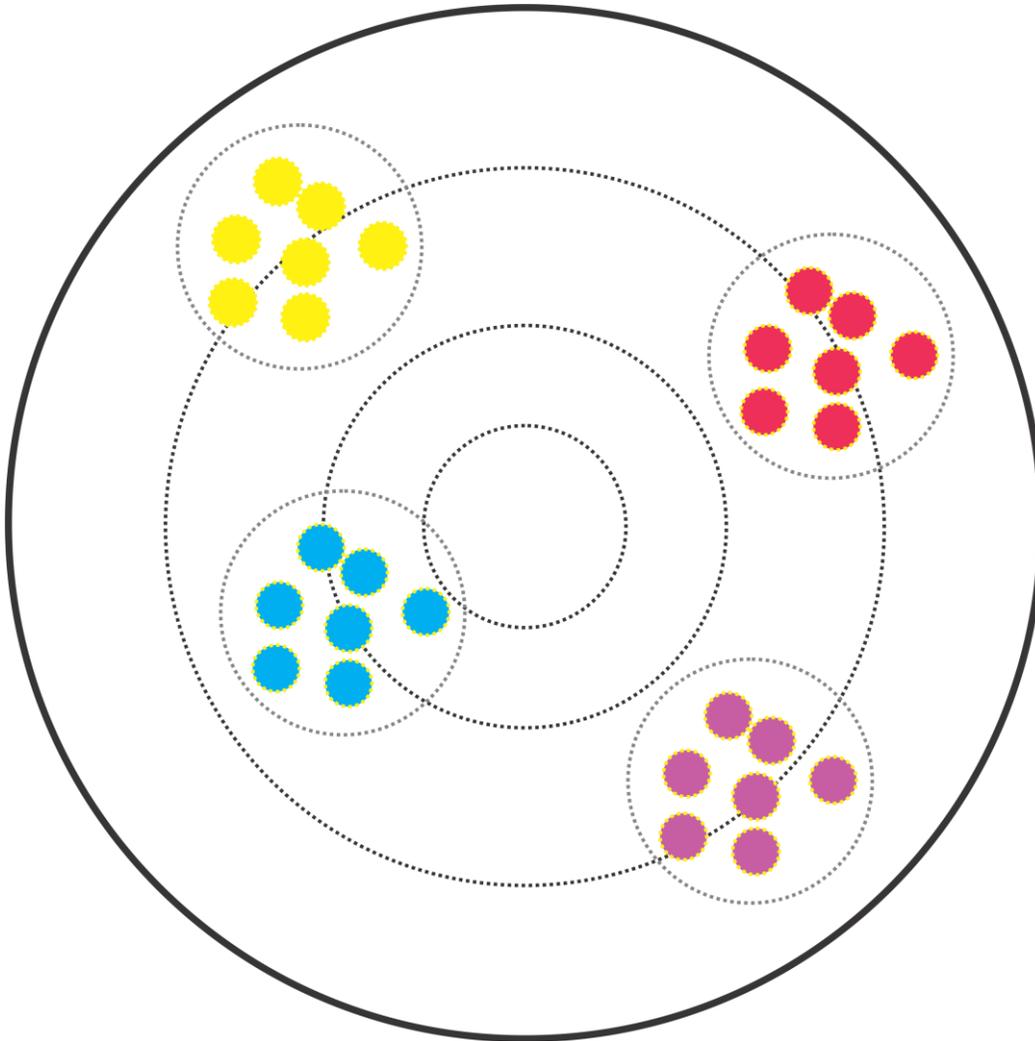
A pesar de las diferencias abismales entre la teoría de la ciudad genérica y la teoría general de los sistemas, estas tienen varios factores en común sobre los cuales se pueden ejercer las teorías en el territorio de Cúcuta. La teoría de los sistemas brindará apoyo a la hora de estudiar la ciudad desde sus diferentes puntos de vista y saber la afectación que ha tenido cada sistema dentro del territorio. La ciudad de Cúcuta puede considerarse como en la anterior teoría una ciudad genérica, pero establecer una relación entre las dos teorías y el territorio ayudará a entender cómo esa libre expansión se ha llevado a cabo, que, aunque sea de manera deliberada tiene una razón de ser y un punto en común entre ambas teorías que es el individuo como actor principal. Entender la ciudad como un conjunto de sistemas, facilitará la solución de problemáticas y de futuras proyecciones para darle un orden a la expansión del territorio en un futuro.

“A manera de una somera introducción al tema, diremos que la Teoría General de Sistemas es una amalgama de conocimientos que trata de la consideración global de los fenómenos que estudia, por contraposición al estudio de las partes para comprender el todo, que es la forma como la ciencia tradicional nos ha enseñado a desarrollar el conocimiento.” Ossa 2017

En la siguiente figura se observa la teoría de los sistemas explicada en un esquema, donde se ve la expansión de la ciudad como un mega sistema el cual es alimentado de sistemas que en

este caso pueden ser las dinámicas de la ciudad. Entendiendo esta teoría se podría plantear o planificar un territorio de manera ordenada sin dejar a un lado sus dinámicas.

FIGURA 3: Esquema teoría general de los sistemas



FUENTE: AUTORIA PROPIA

### 1.3 EL LOS LIMITES DEL LENGUAJE ARQUITECTNICO – JUAN PUEBLA PONS

Entender la disciplina desde los límites que esta tiene con otras áreas, es lo que obtenemos en esta teoría. Saber entender a través de la arquitectura cada una de las disciplinas en las que podría adentrarse, pero también irnos del lado de estas para saber la influencia que la arquitectura presenta dentro de sus límites.

Llevar la arquitectura más allá de sus límites dentro de otras áreas, explorar los elementos pragmáticos, estrategias, técnicas de producción y modos de expresión, así de este modo incorporar dichas áreas en un proceso comparativo estableciendo un lenguaje singular de la arquitectura con estas. De este modo se obtiene la una renovación o ampliación en los procesos, métodos y lenguajes constituidos en la arquitectura.

“No hay ninguna arquitectura sin un concepto (..) que dé coherencia e identidad a un edificio. El concepto, no la forma, es lo que distingue la arquitectura de la construcción. Sin embargo, no hay arquitectura sin contexto (excepto en la utopía). Un trabajo de arquitectura siempre está *in situ*. localizado en un lugar y dentro de una escena, El contexto puede ser histórico, geográfico, cultural. político, o económico. Nunca es solamente una cuestión de su dimensión visual (,), En arquitectura, concepto y contexto son inseparables. Frecuentemente, también chocan, El concepto puede negar o ignorar las circunstancias que lo rodean, mientras que el contexto puede ensombrecer la precisión de una idea arquitectónica”, TSCHUMI. BERNARD, *Event cities 3, Concept vs, Context VS, Content* The MIT Press, Cambridge, Massachusetts/Londres, 2004; p. 11.

Adentrar la arquitectura en las áreas donde esta va a trabajar indudablemente enriquece el concepto arquitectónico y facilita el ejercicio a la hora de establecer soluciones. Irse dentro de esta disciplina es ampliar los límites que se presentan en la arquitectura, pues entenderlas desde su visual y no desde la visual arquitectónica da un margen mucho más amplio para satisfacer las necesidades y cumplir los objetivos de dichas disciplinas a través del ejercicio de la arquitectura.

Llevar esta teoría o concepto al territorio de Cúcuta y la comuna 1 será un reto bastante grande, entendiendo que dentro de la comuna hay actividades económicas, comerciales, políticas, institucionales y de movilidad se debe extralimitar la arquitectura para irse dentro de cada una

de las actividades encontradas en el sector. Entender las actividades desde su funcionamiento propio para dar paso a la actividad de la arquitectura brindara soluciones concretas y eficientes a las problemáticas del sector.

#### **1.4 EL ARTE EN EL ESPACIO PÚBLICO Y CIUDADES SOSTENIBLES – OSCAR GAR**

Expone apoyos teóricos para su accionar empírico en la creación de ciudades sostenibles. En ese sentido el arte se vincula desde dos modalidades estratégicas de producción de significados para la ciudad, su acción pasa por dos roles estratégicos, por un lado, el rol de facilitador de procesos creativos y por otro el de operador artístico.

Las variables de las magnitudes urbanas y estancamiento poblacional el primero factor implica la tendencia evidente hacia la conversión de toda la población del mundo en “población urbana” y el segundo el surgimiento de ciudades de tamaños desconocidos. Entonces la pregunta emergente de ello es ¿Por qué ocurre esto, y qué explica esa dinámica sin precedentes? la ciudad se desarrolla con atención a la cantidad, condición y cualidad de la población, no solo será mejor para crear posibilidades de crecimiento de la población, sino que como consecuencia de la minuciosa atención de la condición, cantidad y cualidad se desarrolla una mayor calidad urbana.

La delimitación de las manifestaciones artísticas y sus estrategias. construir cuatro posibles tipologías que hacen vida en los espacios urbanos, para lo cual nos basamos en la noción semiótica de isotopía (historia)

**UNA PRIMERA ISOTOPIA:** contiene las obras que conforman el arte conmemorativo o documentos, así como se incluyen en estas otras obras que se implican, como las de diseño urbano

**UNA SEGUNDA ISOTOPIA:** se conforman de trabajos artísticos que constituyen colecciones de los llamados “programas oficiales” de arte público, (galerías y talleres) exposiciones individuales y colectivas

**UNA TERCERA ISOTOPIA:** la conforman las obras que, en el ámbito del diseño gráfico y el arte de calle, se enmarcan en una adversidad amplísima de técnicas, tácticas y estrategias de acción directa vinculada a las tribus urbanas.

### **1.5 TEORÍA DE LA ESTRUCTURACIÓN Y LOS ESTUDIOS URBANOS**

Se argumenta que, a pesar de existir dificultades conceptuales y prácticas, esta formulación puede ser empleada como referente teórico para innovar en los estudios sobre la transformación de las ciudades.

En su construcción, múltiples agentes urbanos dotados de distinta capacidad transformadora intentan avanzar sus intereses individuales o colectivos mediante acciones y negociaciones estratégicas. Este proceso se desarrolla a través del tiempo y sus consecuencias se expresan en el espacio perceptible. Sin embargo, existe un gran desconocimiento sobre la manera en la cual la ciudad es construida (Ward, 1993, 1132). La estructuración del Espacio-Tiempo la modalidad en que los sistemas sociales se constituyen a través del tiempo y del espacio. Para delimitar aquel espacio que proporciona el contexto para la interacción humana y el elemento básico para determinar la zonificación de las interacciones sociales rutinarias.

La Estructuración de la Transformación Urbana La falta de consideración de la dinámica espaciotemporal de las interrelaciones agencia estructura social y la persistencia de un velado determinismo económico, complementan un cuadro que sólo aplica limitada y selectivamente los conceptos de la estructuración.

### **1.6 LAS TEORÍAS DEL DISEÑO URBANO EN LA CONCEPTUALIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO Y SUS DOS CATEGORÍAS: ESPACIO PÚBLICO Y ESPACIO PRIVADO. CAROLINA BENCOMO**

El diseño urbano actual atiende la diversidad y heterogeneidad presentes en el espacio urbano, considera la importancia del desarrollo de las tecnologías de la información, y el significado de lo social en la ciudad y sus espacios; en atención a esta realidad, las teorías urbanas continúan aflorando e intentan comprender el fenómeno urbano y dar respuestas a la proyección de nuestros espacios urbanos.

El espacio urbano como producto de las interacciones del colectivo y como espacio de ciudadanía. Se concibe el espacio urbano como el resultado de la acción social, en tanto es inherente a esta e independiente de la arquitectura; es un espacio de observación antropológica, donde tiene lugar la ciudadanía.

El espacio urbano como orden, contexto, tipología y valoración histórica: una visión estructurada de la ciudad.

## **ESPACIO PUBLICO PRIVADO**

Urbanismo moderno, abrió la brecha hacia un pensamiento encaminado hacia la calidad de los espacios urbanos y la imagen de las ciudades; la constitución del sistema de parques urbanos y la red espacial, en función de lo que sería la imagen urbana y su proceso perceptivo, una concepción sobre el espacio como experiencias visuales y perceptuales.

## **FORMAL-ESPACIAL A LO SOCIO- CULTURAL**

teorías urbanas estaría influenciadas por la era digital, los procesos de metropolización, por la fragmentación y la diversidad formal del espacio urbano en la búsqueda de respuestas a la heterogeneidad características de nuestras ciudades.

## **LA ERA INTERNACIONAL Y LA SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO**

A esta temática debemos agregar lo social y la importancia de la sociedad del conocimiento (caracterizada por un ritmo acelerado en la producción, uso y obsolescencia del conocimiento) se han desarrollado teorías estrechamente ligadas a las tecnologías de la información y a la sociedad de redes, en una aproximación a lo urbano.

### **1.7 EL URBANISMO TÁCTICO COMO INSTRUMENTO PARA LA ANIFESTACIÓN SOCIAL Y URBANA DE LA SOCIEDAD (EAFIT)**

El urbanismo táctico ha sido una estrategia muy común en las últimas décadas, pues este ha sido usado como una herramienta vital en los territorios con problemáticas gracias a que su

forma de entender el territorio brinda varios puntos de vista que ayudan a dar solución a dichas problemáticas.

En la tesis se entienden los territorios urbanos de manera colectiva o individual esto con el fin de expresar sus reclamos por el derecho de ciudad, analizando cada una de las dinámicas que presenta el territorio y funcionando como instrumento de mediación entre los espacios urbanos y los individuos. Por otra parte, también se puede ver como su función puede ser ese elemento comunicacional que relaciona la sociedad con el estado.

En esta teoría no basta con entender el espacio público, en funcionamiento de sus dinámicas y el comportamiento de individuo dentro de estas, es un modelo de planificación que a diferencia de otros modelos extiende su estudio o análisis más allá de la actualidad y entra a comprender de manera directa como fueron los primeros pasos de los colectivos e individuos que con el pasar del tiempo fueron creando dinámicas dentro del territorio que transformaban a la ciudad.

Aquí el planificador entiende el urbanismo táctico como una serie de dinámicas espaciales o territoriales que buscan redireccionar las dinámicas que se presentan en la ciudad, pero a diferencia de la planificación urbana, este no pretende reemplazar las dinámicas tradicionales de la ciudad, ni acabar con las conocidas en la actualidad, sino que busca complementar dichas dinámicas y espacio con el fin de redireccionar las dinámicas y establecer soluciones puntuales frente a ellas.

Dentro de esta tesis o teoría también se concibe el territorio como una proyección para la construcción de la identidad a través de las dinámicas culturales que han sido históricamente el punto de inicio de los hábitos y costumbres de una población.

Comprendiendo el enfoque de la teoría en el territorio, facilita el análisis de la ciudad a través de su estructura urbana y el sin número de dinámicas que se presentan en estas, pero no solo eso también se puede entender el crecimiento de esta a través del tiempo y como el individuo ha sido el mayor aportador al cambio de dinámicas y a la consolidación de estas dentro del territorio urbano. La teoría brindara conocimiento y experiencia a la hora de desarrollar propuestas para el territorio, como abordarla, donde hacerlo y por qué hacerlo.

---

## 1.8 CINTA INFINITA Y CINTA ESPACIAL: RECURSOS OPUESTOS

Moebius como es conocida esta cinta que se ha vuelto un elemento muy común en la arquitectura, más que una teoría de como estructurar proyectos es una teoría para dar beneficios al diseño arquitectónico.

Esta cinta es un elemento estructurante usado constantemente en el mundo de la arquitectura, este es un elemento plano continuo (cinta) que tiene como principio la continuidad y el concepto de la infinidad, esto se logra a través de un movimiento donde se une el inicio de la cinta con su final generando una torción entre dichas uniones.

Esta cinta mediante su criterio de continuidad busca generar una fluidez espacial que establece una relación interior-exterior y exterior interior que tiene como propósito establecer una postura unificadora en el diseño arquitectónico.

Esta tesis será de suma importancia en el proceso de diseño, puesto que con base en su concepto de la continuidad las propuestas formales y espaciales se logran de manera más fácil pues este elemento unificador puede aportar grandes soluciones a estos dos aspectos. A través de la cinta se puede pensar cualquier propuesta urbana o arquitectónica como un elemento compacto con la fluidez suficiente para que el proyecto sea contundente y funcional.

Los proyectos urbanos más que soluciones formales busca soluciones espaciales que generen conexiones en ciertos territorios de la ciudad, estos territorios presentan ciertas dinámicas que deben ser integradas en cualquier proyecto o propuesta que se plantee. El concepto de la cinta es una excelente variante para establecer estas conexiones que buscan los proyectos urbanos sin alterar ni obstruir los flujos que puedan existir actualmente en dichos sectores, generando las conexiones necesarias para reordenar y organizar las dinámicas presentadas en cada uno de estos territorios.

---

## REFERENTES.

### THE HIGH LINE

FIGURA 4: FOTOGRAFIA PARQUE HIGH LINE



FUENTE: PARQUES URBANOS: NUEVA YORK

Este parque fue construido sobre el antiguo viaducto del ferrocarril aéreo. Los cambios del sistema de transporte en Nueva York disminuyeron el tráfico de vías ferroviarias y el ferrocarril elevado de la 10ma fue uno de los más afectados en este cambio pues el tráfico aéreo y terrestre se había convertido en el medio de mayor importancia en la ciudad. En la década de los 80 varios empresarios y parte de la sociedad trabajaron en conjunto para transformar dicha vía férrea en un viaducto para el transporte público o demoler la vía para “permitir el desarrollo”.

A pesar de los múltiples esfuerzos por darle otra función a este trayecto de la vía férrea en 1934 sería inaugurado el high line, diseñado para las mejoras del lado oeste de Robert Moses. Este pasaje tenía como objetivo recuperar ese trayecto perdido de la vía férrea y brindar una función que complementara la zona productiva de la ciudad que se encontraba en el sector. Durante este trayecto se encuentran mataderos, almacenes y fábricas de producción de alimentos. Este proyecto sería el unificador del sector y el revitalizador de esa vía que había perdido su importante jerarquía en la ciudad.

los opositores del proyecto buscaban la densificación del barrio con la demolición del viaducto, pero por otro lado primaba la idea de convertir el trayecto en un espacio público que a través del desarrollo del sector cubriría sus propios gastos y sobre todo evitaría la demolición de ese viaducto que significaba mucho históricamente para la ciudad.

La construcción del high line traería consigo un desarrollo desenfrenado en la zona aledaña, pues empezaran a aparecer proyectos y nuevos barrios. La aparición de estos nuevos espacios y la creación de este parque para unificar el sector no podrían haber sido mejores, pues luego de la proyección de estos espacios esta zona empezó a incrementar la comercialización tanto para inversionistas como para el público en general. Este fenómeno trajo consigo la valorización de bienes raíces usados para la recreación.

Cuando el distrito de Chelsea dio la tarea al grupo de diseño para la proyección del high line establecido ciertas políticas que tendrían que ver reflejadas en la construcción del parque y que ayudarían a controlar ciertas características del diseño que podrían afectar todo aquello que ya se encontraba construido en la zona. Uno de estos estructurantes políticos que se incluyeron en el diseño era el derecho a la obtención del aire libre estableciendo una serie de especificaciones en los lugares como la concesión del espacio adyacente a los edificios, de esta manera también se obtuvo control específico de los edificios sus corredores y los corredores de recepción.

El siguiente grafico es un esquema sobre la zona de afectación que se quería unificar a través del parque, para recuperar las actividades comerciales e industriales que se encuentran en el sector y brindar un nuevo atractivo al lugar para toda la zona residencial.

**FIGURA 5: ESQUEMA COMPACTACION HIGH LINE**



FUENTE: AUTORIA PROPIA

## PLAN DE RENOVACION URBANA PARA EL CORREGIMIENTO DE CALIDONIA

FIGURA 6: RENDER RENOVACION URBANA CALIDONIA



FUENTE: Plan de renovación urbana para el corregimiento de Calidonia

La estructuración para el planteamiento urbano de calidonia se da con base a una propuesta que establecía la sistematización de los sectores generando sub-estrategias que puedan ser operacionalizadas. estas fueron entendidas como el inicio de las propuestas para el desarrollo del suelo urbano y mejorar la capacidad de gestión urbana. las sub-estrategias se dividen en:

- NUEVA CENTRALIDAD URBANA.

Busca la regeneración del eje de la avenida Ecuador y Plaza Porras con sus respectivos pilotos que son centros culturales, comunitario, de yoga, de bienestar, bibliotecas, laboratorios, mercados, parque infantil y clubes de deporte.

- MEJORAMIENTO INTEGRAL DEL BARRIO LA EX-POSICION EN EL SECTOR SUROESTE.

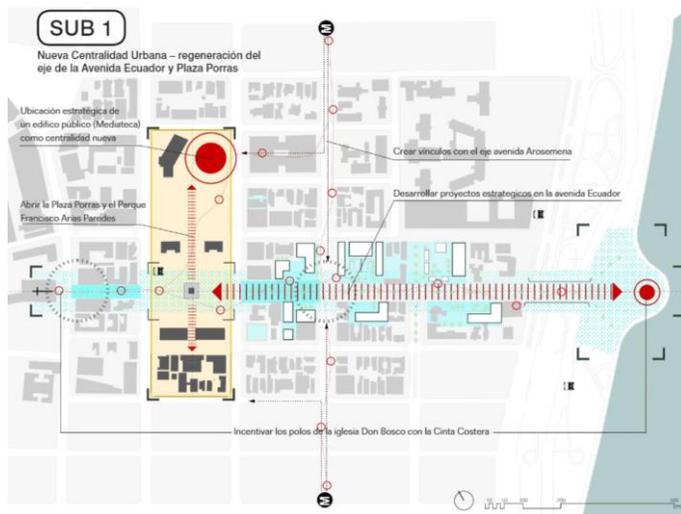
Busca el mejoramiento del barrio a través de pilotos como el mercadito calidonio, piscina olímpica, plazoleta, plaza museo, plaza pública y el acilo de ancianos.

- PLAN EL MARAÑÓN: ESTRATEGIA PARA LA RE-DENSIFICACION URBANA.

Plan estratégico para la integración con pilotos como las viviendas, las bibliotecas, las oficinas y el comercio con los espacios públicos.

esta propuesta aparece después de ver la falta de planificación que presenta la ciudad, el urbanismo de esta se basaba en una serie de dinámicas aisladas, que no tenían ninguna relación con los estructurantes barriales como parte de un sistema sólido y concreto.

FIGURA 7: Sub-estrategia de plan urbano



FUENTE: Plan de renovación urbana para el corregimiento de Calidonia

la fragmentación del espacio público y la densidad por las construcciones en el sector han degradado la solidez del barrio generando sensaciones de inseguridad, acabando con la incentivación de las actividades en el espacio público, esta variante fue esencial a la hora de hacer la planificación y mejora del sector.

el transporte público o sistema de movilidad del sector se destaca por la buena planificación y las características formales con las que cuenta su malla, también cabe destacarla excelente conectividad del sector pues cuenta con 3 estaciones del metro y un sin número de rutas que componen a Panamá. el proyecto busca potenciar estas dinámicas o actividades para darle mayor importancia y valor a los usos del suelo en la ciudad.

Este se basa en un eje lineal compuesto por la estructura de manzanas aledañas del sector donde se empiezan a generar espacios de integración desde el eje lineal como punto de partida para abordar las soluciones espaciales que se determinaron.

el diagnóstico obtenido por el análisis de los temas emergentes, permitió orientar una visualización homogénea para el corregimiento calidonia. su ubicación estratégica dentro del territorio urbano busca consolidar una nueva centralidad para levantar el valor patrimonial del barrio.

Como se puede observar en el gráfico el proyecto consiste en generar una nueva centralidad sobre un sector específico de la ciudad y a partir de este punto medio sobre el que se propone el proyecto generar una articulación a través de las sub-estrategias que integren los demás sectores que se encuentran aislados. en los gráficos podemos ver la expansión que busca generar el proyecto y como a través de sus sub-estrategias integra las zonas aisladas.

FIGURA 8: Expansión de la renovación a partir de la centralidad



FUENTE: Autoría propia.

### **CALLE FRANCISCO L MADERO-MEXICO DF.**

Esta intervención se da en función de rescatar el trazado urbano que lleva a las personas al centro histórico de México D.F. en dicha proyección urbana las estrategias de peatonalización fueron la primera opción para recuperar el flujo peatonal y mejorar ciertos aspectos vehiculares en el sector. Importante entender que los alcances de dicho propuesta tenía unos alcances económicos bastante elevados y el estado no podría optar por llevar a cabo el

proyecto en solitario. Por esa razón se crearon políticas de “revitalización” que consiste en introducir entidades privadas y de la comunidad en general que le ayudan a soportar al estado la carga económica del proyecto.

En primer lugar se toma la calle Francisco I. Madero y se cre un plan de manejo para esta. La calle es nombrada de interés prioritario por su impacto económico y para dar una rehabilitacion profunda lo primero que se hace es peatonalizarla, de esta manera probar que las intervenciones de este tipo “drásticas” pero concretas influyen en el uso del suelo y las dinámicas generadas por este.

El darle este cambio drasdito a la calle no solo cambio la imagen del centro histórico, sino que dicho cambia genero un cambia en el uso y los usuario que se encontraban anteriormente en el sector.

La calle contiene dentro de su recorrido varios edificios y plazas patrimoniales, y su desarrollo consta de los siguientes aspectos:

- **Accesibilidad:** Antes de la intervención la circulación peatonal se veía interrumpida por las condiciones físicas del suelo, las personas con diversidades especiales no contaban con los elementos adecuados para transitar con seguridad, en la actualidad estas han sido resueltas, y la calle cuenta con los elementos adecuados para la movilidad de patones con necesidades diversas.
- **Imagen urbana:** La rehabilitación de los puntos patrimoniales generó un impacto positivo en la imagen del centro historio de la ciudad. Conservar su sello patrimonial es una tarea de importancia para proteger la identidad de un sector.
- **Renovación de la infraestructura:** Anteriormente la calle podría considerarse de alta peligrosidad para el peatón que circulaba por ella, la demanda de vehículos generaba conflictos entre la movilidad peatonal y vehicular, las calles no se encontraban con su respectiva señalización. Con el proyecto de peatonalización se busca brindarle seguridad al transeúnte por medio de espacio público seguro, dilatado de los ejes viales con mayor movilidad.

- Movilidad: Es completamente peatonal, fue necesario buscar rutas alternas para los sistemas de transporte urbano que transitaban por la zona.



FUENTE: [ProtoplasmaKid](#)

### **Plan de desarrollo municipal (2020 – 2023)**

Cúcuta es un municipio de presenta problemas con la inequidad de los espacios públicos donde se evidencia el crecimiento de zonas vulnerables y de riesgo por el mal manejo de los mismos ecosistemas contemplando una ocupación desordenada en muchos de los casos, una de las zonas en las que prevalece lo anterior es la zona del centro de la ciudad a causa de problemas como la congestión vehicular por transporte público y privado, la falta de movilidad peatonal a causa de vendedores entre otras estudiadas por el plan de desarrollo municipal para dar entrada a las siguientes líneas que planean integrar los componentes de

ordenamiento, planeación y gestión del territorio la cual se llama Territorio Sostenible Y Hábitat Saludable para Todos que plantea desarrollar urbanismo social el cual se refiere a la transformación física, social y comunitaria con amplias zonas marginadas del desarrollo y dignifica aquellos espacios que habitan las personas más vulnerables. La estrategia que planea el plan de desarrollo municipal es fundamental para promover la equidad de estos espacios públicos para el aprovechamiento de los ciudadanos del municipio de Cúcuta.

También incorpora claves para alcanzar la infraestructura vial, transporte y movilidad sostenible e inteligente en el municipio de Cúcuta que compone el impulso del transporte urbano, el fomento e impulso de nuevos modelos de transporte (vehículo eléctrico, bicicleta) que ayudan el medio ambiente, puntos de recarga para estos transportes y, por último, pero no menos importante nuevas alternativas e infraestructuras para la mejora de la movilidad de los ciudadanos.

A todo lo anterior se le agrega en el mismo plan de desarrollo la prevención y atención a desastres que se lleva como política indispensable para la sostenibilidad, seguridad territorial e interés colectivo de los mismos espacios públicos y así mejorar la calidad de vida para las comunidades a corto y largo plazo.

### **Área Metropolitana de Cúcuta**

La definición de una ciudad sostenible según el documento de área metropolitana de Cúcuta se basa en ofrecer una calidad de vida digna a los habitantes sin comprometer aquellos recursos y posibilidades de futuras generaciones de la ciudad, es aquella que cuenta con infraestructura urbana y minimiza los impactos sobre el medio ambiente y se adapta todo efecto climático, es aquella que cuenta con un gobierno con capacidad fiscal y administrativa para ejecutar un crecimiento económico y así generar funciones urbanas para la amplia participación ciudadana, según lo anterior se entiende que una ciudad sostenible debe tener cuatro aspectos importantes: sostenibilidad ambiental y cambio climático, desarrollo urbano sostenible, sostenibilidad económica y social, y sostenibilidad fiscal y gobernabilidad.

En el área metropolitana de Cúcuta se recalcan problemas por una deficiente planificación y gestión del territorio, para mitigar estos problemas hay que tener en cuenta las recomendaciones para una solución bajo el mismo objetivo donde se debe fijar el límite superior para un desarrollo futuro de perspectiva sostenible para esto se debe tener presente elementos inspiradores como sostenibilidad y eco desarrollo creando una huella regional más densa y compacta con mejores sistemas viales, peatonales y transportes públicos.

Debido a los fenómenos migratorios de la ciudad tanto para los cucuteños como para los venezolanos se requiere del diseño y ejecución de acciones físicas que pongan equidad. todo esto a partir de una estrategia participativa que propone generar espacios en la ciudad con muralismo social, desde ese punto de vista estos espacios son grandes herramientas de expresión y de inclusión que transforma estos lugares y crea vínculos entre la identidad cucuteña y venezolana generando puntos de encuentro para ideas de movilidad humana.

En la planificación del uso del suelo la forma en la que se ocupa el territorio resulta de la implementación con la norma desde nivel local. Así como la influencia de otros factores que han tenido más peso que la norma en el mercado del suelo, los proyectos viales y en el caso de norte de Santander las variaciones demográficas por el influjo de población con la situación de Venezuela. Esto ha generado la expansión de una huella urbana metropolitana en contravía de la clasificación de suelos. Se evidencia que el crecimiento de la huella urbana no solo se da en suelo urbano o de expansión si no en todos los municipios que presentan desarrollos residenciales y de urbanismo en suelo municipal y rural.

El crecimiento y la densidad urbana se determina a través de potencialidades y alertas que el modelo de ordenamiento metropolitano arroja y se es necesario estudiar un crecimiento histórico de la huella urbana e identificar algunas de las causas y vectores de crecimiento. según por estudios de base ambientales por la firma IDOM en el marco del programa CSC se identifica que entre 1994 y 2018 la huella urbana de Cúcuta tuvo un aumento de 63% pasando de más de 5 mil a más de 9 mil habitantes en total. En Cúcuta el urbano continuo tiene mayor representación, donde el estudio muestra que pese al indicador que la forma de ocupar el suelo no es equilibrada, el crecimiento se dio principalmente en el suelo periurbano de Cúcuta, villa del rosario entre otros.

Por otra parte, los indicadores de densidad poblacional resultan favorables para poder concluir que existe una compacidad en la huella urbana con la relación de 9.439 habitantes en kilómetros cuadrados que de acuerdo con el marco de referencia en San Jerónimo el eje del anillo vial se ha dado por asentamientos que ocupan más de 200 habitantes que se ven de manera exponencial entre el 2011 y el 2018 periodo que coincide con los aumentos de la migración venezolana.

## **Espacio publico**

El sistema de espacio público se compone por aquellas áreas que hacen parte del bien común. Compuesto por elementos construidos en el área metropolitana como lo son parques, plazas, plazoletas y senderos, así como también por elementos naturales. Según el decreto 1504 de 1998 en el cual se reglamenta el manejo del espacio público en el ordenamiento territorial el cual debe ser de 15 m<sup>2</sup> por habitante, así mismo la OMS estipula como mínimo 10 m<sup>2</sup> por habitante, el área metropolitana de Cúcuta presenta un déficit elevado de áreas verdes calificadas con 1,36 m<sup>2</sup>/Hab (IDOM, 2019).

Tan solo el 1,2% de la huella actual del área metropolitana son áreas verdes calificadas con un total de 122,30 Ha, de las cuales el 84% se encuentran en Cúcuta (IDOM, 2019).

El desafío que se presenta no está en términos cuantitativos si no en la distribución de las áreas que ya existen en el territorio y por eso mismo la accesibilidad de la población, solamente el 22.8% de los habitantes se encuentra en un radio de 500 metros alrededor de áreas verdes de una mayor representación siendo una distancia de 10 minutos caminando (IDOM, 2019).

La metodología CES analiza igualmente el indicador de los equipamientos para la recreación y deporte del cual el área metropolitana de Cúcuta presenta una ratio de 14 habitantes/100 mil hab lo que quiere decir (1,4 m<sup>2</sup>/hab) lo cual es considerado optimo por estar por encima de 10 hab/100 mil hab. (IDOM, 2019)

En Cúcuta se ubican importantes equipamientos educativos como UFPS, colegios como la Salle y Comfaorient y equipamientos deportivos como la Toto Hernández y el Estadio General Santander además de otros equipamientos como el hospital universitario Erasmo Meoz.

El análisis de influencia de los equipamientos sobre un radio de 500 m, es decir, 10 minutos caminando, muestra que al igual que las áreas verdes, las zonas periféricas, sobre todo de los municipios conurbados, presentan déficit de equipamientos, apenas 29% de la población de Cúcuta tiene un equipamiento a menos de 10 min caminando, Los Patios el 29% y Villa del Rosario el 19% (IDOM, 2019).

En la medida el AMC no cuenta con algún modelo de ordenamiento metropolitano, tampoco con esos instrumentos de planificación sectoriales de primer orden que regula el espacio público y dotacional donde no se advierten sistemas estructurales ni municipales ni metropolitanos que articulen áreas verdes, equipamientos y garanticen así la accesibilidad.

Por otro lado, en la relación con el transporte privado (automóviles y motocicletas) se evidencia que el AMC vive una problemática por aquel uso excesivo teniendo en cuenta que estos medios generan congestión, contaminación, entre otros, ante esto el territorio no ha podido concretar proyectos y acciones para desincentivar su uso y mantener un control y regulación de este.

Como medida impuesta para la circulación de los mismos se establece pico y placa que delimita muchas zonas de la ciudad, pero aun así es importante destacar que este tipo de medidas no son la opción correcta de mitigar estos problemas se debería implementar medidas de gestión de la demanda, así como la formulación y aplicación de un plan maestro de estacionamientos que permita disminuir los viajes de transporte privado y aumentar los medios sostenibles como la caminata y bicicletas entre otros.

### **Modelo Socioeconómico**

En el modelo socioeconómico desarrollan temas relacionados con la dimensión social y económica de la metodología CSC y se busca identificar en qué medida el territorio está respondiendo a una inclusión social y una integración urbano-rural, así como también identifica los efectos de la aglomeración y asociación entre municipios.

Según lo anterior es posible concluir que Cúcuta y su área metropolitana tiene fortalezas en temas productivos y ambiente de negocios, así como también en temas de provisión de servicios sociales de salud y desigualdad urbana. En contraste enfrenta retos en internacionalización seguridad ciudadana e industrias creativas y culturales.

## **2. MARCO CONCEPTUAL**

- Mercados ambulantes: Se considera venta no sedentaria la realizada por comerciantes, fuera de un establecimiento comercial permanente, de forma habitual, ocasional, periódica o continuada, en los perímetros o lugares debidamente autorizados en instalaciones comerciales desmontables o transportables, Se considera venta ambulante la modalidad de venta no sedentaria practicada en ubicación móvil,

de manera y con medios que permitan al vendedor ofertar su mercancía de forma itinerante, deteniéndose en distintos lugares sucesivamente y por el tiempo necesario para efectuar la venta.

- **DENSIDAD:** números de población en un área determinada
- **DIAGNOSTICAR.** (De diagnóstico). Estudiar datos cuantitativos y cualitativos para evaluar problemas de diversa naturaleza.
- **HECTÁREA:** medida de superficie igual a 10.000 metros cuadrados.
- **SUBURBIO URBANO:** asentamiento e invasiones que se presentan en la periferia de la ciudad. El concepto nace porque a diferencia de una simple invasión organizada, este crece en desorden, presentado problemáticas complejas desde el día 1 como la densidad, inseguridad, microtráfico, miseria y robos.
- **TERRITORIO METROPOLITANO:** es el área generalizada de la ciudad, donde se encuentran relaciones o conexiones entre varias ciudades y una ciudad principal, aquí las ciudades secundarias pueden funcionar en pro de la principal como ciudades dormitorio, servicios, industrial y comercial.

El área metropolitana es determinada a través de la ley 1625 de 2012, y se denomina una entidad administrativa creada por un conjunto de municipios integrados a dicha entidad.

Por su desarrollo y relación territorial, se debe tener una administración organizada para el control urbano-arquitectónico de las zonas donde se relacionan las grandes ciudades con sus municipios aledaños.

- **BARRIO:** así se denomina la subdivisión del municipio, el origen puede ser por orden netamente administrativo, por una proyección urbanística, una invasión, o el simple sentido que atribuyen los ciudadanos al territorio por su memoria histórica o familiar.
- **SEGREGACIÓN:** este término se puede entender como la exclusión de grupos comunitarios o sectores que son minoría dentro de un territorio determinado.

Esta puede aparecer de diferentes formas, que por lo general están envueltas en temas sociales, políticos, culturales o económicos.

- **PROSPECTIVA URBANA:** se refiere a la proyección del futuro, de plantear espacios sin olvidar lo que se desea, ni los factores inevitables, para determinar las políticas y determinar las decisiones correctas a la hora de establecer el futuro desarrollo del territorio.

Es muy importante las dinámicas de la prospectiva en los temas de ocupación del territorio que siempre está acompañado de sus manifestaciones sociales, productivas y económicas. Por ende, debemos tener en cuenta “que la población mundial crecerá en mil millones en poco más de una década, y en 2.300 millones al 2050, cuando además la mayor parte de la población mundial vivirá en ciudades y pertenecerá a la clase media. Por ende, el desafío a la gestión del territorio

urbano, pero también al rural es enorme y urgente de abordar, y la demanda de bienes y servicios que se avecina es gigantesca. Basta señalar solamente que la producción de alimentos deberá aumentar un 70% con respecto al nivel actual.” DEAFIOS Y RETOS PARA LA CONSTRUCCIÓN SOCIAL DEL TERRITORIO - CARLOS WILLIAM MERA RODRIGUEZ

- **INCLUSIÓN SOCIAL:** esta es la acción de incluir a toda la población social en los servicios que la ciudad debe brindar a estos. Garantizar la accesibilidad para el mayor número de individuos sin excepción alguna, contemplando como factor principal la biodiversidad. Esta condición debe proporcionarle a la población las herramientas necesarias para el desarrollo personal y colectivo.

los factores que se pueden considerar de mayor importancia en la inclusión social son actividades como la educación y el empleo, que brindan oportunidad de mejoramiento personal dentro de la sociedad. Estos también generan excelentes índices en el desarrollo colectivo del territorio.

- **CONECTIVIDAD:** se habla de conectividad a las relaciones que se establecen entre varios componentes en un territorio. Llevar a cabo esta acción trae un sin número de dinámicas que cambian la interacción del sector a través de diferentes canales como medio de transporte, información, bienes, servicios y demás elementos que brindan en conjunto de manera reciproca al funcionamiento territorial.

*“En términos generales, puede entenderse la conectividad como una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan. De esta manera, la representación física del concepto abstracto de conectividad es el de una estructura que está conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio”.* Rosas y Figueroa (2006)

Entendiendo el contexto urbano la conectividad hace referencia a la conexión entre los servicios de la ciudad y su población, es una red compuesta por elementos que aportan a la interacción del habitante con el territorio, y el desarrollo de sus actividades comunes. La conectividad es un término bastante amplio pues dentro de esta palabra hay un sinnúmero de herramientas que ayudan a la activación de las dinámicas del territorio. Herramientas como bienes, servicios, vías, andenes, redes de servicio público, sistemas de transporte, accesibilidad a la educación y servicios de salud.

- **COMPETITIVIDAD:** esta representa la capacidad del territorio para crear dinámicas de intercambio y competir con otros sistemas en estos procesos de canje. Esta mecánica de flujo genera oportunidades para desarrollar los componentes integrados dentro de esta y así enlazar completamente sus relaciones internas.

En este concepto se vincula varios factores como las estrategias políticas territoriales, la economía, el ambiente sociocultural y el medio ambiente que aportan al desarrollo general de una región.

*“La competitividad es un proceso de generación y difusión de competencias el cual depende no sólo de factores microeconómicos sino también de las capacidades que ofrece el territorio para facilitar las actividades económicas. Es decir, se trata de generar en el espacio un entorno físico, tecnológico, social, ambiental e institucional propicio para atraer y desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo. En este sentido, las ciudades pueden promover o crear estas condiciones. Esto implica que los actores gubernamentales, económicos, sociales y políticos del ámbito local que actúan, principalmente, de manera asociada o en redes sobre determinado territorio, pueden cumplir un papel importante para movilizar o atraer la inversión, los servicios avanzados y la mano de obra calificada, obtener fondos públicos, propiciar el desarrollo de sectores de alta tecnología, el turismo, eventos internacionales u otras actividades productivas generadoras de riqueza, empleo y mejores condiciones de vida para quienes habitan las ciudades.”* (p. 1-2) Cabrero, Orihuela y Ziccardi (2003)

En cuanto al contexto territorial, los conceptos anteriormente mencionados presentan situaciones óptimas para la integración social con los elementos que componen el sistema de territorio, estas acciones que se ejecutan dentro del conjunto determinan el estado de los componentes que lo integran como un todo, cuando las acciones ejercidas son positivas conllevan al desarrollo, el desarrollo territorial genera relaciones de importancia entre los elementos que constituyen este sistema, hablando de una escala meso, las ciudades hacen parte de un territorio constituido, por ende cuando se habla de desarrollo territorial un factor clave es el desarrollo urbano, así, el beneficio de un elemento aporta a mejorar las relaciones de todo el sistema.

El desarrollo urbano consiste en la capacidad de la ciudad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes teniendo en cuenta los componentes sistémicos de una población sea rural o urbana, se compone por la diversidad de acciones que se ejercen en un área para el beneficio social, prevaleciendo la integración de los habitantes a los servicios urbanos sin exclusión, regulando el impacto ambiental, y generando políticas de reestructuración sistémica para obtener resultados positivos en las relaciones entre componentes.

Para Casillas el desarrollo urbano consiste en:

*(...) el conjunto de acciones y medidas técnicas, administrativas, económicas y sociales, encaminadas al mejoramiento racional y humano de los centros de población; entendiéndose por centro de población, el área urbana o rural, constituida por las instalaciones necesarias para la vida normal de un asentamiento humano, las reservadas a su expansión, las formadas por elementos naturales que preservan las condiciones ecológicas de los mismos y las que por resolución de las autoridades competentes se dediquen a su fundación (p.1-2).*

El desarrollo urbano brinda a los habitantes de un lugar la oportunidad de tener el derecho a la ciudad, la calidad de vida, un ambiente digno y saludable, la posibilidad de competitividad económica, y la integración social y ambiental que necesita una población para llevar a cabo las relaciones que hacen parte de su dinámica de vida. Concibe la ciudad como una estructura urbana sistémica, que se enlaza por medio de diversos componentes, que como unidad aportan al desarrollo de una comunidad, teniendo en cuenta la importancia del individuo en el sistema social.

Un ejemplo de la estructuración de una ciudad se aborda interpretando la teoría de la acupuntura urbana, y su objetivo de focalizar puntos en el sistema que se encuentran en deterioro ejerciendo acciones de importancia para su beneficio.

### **3. MARCO NORMATIVO.**

#### **CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA / ARTICULOS / LEYES / DECRETOS / PLANES DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO.**

##### **3.1 Artículo 2.**

El estado debe promover políticas de integración social, y garantizar la participación del ciudadano en el escenario urbano, sin importar su condición física o mental.

##### **Artículo 5.**

Es indispensable para una sociedad incluyente la prevalencia de los derechos fundamentales del hombre y del ciudadano, el estado debe brindar la satisfacción de las necesidades contempladas en este tratado sin exclusión alguna. Se recalca como derecho primordial el derecho a un ambiente sano e interactivo.

##### **Artículo 24.**

La constitución estipula que todo ciudadano tiene derecho a la circulación libre dentro del territorio nacional, dentro de los marcos legales constituidos.

##### **Artículo 47.**

El estado debe garantizar la inclusión social para las personas con limitaciones físicas y psicológicas.

##### **Artículo 80.**

El estado debe planificar el aprovechamiento de los recursos naturales.

##### **LEY 388 1997**

Esta ley fundamenta los mecanismos municipales de ordenamiento territorial, dentro de sus objetivos principales están la creación de políticas de vivienda, regular el funcionamiento apropiado del espacio público, y la búsqueda de estrategias para el desarrollo territorial, teniendo en cuenta el impacto ambiental.

La creación de entidades territoriales para dicha regulación como herramientas de descentralización administrativa, y la gestión de intervenciones urbanas que impacten de manera positiva en las actividades sociales e individuales de los habitantes.

Comprende lo relacionado a los alcances del urbanismo en la interacción del individuo con su entorno, y los medios de acceso a éste, dictamina que el suelo debe ser modelado de acuerdo con las necesidades comunitarias de un sector determinado, así, un espacio existente puede ser rehabilitado para que cumpla con las características acordadas para solventar las necesidades comunales e individuales.

Tiene como objetivo la clasificación del suelo para el conocimiento de su composición, y la generación de futuras estrategias que aporten al funcionamiento socio-territorial, y a la planificación futura.

### **3.2 Decreto 1504 de 1998.**

Esta ley reglamenta el manejo del espacio público en los POT, y los artículos que la conforman describen la definición, los alcances, y las herramientas del espacio público dentro de un plan de ordenamiento territorial. Los artículos de interés para el caso de estudio son los siguientes: Los artículos de interés para el caso de estudio son los siguientes:

#### **Capítulo I**

El estado debe proteger el uso del espacio público, garantizar que el bien común prime sobre el individual en sus inmediaciones. Su desarrollo debe predominar sobre los demás usos del suelo.

#### **Artículo 2**

Definición de espacio público, concebido como el conjunto de inmuebles públicos, sean naturales o artificiales, y los elementos que los constituyen, cuyo uso y afectación directa hacen parte de las actividades cotidianas de una comunidad.

#### **Artículo 3**

Composición del espacio público, está integrado por los bienes de uso público, elementos arquitectónicos que satisfacen necesidades comunitarias, y las áreas requeridas dentro de este decreto para la conformación de espacio público.

#### **Artículo 4**

Solo los planes de desarrollo territorial y sus herramientas pueden crear intervenciones en el espacio público.

#### **Artículo 5**

Elementos constitutivos y complementarios del espacio público.

Constitutivos:

Elementos topográficos de preservación como montañas, cerros, volcanes, áreas de conservación hídrica, y elementos artificiales para su protección como canales, diques, desagües, cuerpos de agua, parques naturales y reservas forestales, áreas integrales de los perfiles viales, peatonales y vehiculares.

Complementarios:

Componentes de vegetación natural, como bosques, arboles, jardines, componentes del mobiliario urbano como señalización, elementos de organización, recreación, y demás objetos que hacen parte del escenario urbano en cuanto a la seguridad y bienestar de sus usuarios.

**Artículo 6**

El diseño del espacio público debe ser incluyente para todos los usuarios, sin importar sus condiciones físicas o psicológicas.

Cuadro Ref. Figura 1. Autoría propia

**3.3 Capítulo II****Artículo 7**

Define el espacio público como un eje articulador de la ciudad y regulador del impacto ambiental.

**Artículo 8**

Componente general de ordenamiento territorial y su integración

Componente urbano y componente rural.

**Artículo 11**

El diagnóstico ejecutado en el plan de ordenamiento territorial deberá incluir un análisis de déficit cualitativo y cuantitativo de espacio público.

**LEY 1083 2006**

La cual promueve normas sobre la planificación urbana, y adecuaciones a las existentes en su contexto (2006)

**Capítulo 1**

Movilidad sostenible en distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial.

**Artículo 1.**

Prioridad a los medios de transporte alternativos no contaminantes.

**Artículo 3.**

Las vías de acceso a los beneficios urbanos deben contar con las condiciones óptimas de accesibilidad universal establecidas por la norma.

**3.4 Capítulo 2**

Algunas disposiciones sobre gestión ambiental.

**Artículo 8**

El estado debe garantizar que las zonas establecidas dentro del ordenamiento territorial sean respetadas en su objetividad física (usos del suelo).

Cuadro Ref. Figura 2. Autoría propia

## **POT San José de Cúcuta 2011**

### **Artículo 3**

Principios, alcances y enlaces con la ley 388 de 1997

### **Artículo 4**

Visión de un Plan de Ordenamiento Territorial, este artículo presenta los alcances, y el enfoque del POT en los territorios a implementar. En la ciudad de Cúcuta, el impulso de la habitabilidad, sostenibilidad y competitividad económica equitativa, de la mano con los aspectos sociales, buscan la integración del individuo con su entorno inmediato, buscando afectaciones mínimas en el impacto ambiental y social, social comprendiendo todos los aspectos posibles.

La planificación de la ciudad debe hacerse en tres plazos, a corto, mediano, y largo plazo, teniendo en cuenta la continuación de las actividades para la finalización de los proyectos planteados.

### **Artículo 6**

Busca competitividad económica en las dinámicas comerciales que se despliegan a lo largo de la ciudad. Plantea el mejoramiento de la conectividad urbana.

### **Artículo 7**

Creación de diferentes programas que buscan complementar el cumplimiento de la visión urbana.

### **Artículo 8**

Establecer políticas a corto mediano y largo plazo que busquen establecer el adecuado uso del suelo según su composición y su contexto

Cuadro Ref. Figura 3. Autoría propia

## **ARTÍCULO 2°.**

La Política Pública de los vendedores informales, constituye el conjunto de principios, lineamientos, estrategias, mecanismos, programas y proyectos, que orientarán las acciones del Estado, con el fin de disminuir el impacto negativo que trae la ejecución de las políticas públicas de recuperación del espacio público.

## **ARTICULO 3**

## **CLASIFICACION DE VENDEDORES AMBULANTES**

A. VENDEDORES AMBULANTES INFORMALES: los que realizan su labor, presentan diversas expresiones artísticas o prestan sus servicios recorriendo las vías y demás espacios de uso público, sin estacionarse temporal o permanentemente en un lugar específico, utilizando sus capacidades, un elemento móvil portátil o su propio cuerpo para transportar las mercancías.

B. VENDEDORES INFORMALES SEMIESTACIONARIOS: los que realizan su labor recorriendo las vías y demás espacios de uso público, estacionándose de manera transitoria en un lugar, con la facilidad de poder desplazarse a otro sitio distinto en un mismo día, utilizando elementos, tales como carretas, carretillas, tapetes, telas, maletas, cajones rodantes o plástico para transportar las mercancías.

C. VENDEDORES INFORMALES ESTACIONARIOS: son las personas que para ofrecer sus bienes o servicios se establecen de manera permanente en un lugar determinado del espacio público, previamente definido por la respectiva autoridad municipal o distrital, mediante la utilización de kioscos, toldos, vitrinas, casetas o elementos similares

Cuadro Ref. Figura 4. Autoría propia

#### **ARTÍCULO 4°.**

Políticas publicas

- a) Establecer programas y proyectos encaminados a garantizar el mínimo vital de esta población, y a gozar de una subsistencia en condiciones dignas.
- e) Establece~ acciones de control y seguimiento que permitan evidenciar la evolución de la situación socioeconómica de la población, para la toma de decisiones.
- f) Impulsar investigaciones o estudios sobre los vendedores informarles, a fin de enfocar soluciones a sus problemas prioritarios
- h) Disponer de espacios seguros para las actividades que realizan los vendedores informales.
- i) La política pública establecerá la carnetización de los vendedores informales para facilitar su identificación en el espacio público. Las organizaciones de vendedores informales legalmente constituidas.

#### **ARTÍCULO 6°.**

El Departamento Administrativo de Planeación Nacional, será la entidad encargada de hacer el seguimiento técnico a la elaboración, formulación y ejecución de la política pública de los vendedores informales.

#### **ARTÍCULO 7°.**

En desarrollo del principio de descentralización, programas, proyectos y acciones orientadas a garantizar los derechos a la dignidad humana, al mínimo vital y a trabajo de los vendedores informales

#### **ARTÍCULO 8°.**

la vinculación de vendedores informales con ingresos inferiores a un salario mínimo mensual vigente a los diferentes mecanismos de protección social, disponibles para esta población.

Cuadro Ref. Figura 5. Autoría propia

#### **TITULO II, CAP. II. ART. 64 PROMOVER EL DESARROLLO INDIVIDUAL O ASOCIATIVO.**

Es deber del Estado promover el acceso progresivo a la propiedad de tierra de los trabajadores agrarios, en forma individual o asociativa, y a los servicios de educación, salud, vivienda, seguridad social, recreación, crédito, comunicaciones, comercialización de los productos, asistencia técnica y empresarial, con el fin de mejorar el ingreso y la calidad de vida de los campesinos.

#### **TITULO II, CAP. III. ART. 78 REGULACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS.**

La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes, en la producción y comercialización de bienes y servicios, atiendan contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

#### **TÍTULO XII, CAP. II. ART.339. PLANES DE DESARROLLO.**

Abra un plan nacional de desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económico, social y ambiental que serán adoptadas por el Gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

Las entidades territoriales elaboraran y adoptaran de manera concertada entre ellas y el Gobierno Nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de sus funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la Ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo.

La creación de espacios de concertación, de procesos de desarrollo institucional, de información y planificación, y de instancias de ejecución de las acciones culturales en el ámbito municipal, departamental, regional y nacional, son el camino esbozado en el plan para consolidar los principios consignados en la Constitución Política de 1991.

Cuadro Ref. Figura 6. Autoría propia

### **LEY DE CULTURA 1992-2002**

La segunda línea, Cultura para construir Nación, busca crear sentido de pertenencia y responsabilidad frente a lo colectivo. Para ello se desarrollará el Plan de Lectura, fundamentado en el fortalecimiento de la Red de Bibliotecas, que en el futuro no sólo incluirá a las públicas sino también a todas aquellas pertenecientes a otras entidades. Igualmente, se reactivarán herramientas fundamentales para el sector como la Ley del Libro y el Consejo Nacional de Lectura.

### **LEY DE CULTURA 1992-2002**

- El municipio debe elaborar y adoptar de manera concertada el Plan de Desarrollo con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones asignadas por la Constitución y la ley. (Conc. Art. 339, inciso 2, C. P.)

**LEY 152 DE 1994.**

Ley orgánica del plan de desarrollo. Por el cual se establece que los diagnósticos son la base de la elaboración del Plan de Desarrollo Municipal.

**LEY 191 DE 1995.**

Ley de fronteras. La acción del Estado en las Zonas de Frontera deberá orientarse prioritariamente a la consecución de la Protección de los Derechos Humanos, mejoramiento de la calidad de vida y satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades asentadas en las zonas de Frontera.

**LEY 99 DE 1993.**

Medio ambiente. Se entiende por medio ambiente o por el desarrollo sostenible el que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de vida y el bienestar social, sin agotar la base de los recursos naturales renovables en que se sustenta ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizar para la satisfacción de sus propias necesidades.

**Ley 09 de 1989**

“Ley de Reforma Urbana”. Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.

**LEY 99 DE 1993. LEY 99 DE 1993**

“Ley del Medio Ambiente”. Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el sector público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.

**DECRETO 879 DE 1998**

“Por el cual se reglamentan las disposiciones referentes al Ordenamiento del Territorio Municipal y Distrital, y a los Planes de Ordenamiento Territorial”

#### **DECRETO 1504 DE 1998**

“Por el cual se reglamenta el manejo del Espacio Público en los Planes de Ordenamiento Territorial”

#### **ACUERDO NO. 1453- 1454 Y 1455**

Orientaciones de la Gobernación del Departamento N. de S. para los Planes de Ordenamiento Territorial.

#### **RESOLUCIÓN NO. 326 DE CORPONOR**

“Por la cual se expiden determinantes ambientales para el Desarrollo de los Planes de Ordenamiento Territorial en los Municipios”

#### **ARTICULO 2.2.3.1.1 Protección del Espacio público.**

Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

Cuadro Ref. Figura 7. Autoría propia

**MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO DECRETO NÚMERO 1077 DE 2015**  
(26 de MAYO DE 2015)

**Artículo 39.** Política de Movilidad. Esta política busca atender de manera eficiente la movilización de las personas y mercancías que circulan por el territorio, a través del mejoramiento de las condiciones de conectividad y accesibilidad de sus habitantes, la generación de acciones armónicas de los componentes del sistema y la adopción de proyectos eficaces y eficientes que involucren de manera racional los modos de transporte, la sostenibilidad de la movilidad, la promoción en la zona urbana de acciones coordinadas para los subsistemas del sistema de movilidad, la garantía en la zona rural de accesibilidad para el transporte de personas y productos y el mejoramiento de la infraestructura vial y el acceso al

transporte colectivo, la priorización de corredores para el transporte de carga y la regulación del cargue y descargue de mercancías.

**Artículo 174. Tratamiento de Desarrollo.** Tratamiento aplicable a todo predio urbanizable no urbanizado, (globo de terreno que no ha sido urbanizado ni construido), localizado en suelo urbano, para antes de ser intervenido, sea dotado de obras de urbanismo e infraestructura local, conectado a los sistemas generales, debidamente delimitado y cumpla con las cargas urbanísticas (espacios públicos, vías y zonas verdes para parques y equipamientos), zonas de afectación entre

otros, y así mismo sean delimitadas las áreas privadas; estas últimas constituidas por predios, que, una vez culminado el proceso de urbanismo, quedan habilitados para adelantar procesos constructivos.

**Artículo 183.** Tratamiento de conservación. El tratamiento de conservación orienta y regula las actuaciones urbanísticas en inmuebles, zonas o conjunto de edificaciones, que deban ser preservadas por sus valores paisajísticos, urbanísticos y/o arquitectónicos. Con el fin de garantizar su preservación, conservación, integración, sostenibilidad, protección y recuperación, dentro de la identidad y memoria colectiva del municipio.

**Artículo 108. Subcategorías o Grupos:** Los bienes inmuebles de interés cultural se clasifican en las siguientes subcategorías o grupos:

**Grupo Arquitectónico:**

**Obra de arquitectura:** Edificio con valor histórico, simbólico o estético, creado para albergar las actividades humanas tales como la residencia, el culto, la administración civil, la organización comunitaria, el comercio o la industria, entre otras.

Cuadro Ref. Figura 8. Autoría propia

Número Artículo	Descripción
<i>Artículo 2</i>	El estado debe promover políticas de integración social, y garantizar la participación del ciudadano en el escenario urbano, sin importar su condición física o mental.
<i>Artículo 5</i>	Es indispensable para una sociedad incluyente la prevalencia de los derechos fundamentales del hombre y del ciudadano, el estado debe brindar la satisfacción de las necesidades contempladas en este tratado sin exclusión alguna. Se recalca como derecho primordial el derecho a un ambiente sano e interactivo.
<i>Artículo 24</i>	La constitución estipula que todo ciudadano tiene derecho a la circulación libre dentro del territorio nacional, dentro de los marcos legales constituidos.
<i>Artículo 47</i>	El estado debe garantizar la inclusión social para las personas con limitaciones físicas y psicológicas.
<i>Artículo 80</i>	El estado debe planificar el aprovechamiento de los recursos naturales.
<i>LEY 388 1997</i>	Esta ley fundamenta los mecanismos municipales de ordenamiento territorial, dentro de sus objetivos principales están la creación de políticas de vivienda, regular el funcionamiento apropiado del espacio público, y la búsqueda de estrategias para el desarrollo territorial, teniendo en cuenta el impacto ambiental. La creación de entidades territoriales para dicha regulación como herramientas de descentralización administrativa, y la gestión de intervenciones urbanas que impacten de manera positiva en las actividades sociales e individuales de los habitantes. Comprende lo relacionado a los alcances del urbanismo en la interacción del individuo con su entorno, y los medios de acceso a éste, dictamina que el suelo debe ser modelado de acuerdo con las necesidades comunitarias de un sector determinado, así, un espacio existente puede ser rehabilitado para que cumpla con las características acordes para solventar las necesidades comunales e individuales. Tiene como objetivo la clasificación del suelo para el conocimiento de su composición, y la generación de futuras estrategias que aporten al funcionamiento socio-territorial, y a la planificación futura.
<i>Decreto 1504 de 1998</i>	Esta ley reglamenta el manejo del espacio público en los POT, y los artículos que la conforman describen la definición, los alcances, y las herramientas del espacio público dentro de un plan de ordenamiento territorial. Los artículos de interés para el caso de estudio son los siguientes: Capítulo I El estado debe proteger el uso del espacio público, garantizar que el bien común prime sobre el individual en sus inmediaciones. Su desarrollo debe predominar sobre los demás usos del suelo.
<i>Artículo 2</i>	Definición de espacio público, concebido como el conjunto de inmuebles públicos, sean naturales o artificiales, y los elementos que los constituyen, cuyo uso y afectación directa hacen parte de las actividades cotidianas de una comunidad.
<i>Artículo 3</i>	Composición del espacio público, está integrado por los bienes de uso público, elementos arquitectónicos que satisfacen necesidades comunitarias, y las áreas requeridas dentro de este decreto para la conformación de espacio público.
<i>Artículo 4</i>	Solo los planes de desarrollo territorial y sus herramientas pueden crear intervenciones en el espacio público.
<i>Artículo 5</i>	Elementos constitutivos y complementarios del espacio público. Constitutivos: Elementos topográficos de preservación como montañas, cerros, volcanes, áreas de conservación hídrica, y elementos artificiales para su protección como canales, diques, desagües, cuerpos de agua, parques naturales y reservas forestales, áreas integrales de los perfiles viales, peatonales y vehiculares. Complementarios: Componentes de vegetación natural, como bosques, arboles, jardines, componentes del mobiliario urbano como señalización, elementos de organización, recreación, y demás objetos que hacen parte del escenario urbano en cuanto a la seguridad y bienestar de sus usuarios.
<i>Artículo 6</i>	El diseño del espacio público debe ser incluyente para todos los usuarios, sin importar sus condiciones físicas o psicológicas.

Figura 1. Autoría propia

Capítulo II	
<b>Artículo 7</b>	Define el espacio público como un eje articulador de la ciudad y regulador del impacto ambiental.
Artículo 8	Componente general de ordenamiento territorial y su integración, Componente urbano y componente rural.
Artículo 11	El diagnóstico ejecutado en el plan de ordenamiento territorial deberá incluir un análisis de déficit cualitativo y cuantitativo de espacio público.
LEY 1083 2006	La cual promueve normas sobre la planificación urbana, y adecuaciones a las existentes en su contexto (2006)
Capítulo 1	Movilidad sostenible en distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial.
Artículo 1.	Prioridad a los medios de transporte alternativos no contaminantes.
Artículo 3.	Las vías de acceso a los beneficios urbanos deben contar con las condiciones óptimas de accesibilidad universal establecidas por la norma.
Capítulo 2	Algunas disposiciones sobre gestión ambiental.
Artículo 8	El estado debe garantizar que las zonas establecidas dentro del ordenamiento territorial sean respetadas en su objetividad física (usos del suelo).

Figura 2. Autoría

propia

POT San José de Cúcuta 2011	
<b>Artículo 3</b>	Principios, alcances y enlaces con la ley 388 de 1997
<b>Artículo 4</b>	Visión de un Plan de Ordenamiento Territorial, este artículo presenta los alcances, y el enfoque del POT en los territorios a implementar. En la ciudad de Cúcuta, el impulso de la habitabilidad, sostenibilidad y competitividad económica equitativa, de la mano con los aspectos sociales, buscan la integración del individuo con su entorno inmediato, buscando afectaciones mínimas en el impacto ambiental y social, social comprendiendo todos los aspectos posibles.
<b>Artículo 6</b>	Busca competitividad económica en las dinámicas comerciales que se despliegan a lo largo de la ciudad. Plantea el mejoramiento de la conectividad urbana.
<b>Artículo 7</b>	Creación de diferentes programas que buscan complementar el cumplimiento de la visión urbana.
<b>Artículo 8</b>	Establecer políticas a corto mediano y largo plazo que busquen establecer el adecuado uso del suelo según su composición y su contexto

Figura 3. Autoría

propia

VENEDORES AMBULANTES	
<b>ARTÍCULO 2</b>	La Política Pública de los vendedores informales, constituye el conjunto de principios, lineamientos, estrategias, mecanismos, programas y proyectos, que orientarán las acciones del Estado, con el fin de disminuir el impacto negativo que trae la ejecución de las políticas públicas de recuperación del espacio público.
<b>ARTÍCULO 3</b>	<p>A. VENEDORES AMBULANTES INFORMALES: los que realizan su labor, presentan diversas expresiones artísticas o prestan sus servicios recorriendo las vías y demás espacios de uso público, sin estacionarse temporal o permanentemente en un lugar específico, utilizando sus capacidades, un elemento móvil portátil o su propio cuerpo para transportar las mercancías.</p> <p>B. VENEDORES INFORMALES SEMIESTACIONARIOS: los que realizan su labor recorriendo las vías y demás espacios de uso público, estacionándose de manera transitoria en un lugar, con la facilidad de poder desplazarse a otro sitio distinto en un mismo día, utilizando elementos, tales como carretas, carretillas, tapetes, telas, maletas, cajones rodantes o plástico para transportar las mercancías.</p> <p>C. VENEDORES INFORMALES ESTACIONARIOS: son las personas que para ofrecer sus bienes o servicios se establecen de manera permanente en un lugar determinado del espacio público, previamente definido por la respectiva autoridad municipal o distrital, mediante la utilización de kioscos, toldos, vitrinas, casetas o elementos similares</p>

Figura 4. Autoría propia

POLITICAS PUBLICAS	
<b>ARTÍCULO 4</b>	<p>a) Establecer programas y proyectos encaminados a garantizar el mínimo vital de esta población, y a gozar de una subsistencia en condiciones dignas.</p> <p>e) Establecer acciones de control y seguimiento que permitan evidenciar la evolución de la situación socioeconómica de la población, para la toma de decisiones.</p> <p>f) Impulsar investigaciones o estudios sobre los vendedores informales, a fin de enfocar soluciones a sus problemas prioritarios</p> <p>h) Disponer de espacios seguros para las actividades que realizan los vendedores informales.</p> <p>i) La política pública establecerá la carnetización de los vendedores informales para facilitar su identificación en el espacio público. Las organizaciones de vendedores informales legalmente constituidas.</p>
<b>ARTÍCULO 6</b>	El Departamento Administrativo de Planeación Nacional, será la entidad encargada de hacer el seguimiento técnico a la elaboración, formulación y ejecución de la política pública de los vendedores informales.
<b>ARTÍCULO 7</b>	En desarrollo del principio de descentralización, programas, proyectos y acciones orientadas a garantizar los derechos a la dignidad humana, al mínimo vital y a trabajo de los vendedores informales
<b>ARTÍCULO 8</b>	la vinculación de vendedores informales con ingresos inferiores a un salario mínimo mensual vigente a lo diferentes mecanismos de protección social, disponibles para esta población.

Figura 5. Autoría

propia

TÍTULO II	
<b>CAP. II. ART. 64 PROMOVER EL DESARROLLO INDIVIDUAL O ASOCIATIVO.</b>	Es deber del Estado promover el acceso progresivo a la propiedad de tierra de los trabajadores agrarios, en forma individual o asociativa, y a los servicios de educación, salud, vivienda, seguridad social, recreación, crédito, comunicaciones, comercialización de los productos, asistencia técnica y empresarial, con el fin de mejorar el ingreso y la calidad de vida de los campesinos.
<b>CAP. III. ART. 78 REGULACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS.</b>	<p>prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.</p> <p>Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes, en la producción y comercialización de bienes y servicios, atenden contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.</p>
TÍTULO XII	
<b>CAP. II. ART. 339. PLANES DE DESARROLLO</b>	<p>Abra un plan nacional de desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el Gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.</p> <p>Las entidades territoriales elaboraran y adoptaran de manera concertada entre ellas y el Gobierno Nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de sus funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la Ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo.</p> <p>La creación de espacios de concertación, de procesos de desarrollo institucional, de información y planificación, y de instancias de ejecución de las acciones culturales en el ámbito municipal, departamental, regional y nacional, son el camino esbozado en el plan para consolidar los principios consignados en la Constitución Política de 1991.</p>

Figura 6. Autoría propia

LEYES	
<b>LEY DE CULTURA 1992-2002</b>	La segunda línea, Cultura para construir Nación, busca crear sentido de pertenencia y responsabilidad frente a lo colectivo. Para ello se desarrollará el Plan de Lectura, fundamentado en el fortalecimiento de la Red de Bibliotecas, que en el futuro no sólo incluirá a las públicas sino también a todas aquellas pertenecientes a otras entidades. Igualmente, se reactivarán herramientas fundamentales para el sector como la Ley del Libro y el Consejo Nacional de Lectura.
<b>LEY DE CULTURA 1992-2002</b>	El municipio debe elaborar y adoptar de manera concertada el Plan de Desarrollo con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones asignadas por la Constitución y la ley. (Conc. Art. 339, inciso 2, C. P.)
<b>LEY 152 DE 1994.</b>	Ley orgánica del plan de desarrollo. Por el cual se establece que los diagnósticos son la base de la elaboración del Plan de Desarrollo Municipal.
<b>LEY 191 DE 1995</b>	Ley de fronteras. La acción del Estado en las Zonas de Frontera deberá orientarse prioritariamente a la consecución de la Protección de los Derechos Humanos, mejoramiento de la calidad de vida y satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades asentadas en las zonas de Frontera.
<b>LEY 99 DE 1993</b>	Medio ambiente. Se entiende por medio ambiente o por el desarrollo sostenible el que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de vida y el bienestar social, sin agotar la base de los recursos naturales renovables en que se sustenta ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizar para la satisfacción de sus propias necesidades.
<b>Ley 09 de 1989</b>	"Ley de Reforma Urbana". Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.
<b>LEY 99 DE 1993.</b>	"Ley del Medio Ambiente". Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el sector público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.
<b>DECRETO 879 DE 1998</b>	"Por el cual se reglamentan las disposiciones referentes al Ordenamiento del Territorio Municipal y Distrital, y a los Planes de Ordenamiento Territorial"
<b>DECRETO 1504 DE 1998</b>	"Por el cual se reglamenta el manejo del Espacio Público en los Planes de Ordenamiento Territorial"
<b>ACUERDO NO. 1453- 1454 Y 1455</b>	Orientaciones de la Gobernación del Departamento N. de S. para los Planes de Ordenamiento Territorial.
<b>RESOLUCIÓN NO. 326 DE CORPONOR</b>	"Por la cual se expiden determinantes ambientales para el Desarrollo de los Planes de Ordenamiento Territorial en los Municipios"
<b>ARTICULO 2.2.3.1.1 Protección del Espacio público.</b>	Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

Figura 7. Autoría propia

<b>MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO DECRETO NÚMERO 1077 DE 2015 (26 de MAYO DE 2015)</b>	
<i>Artículo 39.</i>	Política de Movilidad. Esta política busca atender de manera eficiente la movilización de las personas y mercancías que circulan por el territorio, a través del mejoramiento de las condiciones de conectividad y accesibilidad de sus habitantes, la generación de acciones armónicas de los componentes del sistema y la adopción de proyectos eficaces y eficientes que involucren de manera racional los modos de transporte, la sostenibilidad de la movilidad, la promoción en la zona urbana de acciones coordinadas para los subsistemas del sistema de movilidad, la garantía en la zona rural de accesibilidad para el transporte de personas y productos y el mejoramiento de la infraestructura vial y el acceso al transporte colectivo, la priorización de corredores para el transporte de carga y la regulación del cargue y descargue de mercancías.
<i>Artículo 174.</i>	no urbanizado, (globo de terreno que no ha sido urbanizado ni construido), localizado en suelo urbano, para antes de ser intervenido, sea dotado de obras de urbanismo e infraestructura local, conectado a los sistemas generales, debidamente delimitado y cumpla con las cargas urbanísticas (espacios públicos, vías y zonas verdes para parques y equipamientos), zonas de afectación entre otros, y así mismo sean delimitadas las áreas privadas; estas últimas constituidas por predios, que, una vez culminado el proceso de urbanismo, quedan habilitados para adelantar procesos constructivos.
<i>Artículo 183</i>	Tratamiento de conservación. El tratamiento de conservación orienta y regula las actuaciones urbanísticas en inmuebles, zonas o conjunto de edificaciones, que deban ser preservadas por sus valores paisajísticos, urbanísticos y/o arquitectónicos. Con el fin de garantizar su preservación, conservación, integración, sostenibilidad, protección y recuperación, dentro de la identidad y memoria colectiva del municipio.

Figura 8. Autoría propia



## **CAPITULO II**

### **CONTEXTO – ANALISIS**

## 4. MARCO CONTEXTUAL

### 4.1 CONTEXTUALIZACION

FIGURA 9: contexto mundial de Colombia

Colombia, país del continente sudamericano con límites territoriales con la selva amazónica, el océano pacífico y el océano Atlántico. Este país se cataloga como uno de los mayores exponentes de en la biodiversidad de especies animales y vegetales. Cuenta con una extensión de 2'129.748km Cuenta con un sin número de actividades económicas como la exportación agrícola, flores, café, ganadería, minerales y el turismo. Su división política está compuesta por 32 departamentos con su capital en Santa Fe de Bogotá



FUENTE: WIKIPEDIA

FIGURA 10: Norte de Santander en el país.



Norte de Santander como lo indica su nombre se encuentra al norte de Colombia y tiene limitación fronteriza con el país de Venezuela, departamentos de Cesar, Santander y Boyacá. Cuenta con un área territorial sobre la superficie de 22.367km<sup>2</sup>, que representa el 1.9% del territorio nacional. El departamento cuenta con actividades como la explotación del petróleo, la minería, la agricultura, el calzado y la actividad comercial.

FUENTE: WIKIPEDIA

FIGURA 11: Cúcuta en departamento.



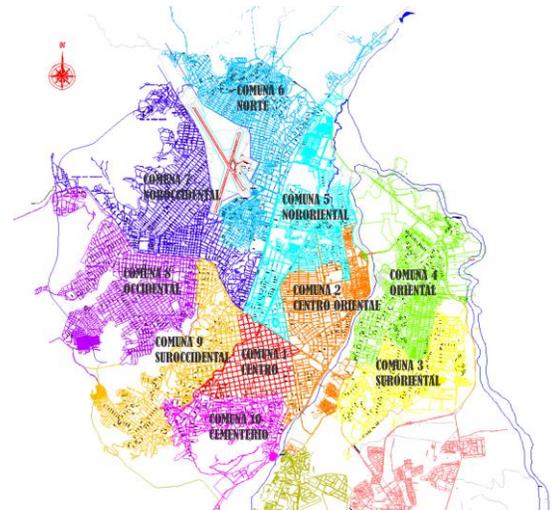
La capital de Norte de Santander Cúcuta cuenta con una división político administrativa de 10 comunas conformadas por barrios. En 1875 este territorio fue víctima de un desastre natural. Un terremoto que acabo con la ciudad en gran parte, su reconstrucción se dio en lo que hoy se conoce como el centro histórico que está incluido en la comuna 1.

La ciudad de Cúcuta está compuesta por ejes principales, comercio, equipamientos de servicio y culturales y un sin número de espacio público o zonas de esparcimiento. El impacto económico de Cúcuta a pesar de su actual condición de informalidad es bastante notable pues esta puede ser considerada el núcleo comercial del departamento.

FUENTE: WIKIPEDIA

FIGURA 12: Cúcuta por comunas

La comuna 1 o comuna centro de la ciudad de Cúcuta es un sector conformado por 8 barrios, esta división política de la ciudad ayuda a la comprensión y limitación del territorio para mejor el control político sobre esta. La comuna q ubicada en el centro de la ciudad puede ser considerada la comuna más importante de la ciudad por su ubicación e importancia en la economía de la ciudad. Esta presenta un sin número de problemáticas sociales, espaciales y culturales que son el producto de las dinámicas que esta presenta y de los grandes flujos que se dan debido a su importancia por la centralización de la ciudad sobre este sector.



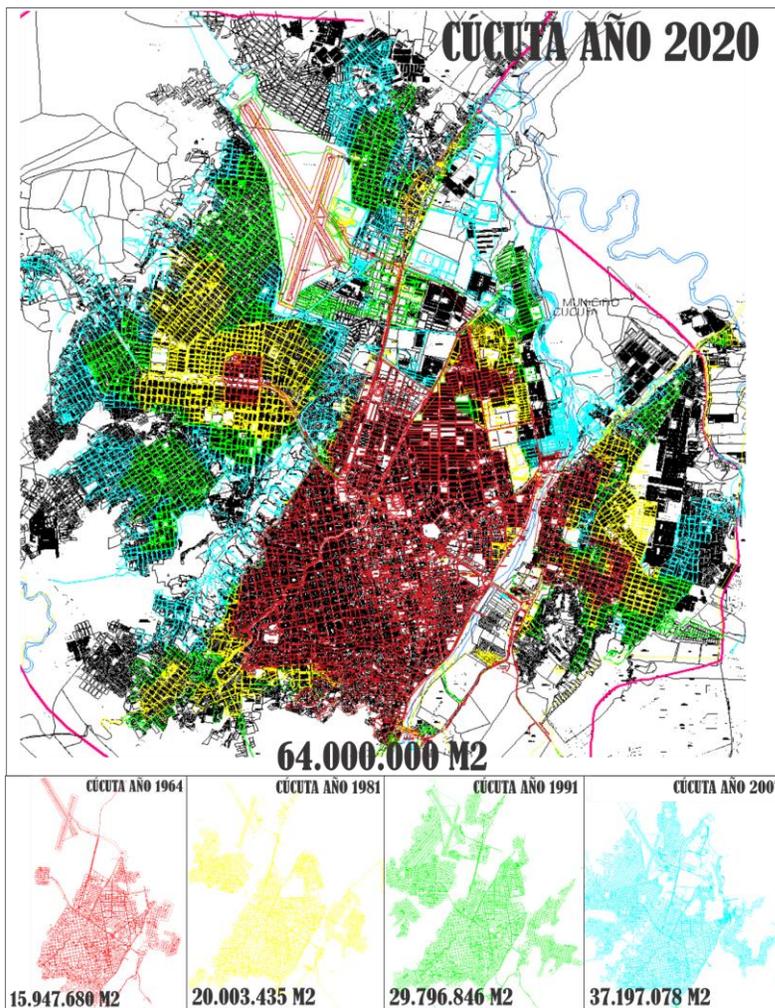
FUENTE: Autoría propia.

## 4.2 ANALISIS MACRO

### 4.3 EXPANSION URBANA DE LA CIUDAD DE CUCUTA

Entender la expansión urbana de la ciudad, brindara conocimiento sobre cómo fue optando la ciudad por su actual estructura y saber cómo proponer crecimiento a futuro solucionando problemáticas, pero sobre todo evitando futuras complicaciones en los territorios de expansión.

FIGURA 13: Expansión urbana de Cúcuta.



Entre los años 1964 y 2020 Cúcuta extendió su territorio urbano en más de un 400%. cómo podemos ver en los esquemas su crecimiento se dio de manera concéntrica, lo que llevo a generar un sin número de problemática en las periferias de la ciudad, donde a medida que esta se extendía las oportunidades en estos sectores disminuían.

En el siguiente grafico se podrá observar la dinámica del crecimiento urbano en la ciudad, desde el año 1964 hasta lo que va corriendo de la actualidad. La información para lograr este grafico fue obtenida a través de fotos satelitales de la ciudad, fotos aéreas de la ciudad en años pasados y a través de la consulta de personas de tercera edad que conocieron una ciudad totalmente diferente hace 60 o 70 años.

## CRECIMIENTO DE CÚCUTA A TRAVÉS DE LOS AÑOS (Autoría Propia)

### **4.4 ESTRUCTURA VIAL**

Entender el funcionamiento de las principales vías del territorio urbano, nos brindara mayor amplitud de conocimiento a la hora de proponer soluciones. esto en base a la teoría de los sistemas donde debemos conocer el funcionamiento de la ciudad y sus dinámicas para establecer relaciones entre los sistemas que componen ese mega sistema que es el territorio urbano de la ciudad de Cúcuta.

La ciudad de Cúcuta está compuesta jerárquicamente a nivel de vías de la siguiente manera. El anillo vial es una vía a doble calzada que bordea la periferia de la ciudad, fue creado principalmente para extraer y agilizar el tráfico pesado dentro del casco urbano de la ciudad. La avenida Libertadores que es una vía de alto tráfico vehicular, pero de rápido flujo, esta tiene una buena extensión a lo largo del casco urbano, lo cual ayuda a agilizar los flujos en la zona céntrica de la ciudad. La avenida diagonal Santander, podría considerarse la vía más importante del casco urbano de la ciudad, pues esta atraviesa la ciudad en gran parte y es el principal conector de todo el transporte público de la ciudad es esto lo que hace a esta vía un eje de suma relevancia para este territorio. La avenida panamericana o de Sevilla cuenta con la función de conectar la zona industrial y el terminal de transportes con el anillo vial, esto facilita la movilidad del tráfico pesado dentro del casco urbano llevándolos rápidamente a la periferia de la ciudad donde tienen menos incidencia en el tráfico y este es mucho más fluido. El siguiente esquema fue desarrollado para entender la escala de las vías sobre la ciudad y su funcionamiento dentro de esta.

FIGURA 14: Convenciones de arterias viales.

## **ANILLO VIAL**

Esta es una de las vías con mayor jerarquía en el área metropolitana de la ciudad, presenta un alto flujo vehicular que en su mayoría son de carga pesada pues fue diseñada para descongestionar las vías de la ciudad de este tipo de tráfico.

## **AVENIDA LIBERTADORES**

Esta es una vía muy importante en la movilidad de la ciudad, pues abarca la mayoría del perímetro urbano y su movilidad es bastante fluida, ayuda a descongestionar las vías urbanas con alto tráfico vehicular.

## **CANAL BOGOTÁ**

El canal Bogotá es el conductor de las aguas negras de la ciudad y esta acompañado de una vía en doble sentido que juega un papel importantísimo dentro del territorio urbano, pues como podemos ver en el gráfico puede ser considerada la vía central de la ciudad.

## **AVENIDA SEVILLA**

Esta vía es un descongestionante del tráfico pesado que se moviliza dentro del sector urbano de la ciudad, pues tiene conexión directa con la zona industrial de la ciudad y el terminal de transporte llevándolos hacia el anillo vial que es la vía principal para estos vehículos.

## **AV. DIAGONAL SANTANDER**

Es la vía más importante de la ciudad, la que contiene el mayor número de flujo vehicular y por donde se mueve absolutamente todo el transporte público del territorio.

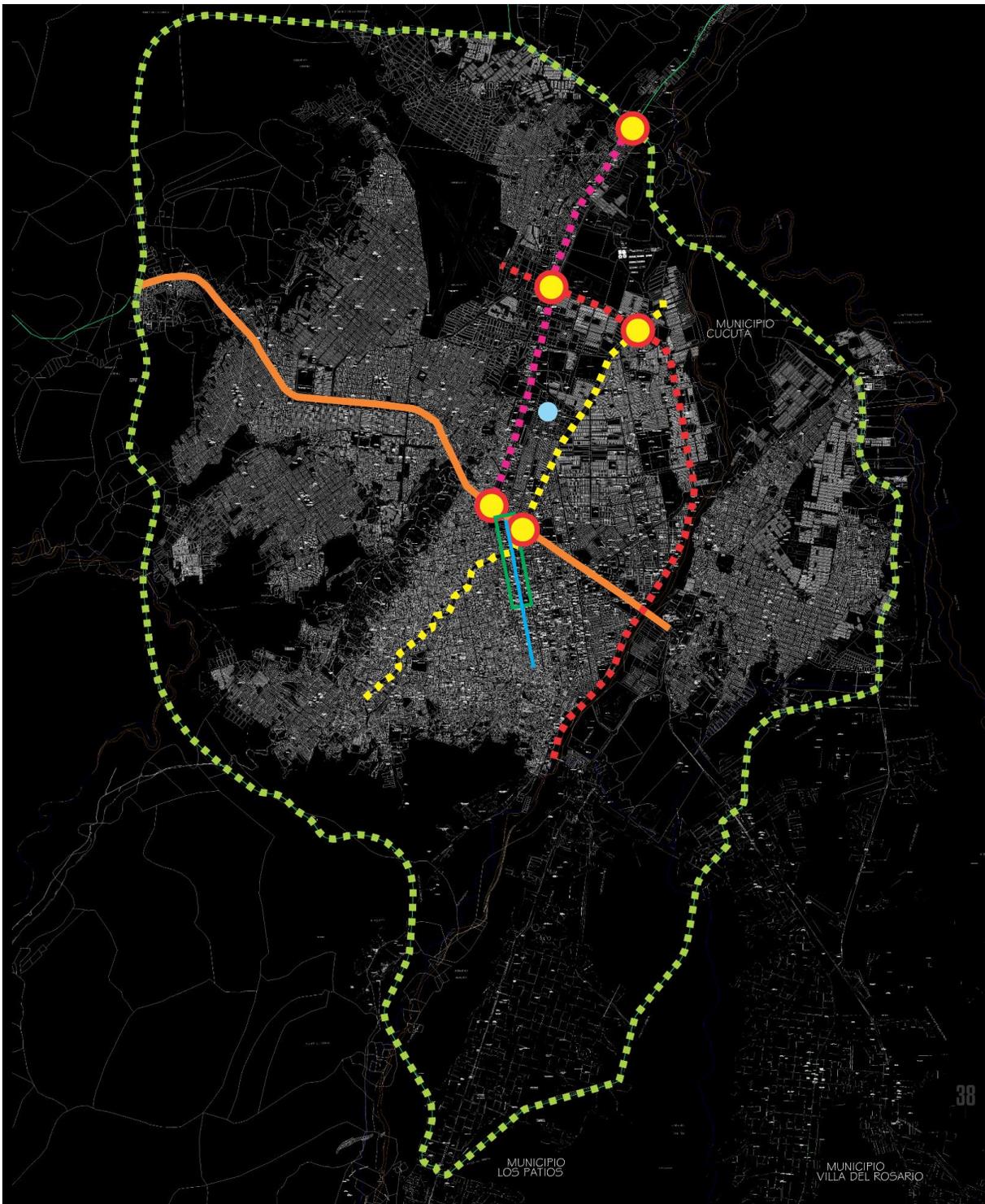
## **AV. SEXTA**

La avenida sexta en nuestra zona de intervención, que a diferencia de las demás su papel más importante es el del comercio. Aquí se concentra gran parte de la informalidad de la ciudad y presenta grandes congestiones tanto vehiculares como peatonales ocasionados por este factor que la caracteriza.

FUENTE: Autoría propia.

FIGURA 15: Arteria viales de Cúcuta.

FUENTE: Autoría propia.



## 4.5 EQUIPAMIENTOS URBANOS

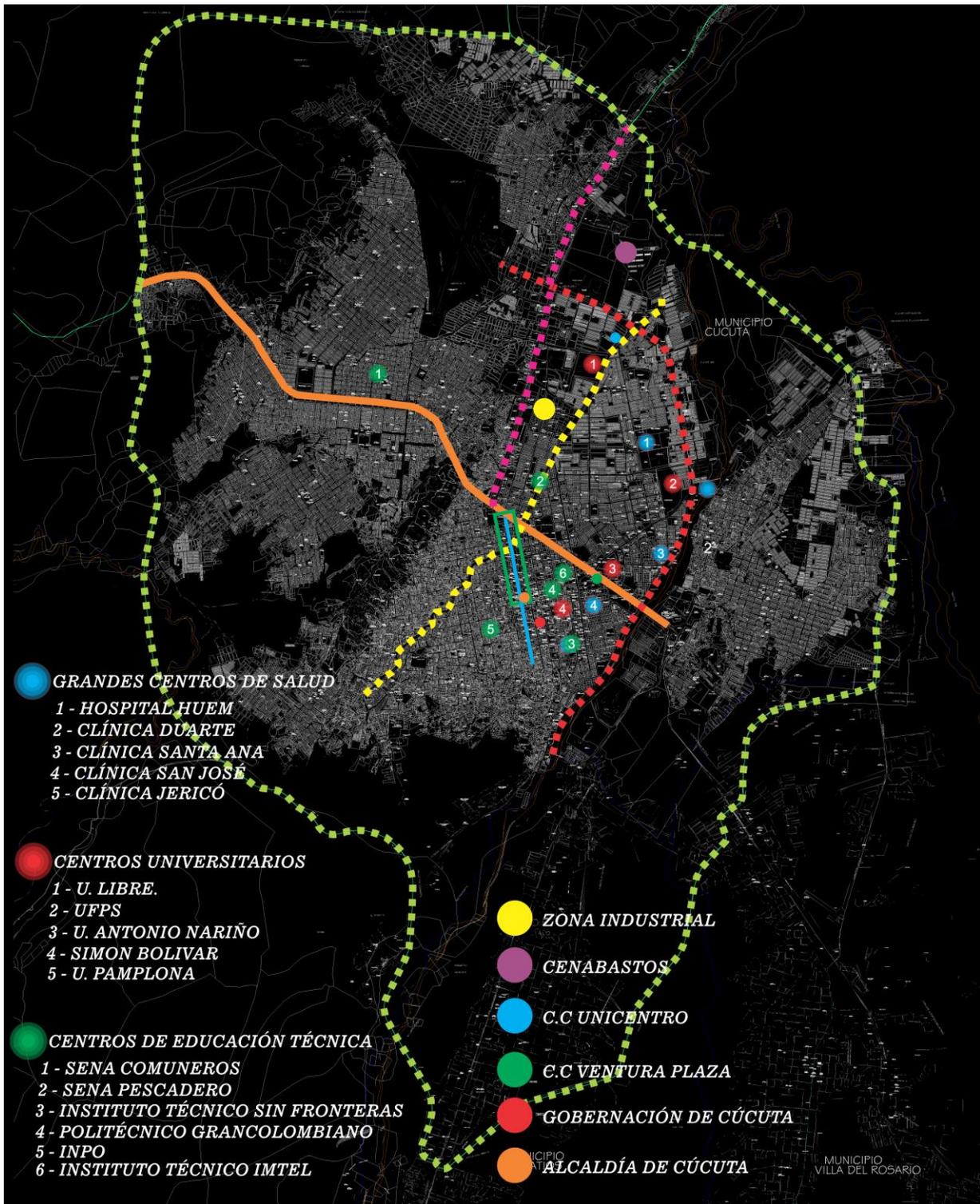
Los equipamientos de gran escala son considerados un sistema importante para el funcionamiento del super sistema de la ciudad, entender como funcionan y la relacion que tiene en todo el territorio nos ayudara a establecer mejores soluciones en la propuesta de escala urbana que debemos plantear.

Cucuta es una ciudad con una gran cantidad de dinamicas, establecer como y donde se dan ciertas dinamicas es de vital importancia para generar conexiones entre estas, entender la ciudad con la logica de la teoria de los sistemas ha brindado una facilidad de comprender problematicas en el sector, en la ciudad y brindarles soluciones concretas y acertadas.

En este caso se contextualiza los ito o equipamientos urbanos de la ciudad entendiendo a esta como un sistema compuesto por un sin numero de sistemas entre los cuales estan las dinamicas generadas por estos equipamientos, con base en esto podremos hacer estudios de escala macro para establecer relaciones del sector con la ciudad, brindando al sector otras dinamicas o actividades para empezar a darle soluciones reales.

El sector tiene una dinamica con mayor importancia que es el comercio, la cual esta creando una serie de problematicas a las que se deben dar solucion, la propuesta de otras dinamicas en el sector y la organizaci3n de las existentes sera la mejor manera de atacar estos problemas. Por ello es importante fortalecer las actuales relaciones de la comuna 1 con los equipamientos urbanos y fuera de esto establecer nuevas relacionas para concretar dinamicas que generan otros flujos y den mayor importancia al sector.

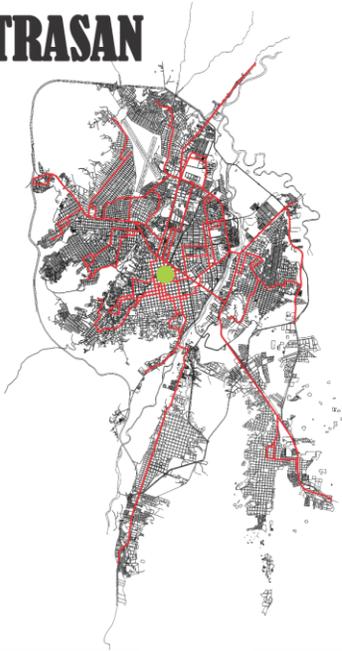
FIGURA 16: Principales equipamientos de Cúcuta.



FUENTE: Autoría propia.

#### 4.6 ESTRUCTURA TRANSPORTE PUBLICO.

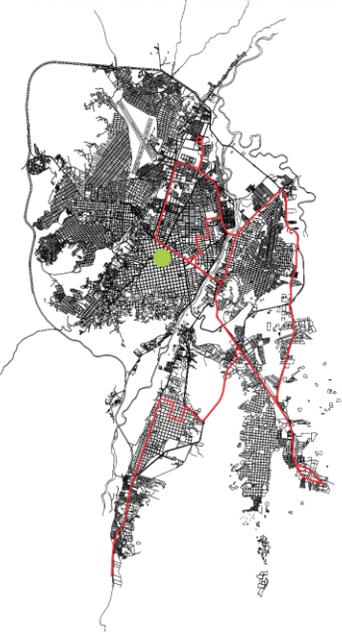
### TRASAN



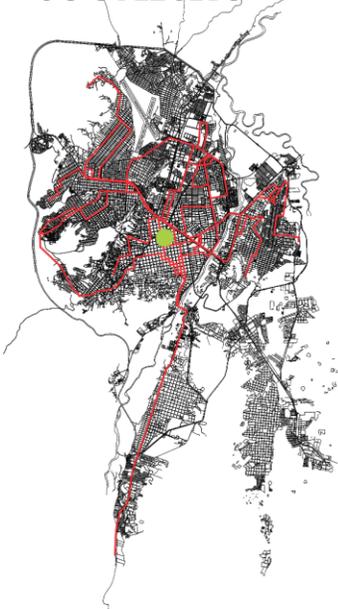
La ciudad de Cúcuta cuenta con un sistema de transporte convencional, este está compuesto por 10 empresas de transporte que suplen las dinámicas de la ciudad con una cantidad de 112 rutas urbanas. El conocimiento de esta dinámica sobre la ciudad es de suma importancia para establecer soluciones sobre las problemáticas de movilidad en la zona.

En los siguientes grafico apreciaremos las rutas más importantes de la ciudad y su recorrido actualmente por esta, así conocer las diferentes conexiones que estas establecen y con base a esto dar propuestas para solucionar los problemas que presenta el transporte público en el sector.

### CORTA DISTANCIA



### COOMICRO



### TRANSORIENTAL

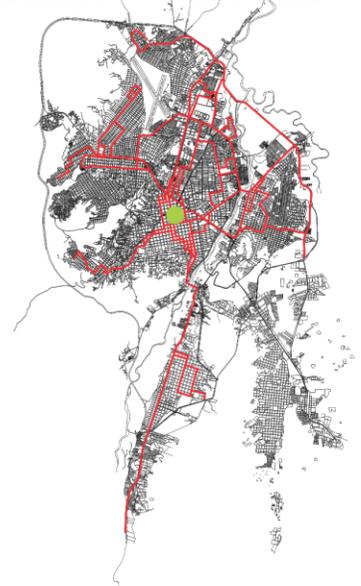
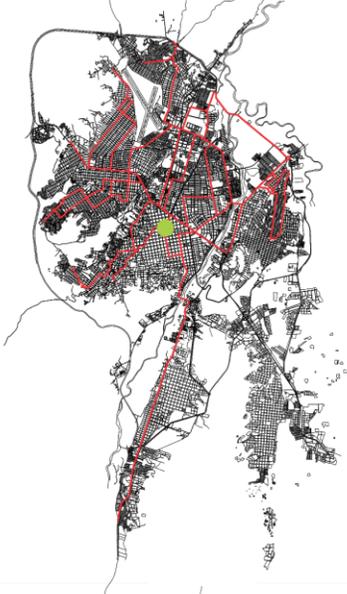


FIGURA 17: Principales rutas de transporte de cucuta basado en datos del área metropolitana y secretaria de transito

FUENTE: Autoría propia.

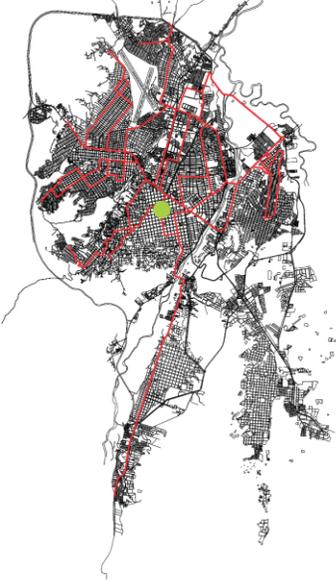
## TRANSTONCHALA



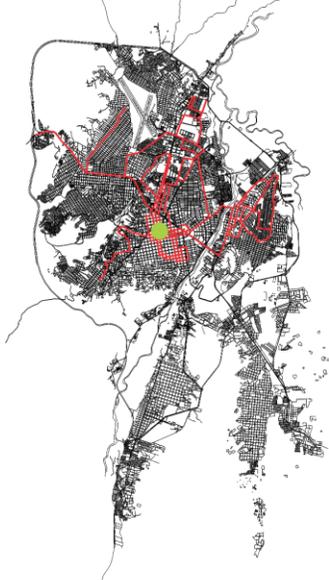
Viendo los graficos realizados para conocer las rutas se puede apreciar que todas las empresas manejan rutas que transitan o tienen conexión directa con la comuna 1.

Esto demuestra que la problemática del sector en cuestion de movilidad tiene un autor directo que es el transporte publico de la zona sin olvidar la invasion del espacio publico que es otro causante, el problema no es el transito y la conexcion del transporte publico con la zona, sino el desorden y mala estructuracion con que se creo el sistema.

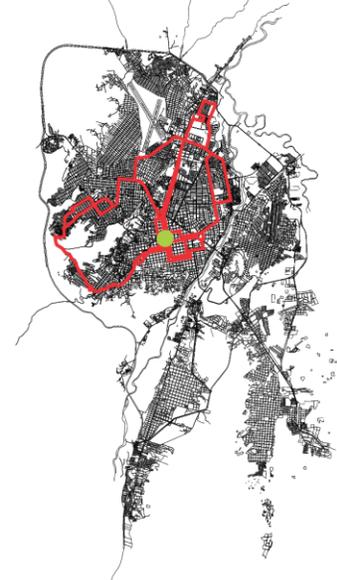
## TRANSGUASIMALES



## TRANSPETROLEA



## TRANSRISARALDA



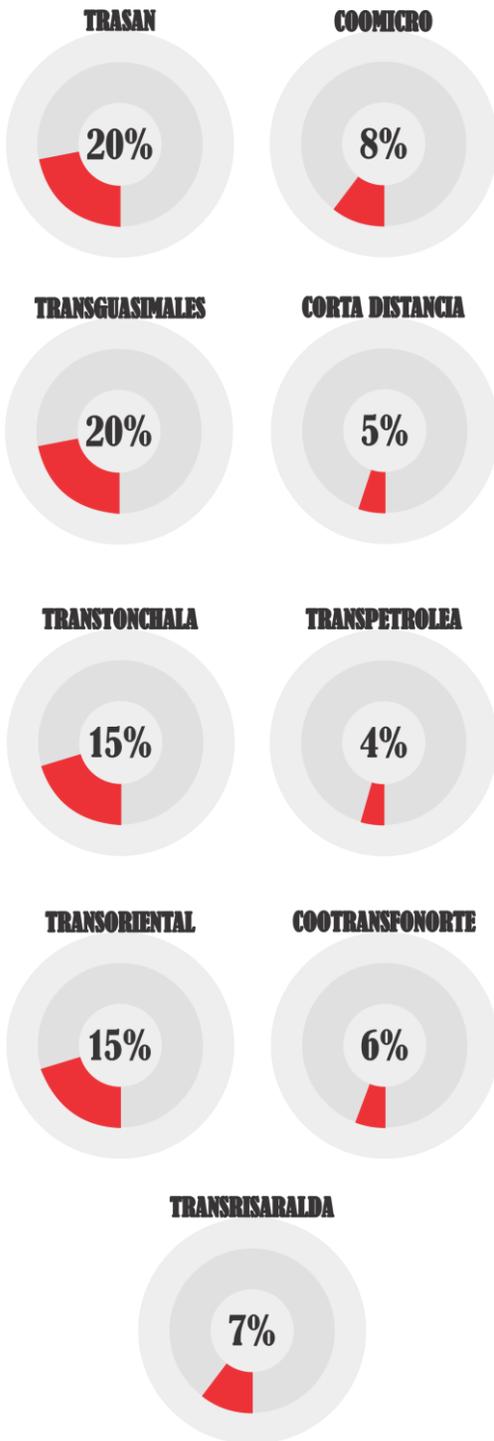


FIGURA 18: Principales rutas de transporte de cucuta basado en datos del área metropolitana y secretaría de transito

FUENTE: Autoría propia.

FIGURA 19: Porcentajes de rutas

Luego de conocer las rutas del transporte se establece el porcentaje de la cantidad de rutas manejadas por cada empresa, esto con el fin de conocer las rutas de mayor importancias junto con su empresa y de esta manera proponer una reestructuracion del transporte sin que se vean afectadas las actuales rutas.

Para concretar una propuesta de reestructuracion en la comuna 1. se debe plantear una nueva estructura de transporte que nos permita mantener las actuales conexiones del sector con el resto de la ciudad. La propuesta debe ser pensada a escala macro, recordando que la Av. 6 es un eje comercial de gran importancia en la ciudad y que los flujos sobre esta son muy altos.

Con base en estos datos se propone el diseño de una red de transporte masivo. Esta se da entendiendo la funcion de las arterias viales de cucuta, como se mueve el trnasporte publico por cada una de ellas, las rutas establecidas por el transporte publico sobre la comuna 1 y por ultimo los problemas que causa el tranporte publico sobre este sector.

La propuesta consiste en plantear un medio de transporte masivo sobre las grandes vias de la ciudad, Diagonal Santander, Av. Libertadores y la Av. De Sevilla, estas vias pueden albergar un medio masivo por su gran flujo vehicular y las dimension con las que cuenta que nos permitirian desarrollar la propuesta.

Un medio masivo de mediana escala (tranvia) para suplir zonas con poco flujo vehicular pero con alto flujo peatonal y a su vez estas zonas son de vital importancia para la ciudad. Por ultimo conservar el transporte publico como un articulador del transporte publico masivo que se pretende proponer.

FUENTE: Autoría propia.

#### 4.7 MOVILIDAD DE LA COMUNA 1

FIGURA 20: Movilidad comuna 1

FUENTE: Autoría propia.



A partir del entendimiento y conocimiento de la malla vial de la ciudad acompañada del funcionamiento del transporte publico, se adentra a conocer la dinamica de movilidad sobre la comuna 1 donde se encuentra nuestro sector de intervencion.

En los siguientes graficos se pueden apreciar la clasificacion de las vias que se encuentran cercanas al lugar de intervencion. Tambien de puede apreciar las vias transitadas por el transporte publico para de esta manera entender las problematicas expuestas por parte de este y de la movilidad anteriormente.

También se aprecia el nivel del flujo vehicular sobre la comuna y los puntos con altas concentraciones tanto vehiculares como peatonales. Esto con el fin de entender a más detalle las problemáticas de movilidad en la zona y establecer soluciones para estas.

Conociendo estas características de la movilidad y los flujos en el sector, se puede apreciar detalladamente la problemática generada por el transporte público y la movilidad en el sector. Darle solución a este aspecto ayudará a resolver otros problemas por inercia y de esta manera darle continuidad a otros aspectos sobre los cuales debemos brindar soluciones.

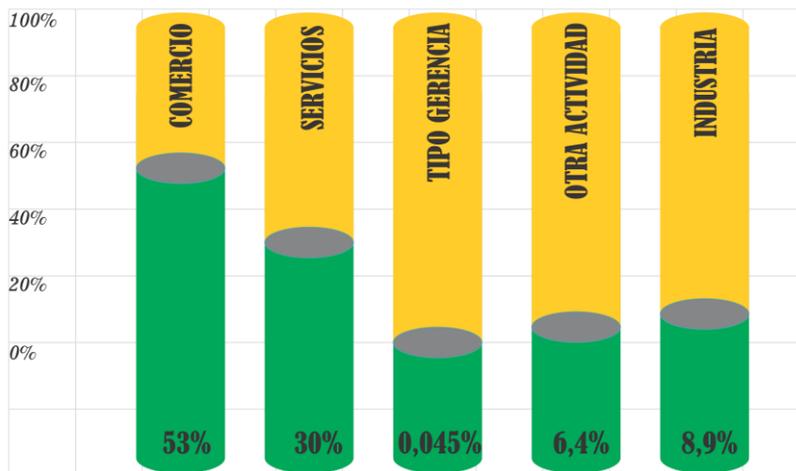
FIGURA 21: Diagnostico movilidad.

FUENTE: Autoría propi

#### 4.8 ASPECTO SOCIO ECONOMICO

FIGURA 22: Distribución de actividad económica.

**DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA CIUDAD (FUENTE DANE)**



La actividad comercial es el principal benefactor de la ciudad según el DANE. Lo que hace que esta actividad sea considerada un sistema importante dentro de ese megasistema (como lo plantea la teoría) de la ciudad y debe ser tenido en cuenta en cualquier propuesta política, social, económica o arquitectónica.

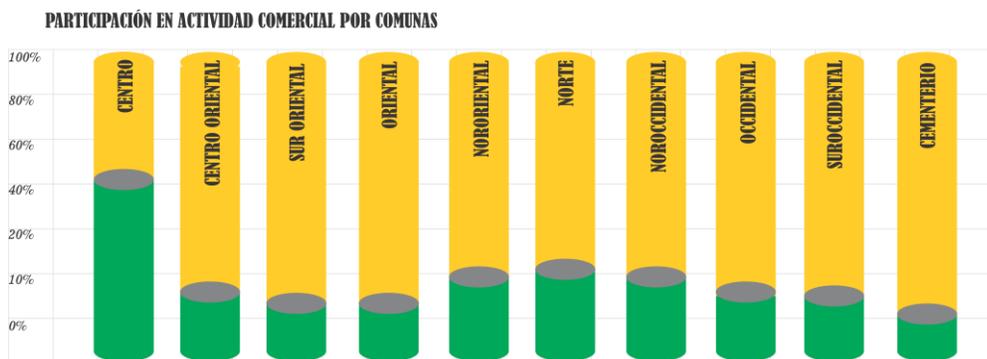
FUENTE: DANE

**NODOS, SENDAS Y BORDES**



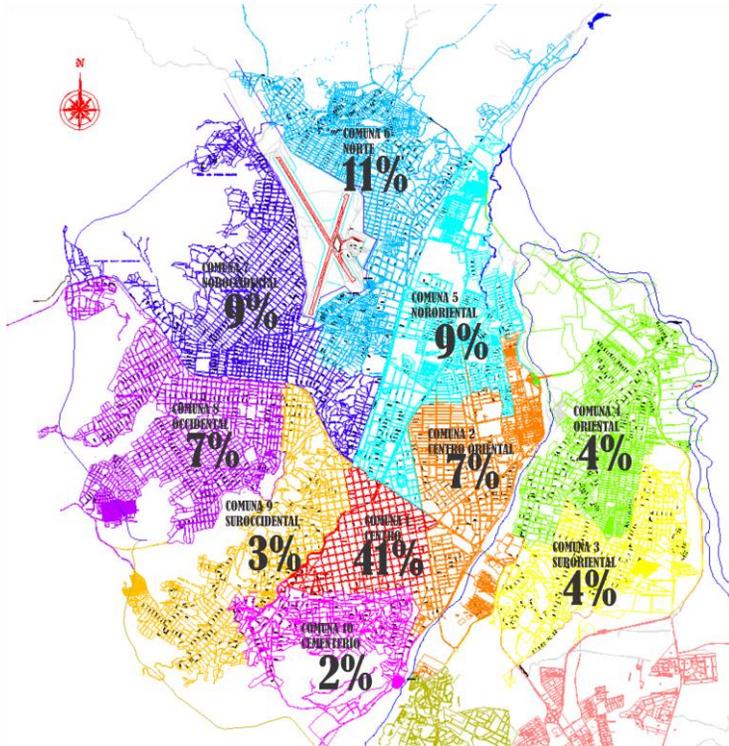
Teniendo claridad sobre las dinámicas de la ciudad se puede entender cada vez mejor la ciudad como un megasistema. Por ello el comercio tiene un papel importante en la ciudad de Cucuta en su desarrollo y crecimiento. Conocer este sistema en función ayudara a comprender las problemáticas de nuestra ciudad, pero sobre todo nos ayudara a establecer mejoras en las dinámicas dadas por el comercio en la Av. 6.

FIGURA 23: Actividad comercial por comunas.



FUENTE: DANE

A través de este gráfico se observa el porcentaje de la actividad comercial que se en la ciudad sobre cada una de sus comunas. ahí se observa que es la comuna 1 el principal aportante de este importante sistema de la ciudad. teniendo en cuenta la teoría de los sistemas,

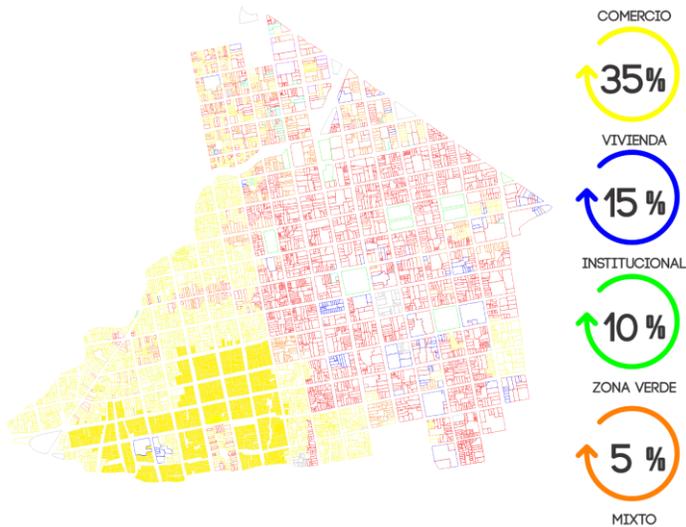


entendemos que la comuna tiene grandes oportunidades para el mejoramiento de la ciudad , pues que la actividad económica se centre en ella facilita las propuestas de escala urbana en el territorio. Teniendo en cuenta que un proyecto en este seria conveniente y no afectaría los flujos imperantes que mantienen estas dinámicas.

FIGURA 24: Mapa actividad economica por comunas.

FUENTE: Autoria propia.

USOS DEL SUELO \_ COMUNA 1



A través de la propuesta urbana se debe organizar dicha actividad en la ciudad. esta debe ser un combatiente de la informalidad, impulsar a los pequeños comerciantes y las personas que viven del día a día en el comercio informal

La comuna uno donde se encunetra el lugar de intervencion es el lugar mas importante del comercio de la ciudad teniendo en cuenta los datos sobre los usos del suelo donde data que el comercio ocupa el 35% de la comuna y estadísticas del DANE donde se data que la comuna centro es el sector con

GRAFICO 25: Usos del suelo.

FUENTE: Autoria propia.

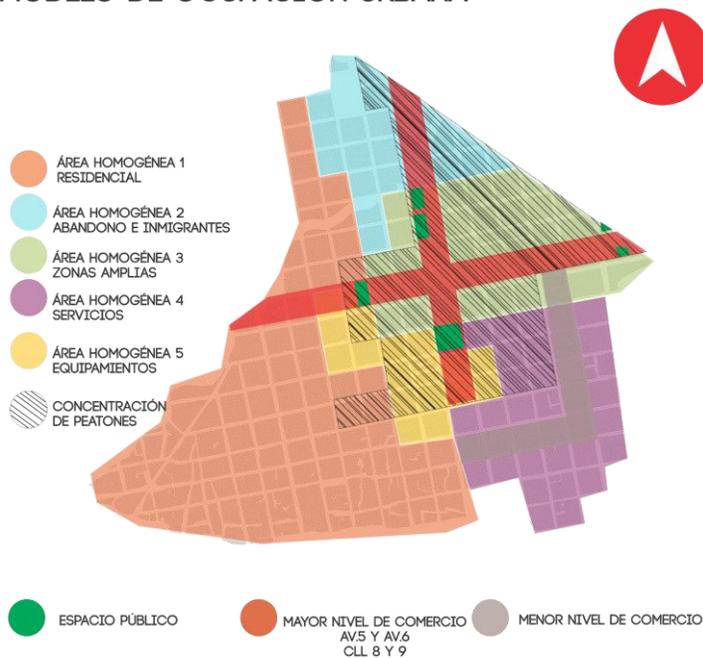
mayor participación en la actividad comercial del sector. entendiendo que es el uso de mayor jerarquía y comprender que este debe ser una variante importante a la hora de intervenir la Av. 6.

Todo esto sin olvidar que las dinámicas comerciales, sus relaciones fronterizas y la falta de oportunidades han tenido como resultado altos índices de informalidad que en su mayor parte se concentra en la comuna 1 y gran muestra de ello es el sector de la av. 6 donde se presentan un sin número de problemáticas debido a este fenómeno.

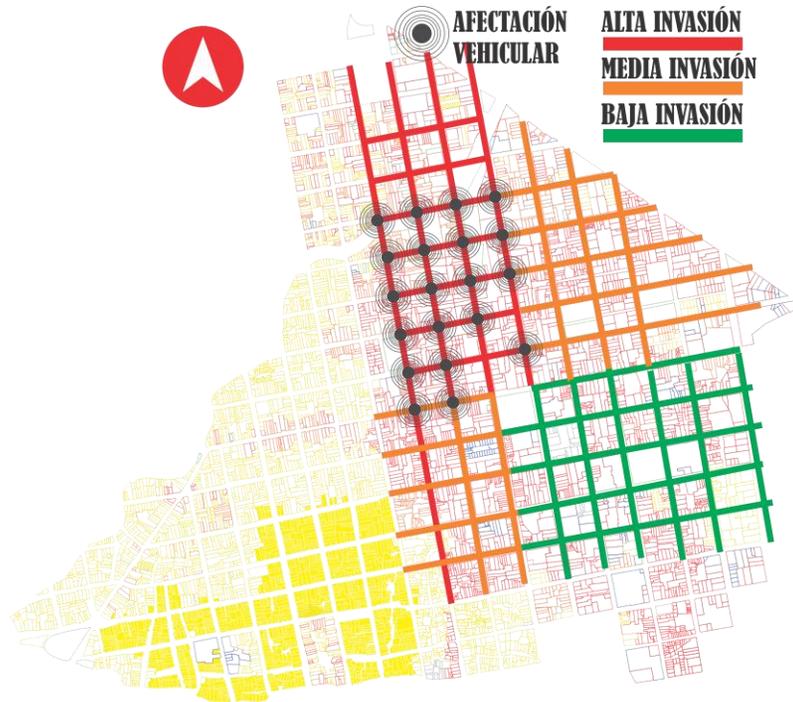
GRAFICO 26: Diagnostico usos de suelo.

FUENTE: Autoria propia.

### MODELO DE OCUPACIÓN URBANA



En este gráfico se observa las zonas comerciales del sector que presentan mayor invasión del espacio público a causa de la informalidad. se puede ver que la zona con mayor concentración de la invasión son las avenidas quinta, sexta, séptima y octava con sus respectivas calles. esta problemática trae consigo otra que es la invasión de las vías que obstaculizan la movilidad y se presentan grandes puntos de concentración vehicular. Tambiense observa que la informalidad empieza a desaparecer en la zona residencial, comprobando que el espacio de ocupación comercial hacen parte de la problemática presentada.



#### 4.9 ESTRUCTURACION URBANA

GRAFICO 27: Modelo de ocupacion según usos.

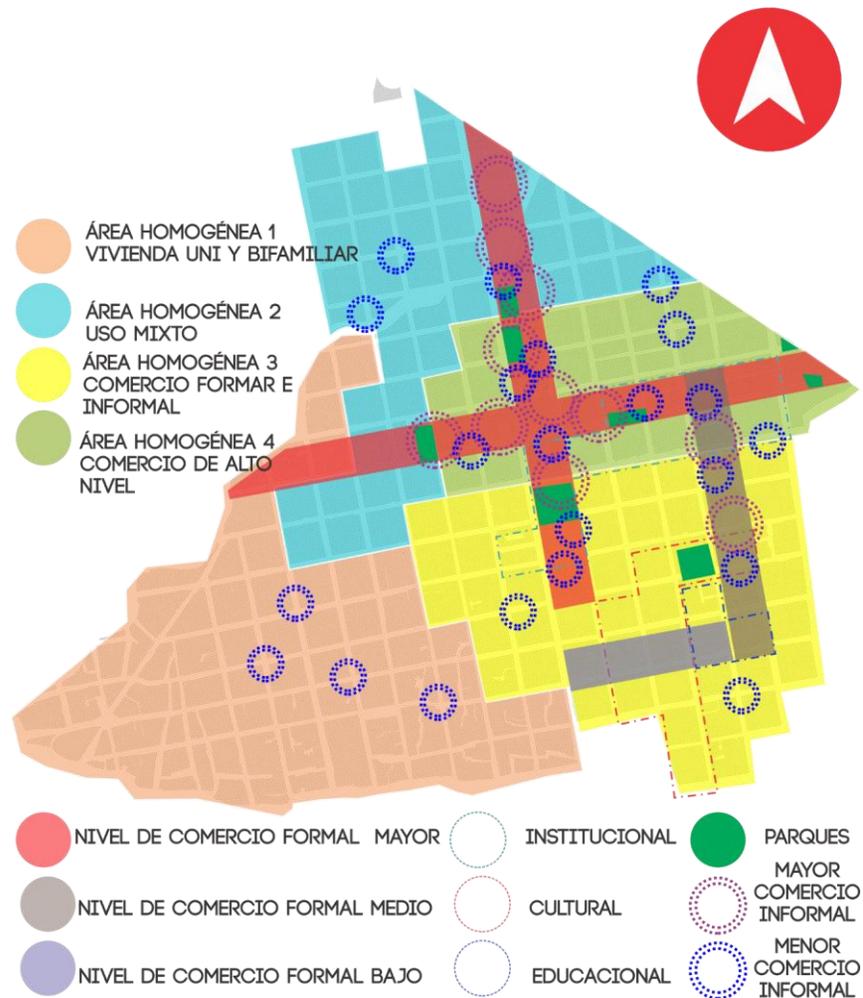
FUENTE: Autoria propia.

Entendiendo las dinamicas de movilidad y comercio, se empiezan a analizar las composiciones urbanas, que compone el sector y como lo compone.

Con los resultados de los usos de suelo y datos cualitavos se establece un modelo de ocupacion, mediante el cual se facilita el entendimiento de la estructura urbana y el funcionamiento de esta. Concretando que tipo de ocupacion es la mas relevante en cada zona se le da un homogeneidad para entender el predominante. De esta manera entender donde se concentra la mayor cantidad de comercio en la zona y esablecer propuestas que nos ayuden a la reestructuracion del sector y sus dinamicas.

GRAFICO 28: ocupacion funcional.

## CONFIGURACIÓN FUNCIONAL

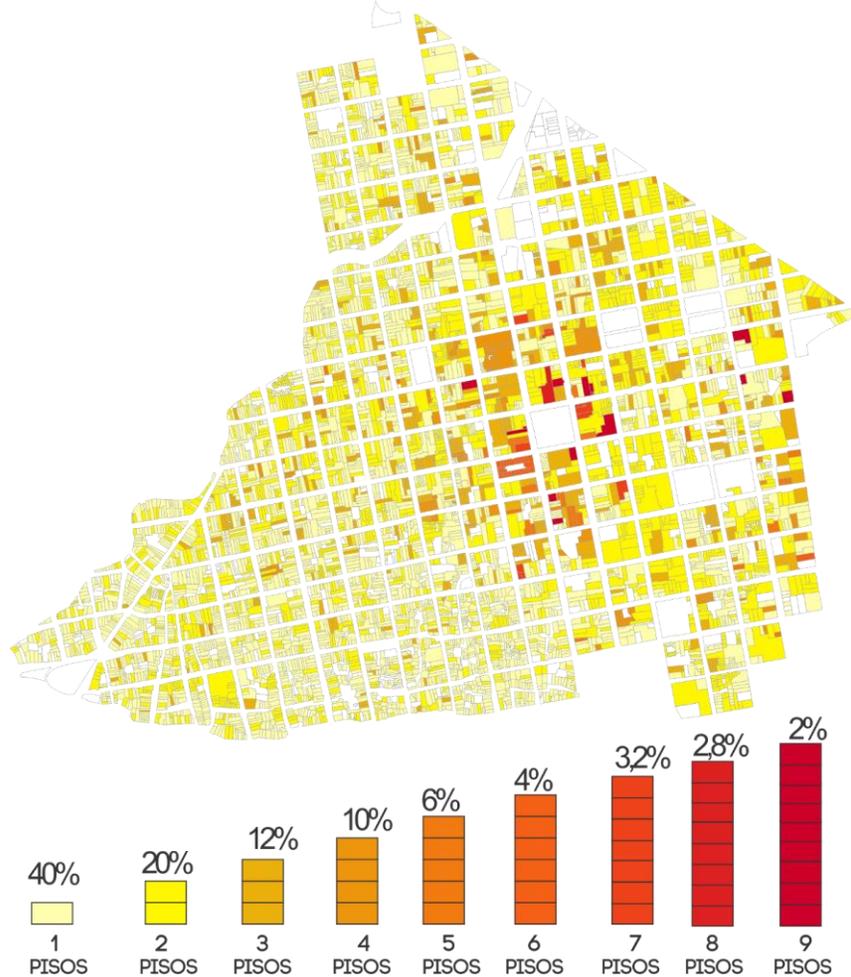


FUENTE: Autoría propia.

Después de entender el “modelo de ocupación urbana” se estudian las funciones establecidas dentro de estas áreas homogéneas y de esta manera comprender como la ocupación urbana es el determinante para el nacimiento de funciones o dinámicas sobre la comuna. Con base a esto se identifican los mayores sitios de concentración comercial de manera formal y como esta dinámica produce la informalidad en gran parte del territorio de la comuna. El comercio es el uso de mayor importancia en la comuna, pero también un factor con gran influencia en las problemáticas del sector, pues es el comercio el principal generador de aglomeraciones informales que vienen acompañadas de obstrucciones al flujo vehicular y peatonal.

GRAFICO 29: Morfología urbana (alturas).

## MORFOLOGÍA ALTURAS



FUENTE: Autoría propia.

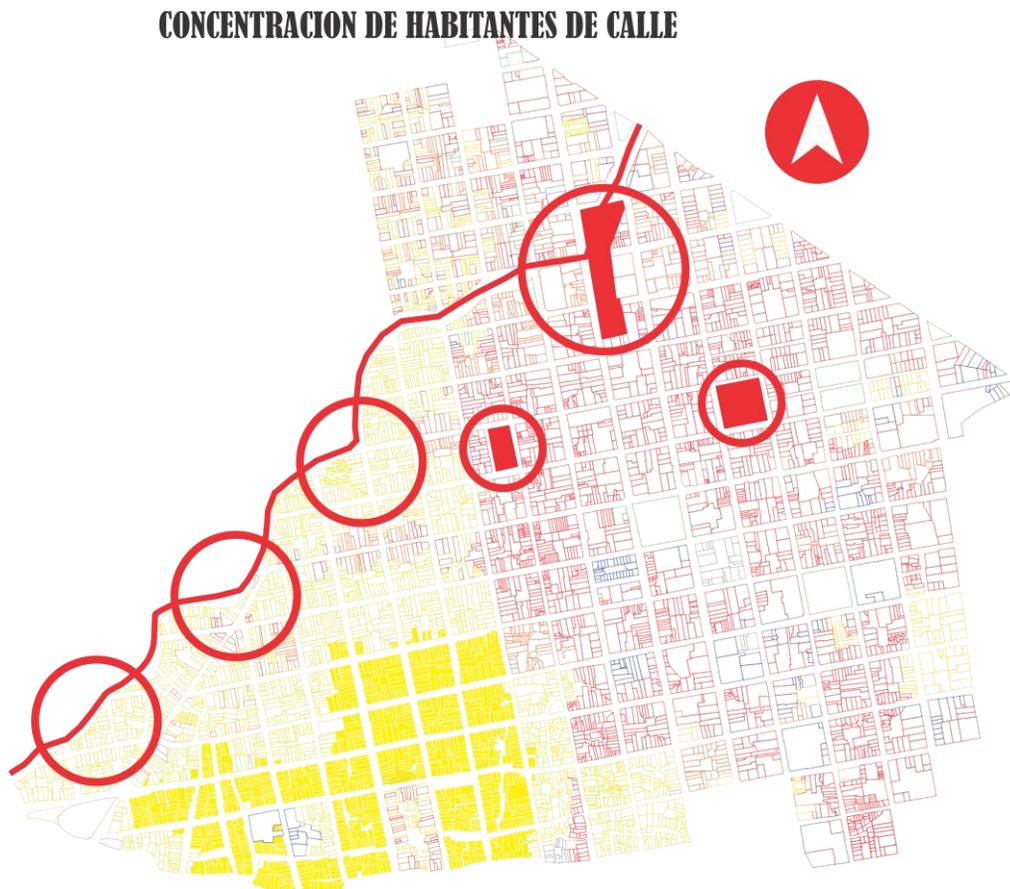
Las alturas de la comuna son otro factor para comprender la composición urbana del sector, está ya no a nivel de dinámicas ni de funciones sino de entender la densificación que presenta en sector en cuanto a construcciones se trata, se puede ver un nivel de densificación muy bajo pues las edificaciones en su mayoría no soportan las 5 plantas. Este factor será fundamental a la hora de hacer propuestas urbanas o arquitectónicas sin romper con las relaciones espaciales y sin generar altos índices de densificación en el sector. Mantener este nivel de densificación es importante puesto que la falta de planificación de la ciudad y la comuna no pueden seguir causando problemáticas en su expansión y desarrollo urbano, por ello a través de este estudio se pueden hacer propuestas urbanas que conserven la estructura urbana y

mejorar las dinámicas del sector sin generar un crecimiento desmesurado hablando en términos de densificación.

#### 4.10 INSEGURIDAD

La inseguridad es otro factor que invade al sector, es que su gran cercanía al canal Bogotá (canal de desechos de la ciudad) trae consigo que los habitantes de la calle se apoderen de ciertos puntos como los son el parque lineal, el parque Mercedes y el palacio rojo. Estas concentraciones generan aislamiento de los usuarios en estos sectores y por ellos producen inseguridad. Estos parques invadidos por la indigencia y drogadicción deben ser foto de análisis para dar solución directa al problema de la inseguridad. En el siguiente grafico se observan los puntos de concentración por parte de los habitantes de calle y el canal Bogotá que es el principal factor por el que aparecen estos individuos en la zona.

FIGURA 30: Concentración habitantes de calle.

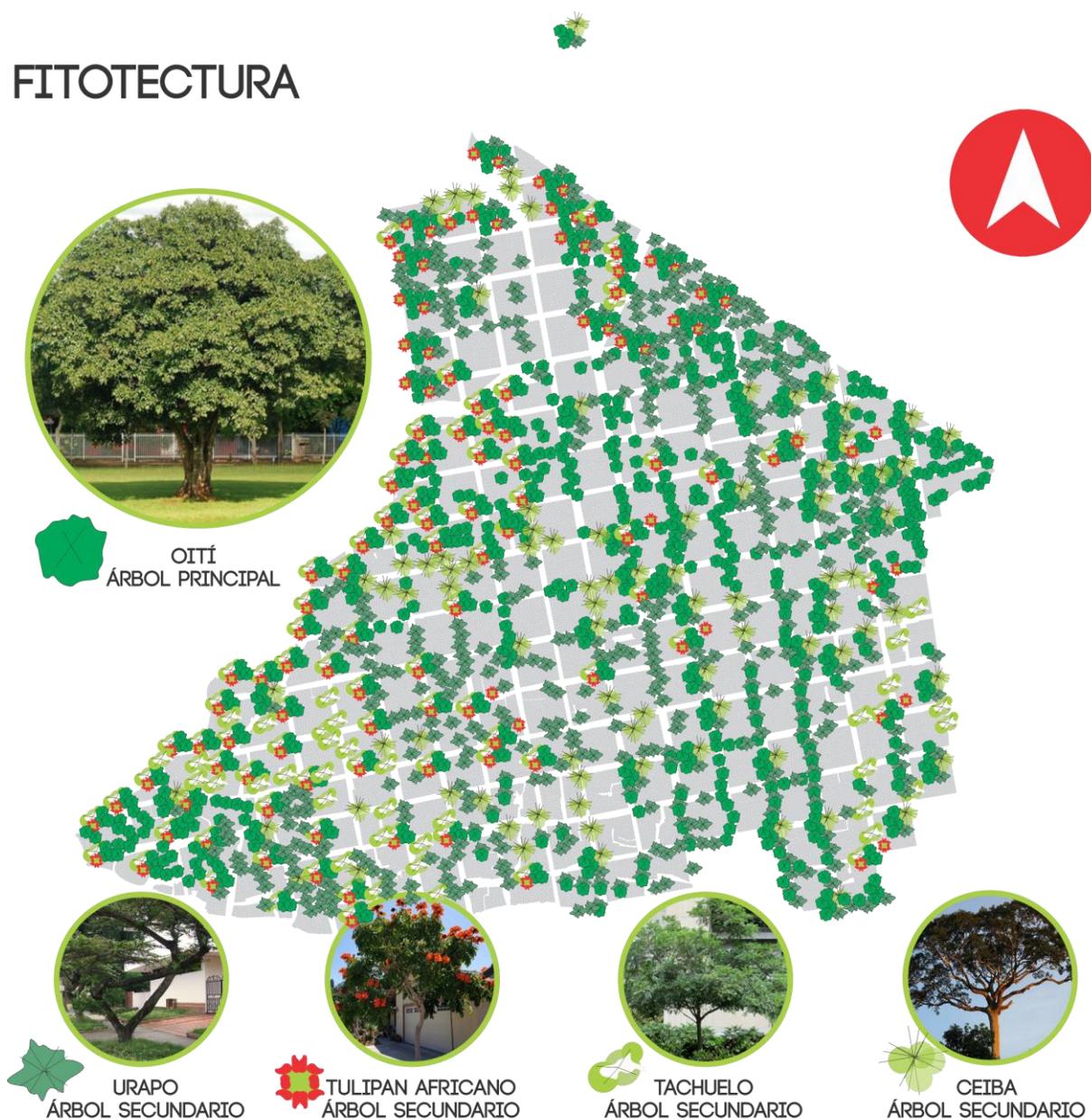


FUENTE: Autoría propia.

Entender la malla ambiental de la comuna, es de gran importancia en la ejecución de cualquier proyecto o investigación. A través de esta se pueden trazar nuevos ejes ambientales y también saber cómo mantener la armonía en dicho eje con los árboles nativos del territorio.

FIGURA 31: Fitotectura  
ESTUDIO EN ZONA DE INTERVENCIÓN.

## FITOTECTURA



FUENTE: Autoría propia.





Este grafico es la explicación de lo que son los usos del suelo en el sector, se ve la gran concentración de comercio que este presenta y por ello el sector es uno de los más afectados en cuanto a las problemáticas que invaden a la comuna.

La avenida sexta como se dijo anteriormente es un pasaje comercial que tiene mucha importancia para la ciudad por su alto aporte al comercio y por la población que se dirige allí que siempre está buscando los precios bajos del sector.

FIGURA 33: Invasión espacio público AV. 6



La alta concentración del comercio en los usos del suelo trae consigo uno de los principales problemas que es la invasión del espacio público. En el siguiente grafico se verá el nivel de invasión del espacio público dando en la av. 6 y sus calles aledañas, donde la invasión total se entiende como la invasión de todo el espacio tanto en andenes como en vía truncando la movilidad peatonal y vehicular, la invasión parcial es la invasión en alguno de los dos frentes o en anden o en vía, pero sigue causando problemas en la movilidad y la baja invasión a pesar de no ser algo bueno para el sector esta no afecta a la movilidad.

**INVASIÓN TOTAL** ●  
**INVASIÓN PARCIAL** ●  
**INVASIÓN BAJA** ●

FUENTE: Autoría propia

GRAFICO 34: Fotografías del sector.



FUENTE: Autoría propia.

GRAFICO 35: Aglomeraciones peatonales.



Esa actividad comercial e invasión espacial vista anteriormente, atrae flujo de personas que se dirigen a estos puntos a realizar sus compras. Esto genera altas concentraciones peatonales que a pesar de no ser un problema que se den estos flujos, están contribuyendo al a invasión del espacio público y a las problemáticas de movilidad.

FUENTE: Autoría propia.

GRAFICO 36: Relaciones funcionales.

## RELACIÓN FUNCIONAL ESPACIO PÚBLICO Y PRIVADO



Este grafico es un diagnóstico de todo lo analizado anteriormente, de cómo las dinámicas afectan al sector y estas mismas crean nuevas actividades de manera genéricas que tienden a convertirse en problemáticas.

Aquí se observa una relación de los flujos y como estos actúan dentro del espacio público. Entender estas variantes es de suma importancia para tener ideas claras a la hora de plantear soluciones.

FUENTE: Autoría propia.

Las relaciones directas (manzana-vía-manzana) son las determinantes de las interacciones que se establecen en el espacio público.

Según el gráfico podemos ver que en los sectores donde la relación es netamente comercial se genera un alto afluente de personas acompañado de aglomeración vehicular que congestiona la zona. Mientras que en la relación comercio-parque el afluente de personas es menor y la congestión vehicular también, pero se le debe sumar otro factor y es que en este punto se encuentra un alto índice de drogadicción y delincuencia.

El transporte público también juega un papel en estas aglomeraciones, pues como vimos en el gráfico de movilidad sobre el sector se mueve el 80% de las rutas de la ciudad. Lo que

genera grandes congestiones en el tráfico. Para lograr soluciones concretas se debe alivianar esta actividad sobre el sector.

GRAFICO 37: Dinámicas sectoriales.



FUENTE: Autoría propia.



En las siguientes imágenes aéreas se observa el ambiente real de cada una de las problemáticas que invaden la comuna 1, pero sobre todo la avenida Sexta.

GRAFICO 38: Fotografías aéreas de la Av 6ta.

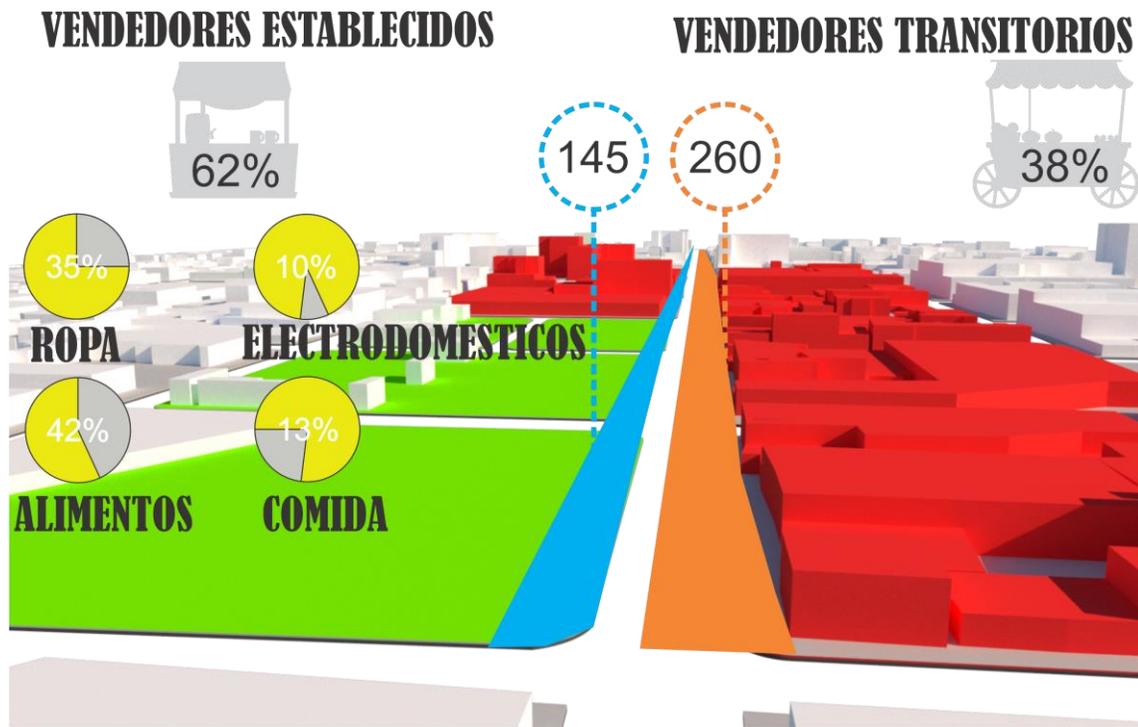
FUENTE: Autoría propia.

A través de un censo se identifica la cantidad de vendedores ambulantes que se ubican sobre nuestro eje comercial un fin de semana. esto con el fin de generar una propuesta urbana, sin afectar ni desplazar las personas que se ubican allí y dependen netamente de dicha actividad para sobrevivir. El censo realizado en días de semana mostro que la cantidad de vendedores informales sobre para el doble de la encuesta hecha durante el fin de semana.

Sobre el andén derecho de la Av.6 desde la diagonal hasta la calle 10 encontramos un numero de 145 vendedores ambulantes. Estos se ubican sobre el andén, “respetando” el espacio de la vía pública. pero la densidad sobre el andén es tan alta que genera altas aglomeraciones peatonales haciendo que el espacio de la vía sea ocupado por el peatón.

Sobre el andén derecho encontramos la cantidad de 260 vendedores, estos generan mayor problemática puesto que generan alta densidad sobre el andén y ocupan un 50% de la vía. generando congestiones muy graves en ambos flujos.

GRAFICO 39: Vendedores ambulantes.



FUENTE: Autoría propia.

GRAFICO 40: Fotografía aérea de afectación del comercio informal sobre los flujos

FUENTE: Autoría propia.



GRAFICO 42: Concentración de Problemáticas



FUENTE: Autoría propia.

Luego de entender las dinámicas y problemáticas, se logra detectar que la mayor afectación de la comuna o las zonas con mayores problemas son aquellas donde hay grandes hitos comerciales. Los hitos generan flujos y dinámicas que se convierten en lugares frecuentados diariamente por un alto número de población, esto genera conflictos en la movilidad vehicular y peatonal por las concentraciones tan altas sobre el sector. A parte de los hitos comerciales las vías que llevan a estos hitos también son de gran importancia para la movilidad vehicular pues por dichas vías se mueve el 90% del transporte público de la ciudad.

GRAFICO 43: Corte urbano Av. 6 con CII. 4



FUENTE: Autoría propia.

En este grafico podemos observar las dinámicas y problemáticas generadas en el sector a partir de los hitos comerciales que marcan el ritmo de la zona por su alta influencia.

## 4.11 PROPUESTA MACRO

Para obtener toda la comodidad necesaria a la hora de intervenir el espacio público de la Av.6 se debía hacer una propuesta que aliviara el flujo vehicular de la totalidad de la comuna que se ha visto afectada por la problemática, esta propuesta urbana busca el mejoramiento del transporte público en la ciudad para obtener un avance positivo en el tema del tráfico y flujo vehicular.

esta propuesta también busca alivianar o desviar el transporte público de la Av.6 para intervenir esta con una peatonalización y organización del comercio informal.



GRAFICO 44: Propuestas viales de transporte. Sobre los ejes principales establecer una propuesta de transporte público masivo, de gran capacidad. se establece sobre estas vías por que se cuenta con la conectividad urbana de gran escala y el espacio para el diseño urbanístico de la vía.



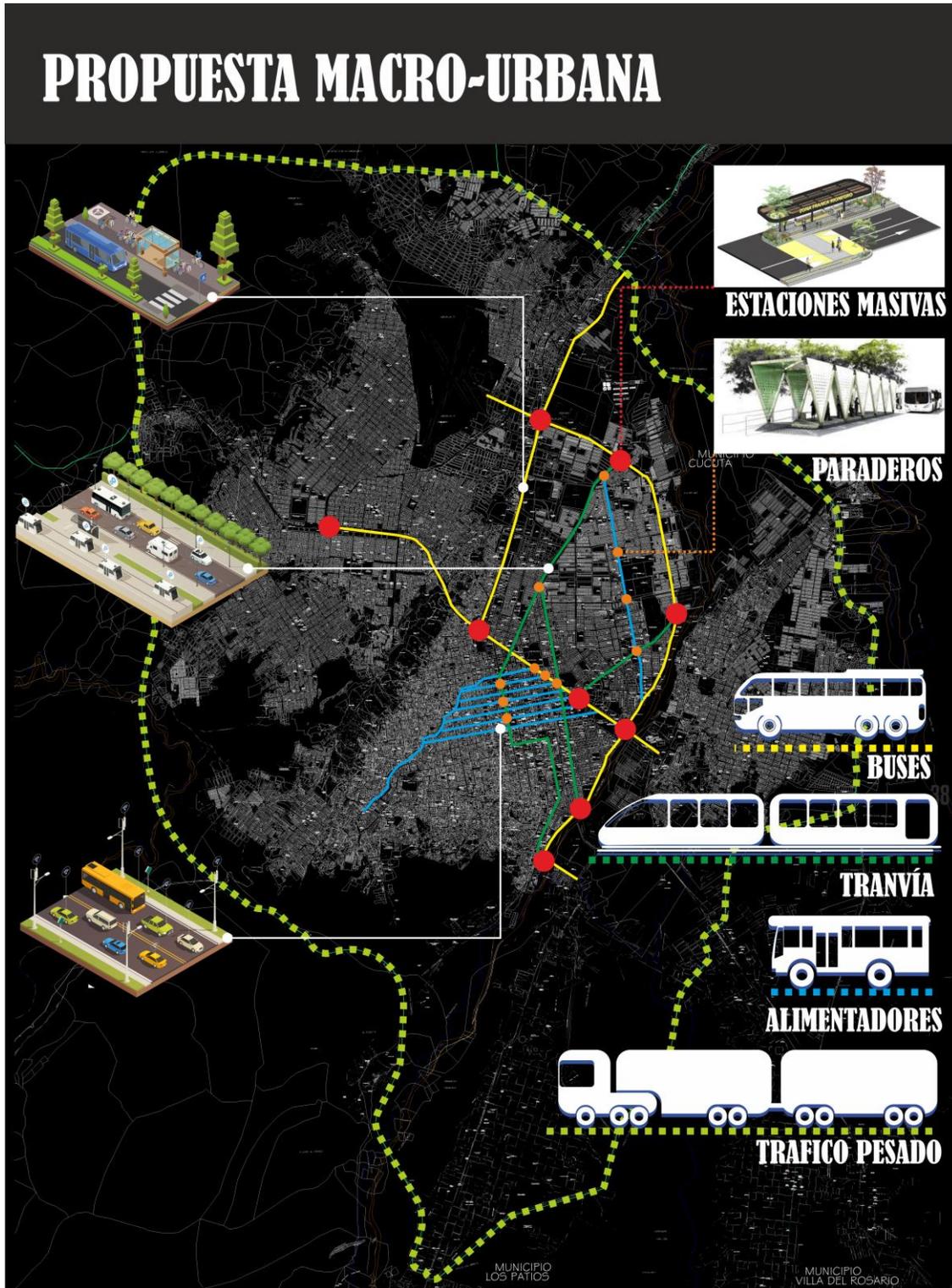
Sobre las vías secundarias que cuentan con gran conectividad. Establecer un transporte masivo, pero de pequeño impacto o pequeñas dimensiones como el tranvía. ya que estas vías no cuentan con mucho espacio para intervenir. El tranvía quita poco espacio, y permite mantener la morfología actual de las vías, sin hacer grandes cambios.



En estos conectores establecer un alimentador para las estaciones de transporte masivo y tranvía. En este punto solo se trata de establecer conexión de la nueva propuesta con las actuales rutas de transporte y de esta manera suplir todo el territorio urbano de este servicio público de calidad.

FUENTE: Freepick.com

GRAFICO 45: Propuesta de transporte macro-urbana.

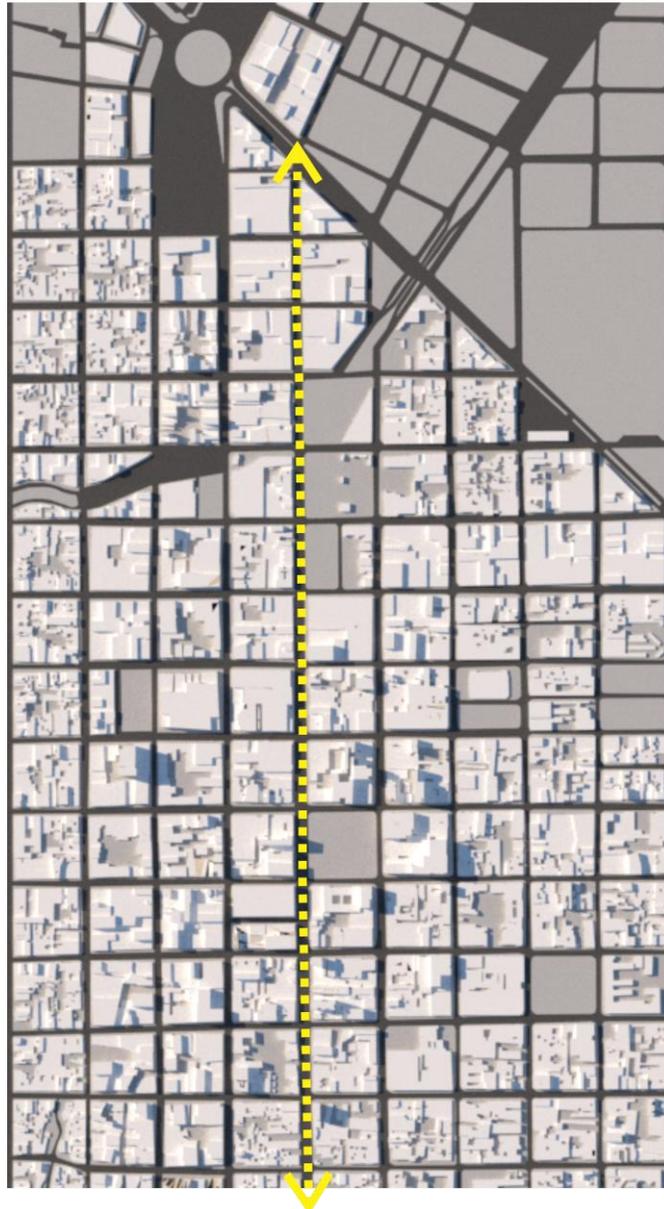


FUENTE: Autoría Propia

#### 4.12 PROPUESTA MESO

Con base en los diagnósticos podemos ver que la Av. 6 es corredor vial más afectado por todas las problemáticas expuestas sobre la comuna 1. por ello se propone una nueva centralización estructurada (corredor peatonal) para descentralizar todas las problemáticas a partir de una propuesta urbano-arquitectónica.

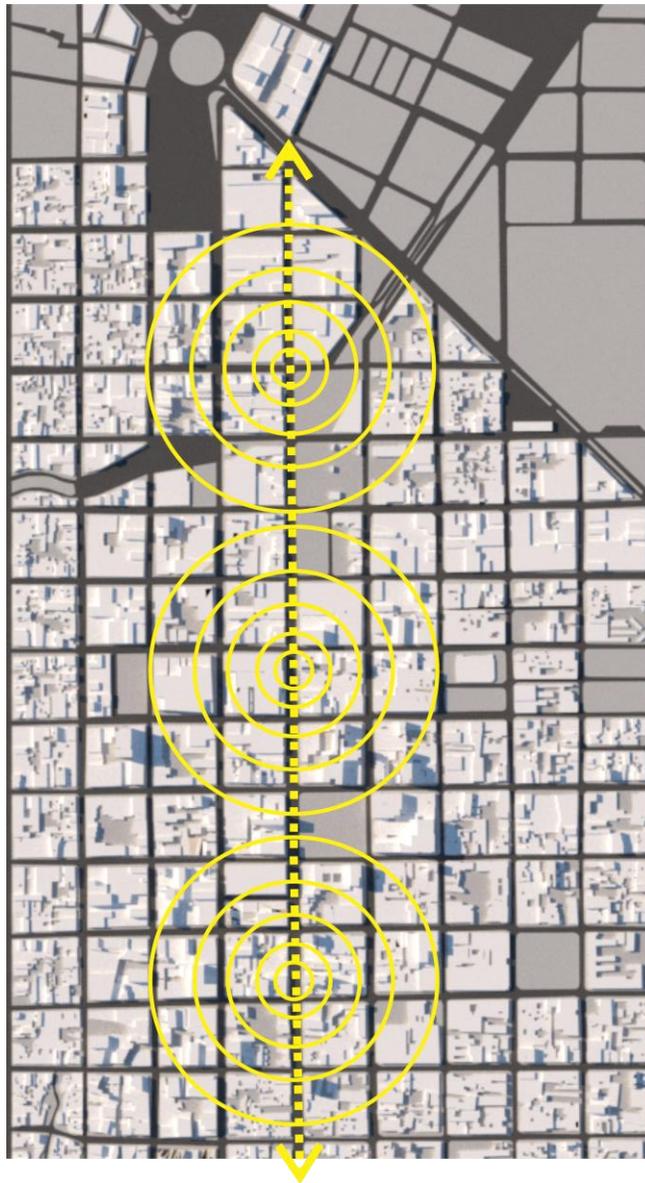
GRAFICO 46: Centralidad como propuestas



FUENTE: Autoría Propia

La dispersión de las problemáticas a través de la centralización se debe dar mediante la unificación del espacio que presentan problemáticas homogéneas en el sector. De esta manera la propuesta abarcará gran parte del sector solucionando un sin número de problemáticas. En principio el proyecto abarcará la avenida 6 por ser el punto con mayor concentración de las problemáticas, pero se establecerán parámetros para que el crecimiento de este corredor peatonal rompa con la centralización planteada y abarque gran parte del territorio de la comuna.

GRAFICO 47: Expansión de la centralidad



FUENTE: Autoría Propia.

La unificación de la propuesta con los actuales espacios público del sector es la primera determinante para organizar el espacio de intervención, pues para obtener el resultado que se quiere se debe unificar estos espacios a través de los actuales corredores peatonales y proyectando la expansión del parque lineal sobre toda la comuna.

GRAFIO 48: Unificación de comuna a través de la propuesta lineal.



FUENTE: Autoría propia.

En principio será el parque lineal quien marque las pautas de la extensión del proyecto, pero los parques se verán sujetos al proyecto generando nuevas centralidades para la expansión del proyecto del territorio y se esta manera discernir de manera contundente las problemáticas que se presentan.

GRAFICO 49: expansión de centralidades.



FUENTE: Autoría propia.

Ordenar el espacio de intervención a través de una cuadrícula A y B, será de gran ayuda para establecer variantes de diseño teniendo en cuenta la relación que tiene la manzana con el espacio de intervención sobre la comuna, pero también nos ayudara a organizar las manzanas para darles una denominación y tener claro que problemas se deben resolver en cada una de estas.

GRAFICO 50: Clasificación urbanística.



FUENTE: Autoría propia.

#### **4.13 PROPUESTA PARQUE LINEAL AVENIDA SEXTA.**

Para iniciar una propuesta sobre la avenida sexta se deben tener ciertos factores estratégicos en cuenta, pues estos serán la base sólida para la construcción de un proyecto que busca la mejoría del sector.

#### **CONECTAR**

La conectividad del sector es nuestro primordial factor para iniciar una propuesta. El gran flujo vehicular que transita por la zona obliga a generar alternativas para no perder la conexión establecida entre el sector y la ciudad, hablando en términos de transporte público, pues vale recordar la cantidad de rutas que se mueven en el sector.

La movilidad peatonal también presenta alto flujo, entonces teniendo en cuenta las normas urbanísticas se debe brindar una mayor importancia a esta conexión protegiendo al peatón de riesgos accidentales, sin olvidar la importancia del transporte público en el sector.

#### **INTEGRAR**

La integración del sector es importante para mitigar con la problemática de seguridad. Proponer un equipamiento en la zona que presenta mayor porcentaje de inseguridad. Eventualmente este equipamiento buscare establecer un flujo laboral y cultural entre el parque Santander donde se ubica la alcaldía de Cúcuta y el parque lineal donde la inseguridad es elevada.

#### **APROPIAR**

Lugares de esparcimiento cultural, los cuales atraen un flujo institucional y educativo con el que se busca mantener diferentes dinámicas en el sector que ayuden a impulsar el comercio y ayudar a mitigar la inseguridad.

#### **EXPONER**

Lugares de exposición artística que buscan generar otro tipo de actividad para fortalecer la seguridad y las dinámicas del sector, teniendo en cuenta que su actual actividad es netamente comercial y no tiene actividades complementarias.

## **ACTIVAR**

El replanteo de la dinámica comercial en el sector se debe efectuar con el fin de recuperar el espacio público, tener mejor control sobre este y brindar un mejor aspecto en el sector.

Luego de concretar los factores estratégicos se establecen dinámicas y espacios que ayudaran a la estructuración del sector:

### **1 PARADEROS.**

Serán parte esencial de la propuesta puesto que debemos adaptarnos a las condiciones del sector y el transporte público es parte importante de este. la reestructuración del transporte público bajo la propuesta macro brinda mejor organización en este aspecto y nos brinda la oportunidad de generar nuevas dinámicas dentro de la ciudad.

### **2 VENEDORES INFORMALES.**

La estructuración y organización de los vendedores ambulantes en el sector se debe llevar a cabo pues expulsarlos de este sector sería un golpe bajo para el sin número de familias que hoy día viven de la informalidad. tener control sobre la cantidad y lo que ofrecen ayudara para adentrarlos en el camino de la formalidad, pero sobre todo brindarle oportunidad de estabilizarse económicamente.

### **3 CICLORUTAS.**

Estas serán un nuevo componente sobre el sector y son una nueva alternativa de movilidad, pero sobre todo se busca que sea una de las que más peso tengan, pues peatonalizar este sector nos brinda pocas alternativas de transporte y la bicicleta sería una muy relevante.

### **4 TRANVÍA.**

El tranvía será el remplazo de todo el transporte público actual, teniendo en cuenta sus pequeñas dimensiones y su fácil movilidad por lugares peatonalizados será una alternativa para no cortar con esos grandes flujos de transporte público sobre el sector.

## 5 ZONAS DE DESCARGA.

Peatonalizar este territorio no puede ser un inconveniente para un sector tan comercial como lo es la Av. 6, por ello se deben establecer zonas de descarga que sin perturbar al peatón ni las nuevas alternativas de transporte, permitan seguir la distribución de mercancía de cada uno de los locales comerciales.

## 6 PARQUEADERO.

Importante tener en cuenta todas esas personas que se movilizan en su vehículo particular, por ello proponer un parqueadero es esencial. el parqueadero nos brinda la posibilidad de que el individuo se desplace hasta el sector en su vehículo y luego transite por este como un peatón más sin preocupación de lo que pueda suceder con su vehículo.

## 7 ZONAS VERDES Y ESPEJOS DE AGUA.

estas zonas brindaran el toque paisajístico para la propuesta, aparte de que serán los factores que mitigaran la contaminación auditiva y la contaminación por Co2. esto sin olvidar las altas temperaturas de la ciudad que también pueden ser combatidas a través de estos espacios.

## 8 PLAZAS.

El diseño de plazas culturales, deportivas y artísticas serán la chispa para la explotación de nuevas dinámicas que permitan nuevos flujos en el sector, generar la atracción de población durante los fines de semana y las horas nocturnas pues en estos momentos este lugar es prácticamente desierto que puede generar mayores índices de inseguridad.

## 9 EQUIPAMIENTOS.

Estos serán un complemento para la propuesta urbana, pues nos ayudara a mitigar los índices de inseguridad, enlazar relación entre la alcaldía y el sector, pero sobre todo será un hito que reposara sobre la propuesta urbana, así hacer fácil la identificación del proyecto urbano a escala de ciudad

GRAFICO 51: Imaginario de propuesta sobre la avenida Sexta.



FUENTE: Autoría propia.



## **5. MARO METODOLOGICO**

## 5.1 Proyectual

Proponer un equipamiento en el parque lineal. Un hogar de paso o centro de rehabilitación, acompañado de una estación policial. Devolverle la seguridad al sector y resolver los problemas de drogadicción en el sector, es la principal función de esta edificación.

GRAFICO 52: Determinante de diseño parque lineal.



FUENTE: Autoría propia.

Teniendo en cuenta la propuesta macro, proyectar un tranvía sobre toda la sexta, que ayude a complementar y remplazar el transporte público que será suprimido en la avenida. esta propuesta será complementada con una ciclo-ruta para mejorar la movilidad en el sector.

GRAFICO 53: Determinante de diseño parque lineal.



FUENTE: Autoría propia.

Establecer zonas de descarga y de acceso para emergencia en cada esquina donde se encuentra la Av.6 con sus respectivas calles, puesto que no se puede entorpecer el funcionamiento de los locales comerciales del sector.

La propuesta de un parqueadero sobre el parque lineal también es esencial para mantener la movilidad de las personas que transitan en sus carros particulares, llevándolos a dejar su carro seguro y hacer el recorrido del sector en una caminata.

GRAFICO 54: Determinante de diseño parque lineal



FUENTE: Autoría propia

La reubicación de los vendedores será esencial para devolverle fluidez al sector, puesto que entre la calle 7 y la calle 10 se ubica la mayor cantidad de vendedores ambulante. Trasladar el mayor número de vendedores posible entre la calle 4 y calle 7 mejorara el flujo peatonal pues el hecho de que estas manzanas se encuentren frente a espacio público hay menos posibilidades de aglomeraciones.

GRAFICO 55: Determinante de diseño parque lineal



FUENTE: Autoría propia.

Los paraderos sobre cada cruce de la Av. 6 con las calles del sector ayudaran a ordenar los flujos peatonales. Manteniendo las rutas que atraviesan la Av.6 y generando una ruta de transporte público a través del tranvía.

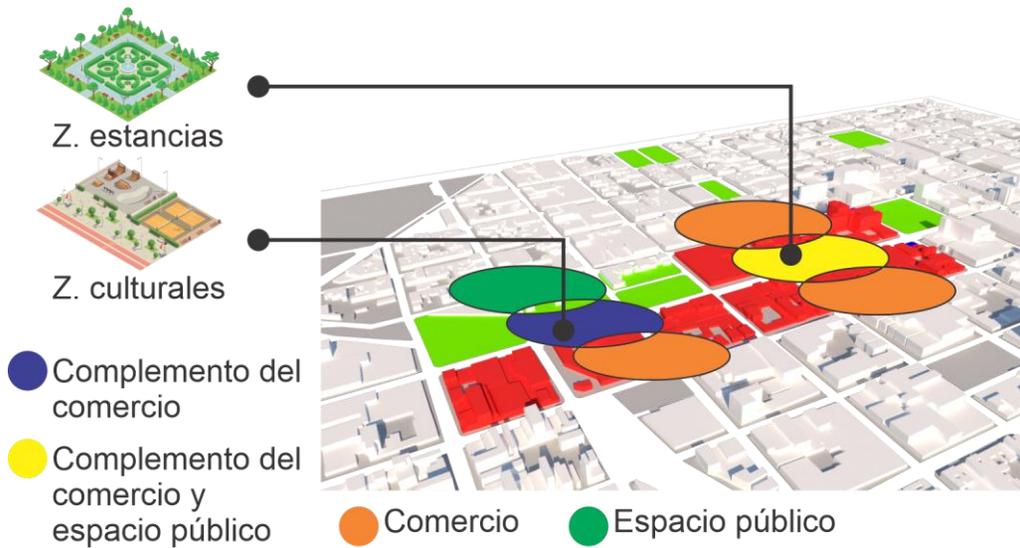
GRAFICO 56: Determinante de diseño parque lineal



FUENTE: Autoría propia.

Las plazoletas de estancias y culturales se determinan teniendo en cuenta la relación de la Av.6 con su entorno inmediato. Las plazas culturales se establecen en los lugares donde se cuenta con espacio público y comercio puesto que los flujos no son tan altos y las plazas de estancia se generan en los espacios netamente comerciales para contrarrestar los flujos y dar armonía en el espacio

GRAFICO 57: Determinante de diseño parque lineal

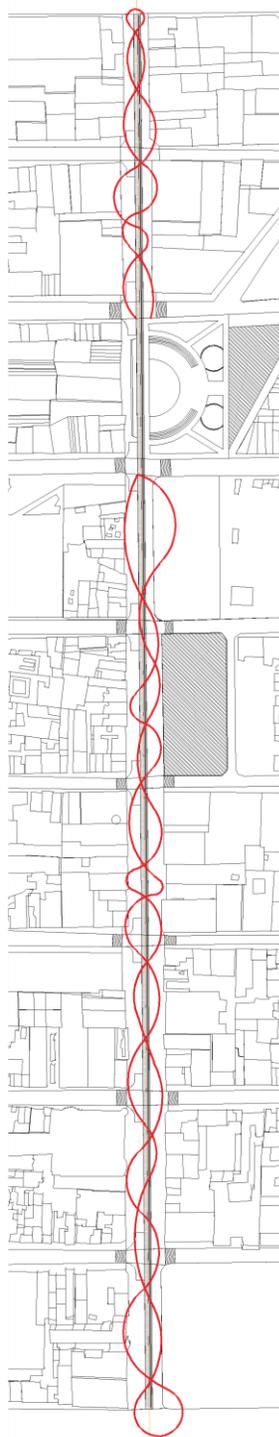


FUENTE: Autoría propia.

GRAFICO 58: Principal concepto de diseño. (cinta moebius)

### CONCEPRO DISEÑO CINTA MOEBIUS

**CONCEPTOS DE DISEÑO**  
**FLUIDEZ**  
**CONTINUIDAD**  
**CONEXION**  
**ARMONIA**



FUENTE: Autoría propia

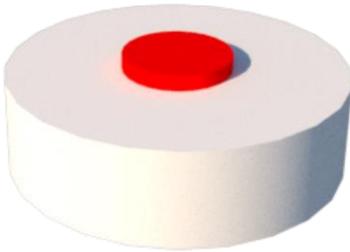


## CONCEPTOS Y ANALOGIAS DE DISEÑO

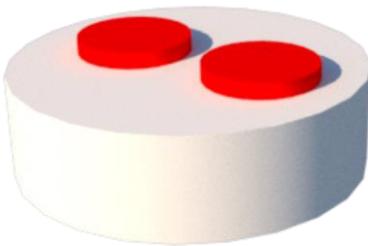
La av. sexta será el inicio de la reestructuración de la comuna a través de una intervención urbana, pero establecer un patrón de diseño facilitaría las futuras propuestas para continuar con el proyecto sobre el sector.

Por eso se hace una analogía sobre las células y los cromosomas. entendiéndolo que las células requieren de ciertos cromosomas para cumplir función, en este caso se aplicó para la estructuración espacial sobre el proyecto en proposición y sus futuras expansión como se expone en la propuesta urbana.

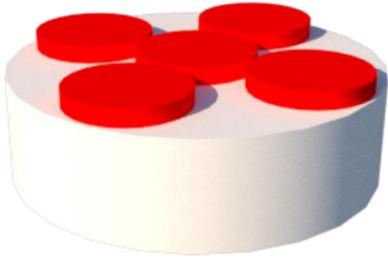
GRAFICO 60: Analogía espacial (células)



Célula de un cromosoma: Establecerá lugares abiertos, empleados a la cultura y con poca sectorización de los espacios dentro de esta.



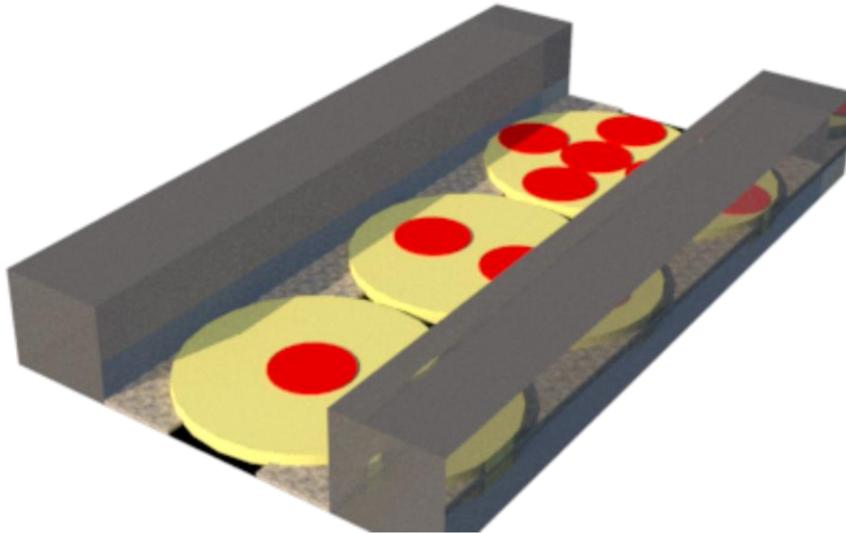
Célula de dos cromosomas: Plaza abierta con doble segmentación, una enfocada a la reubicación de los informales y la otra para establecer lugares de esparcimiento que complementen la principal actividad.



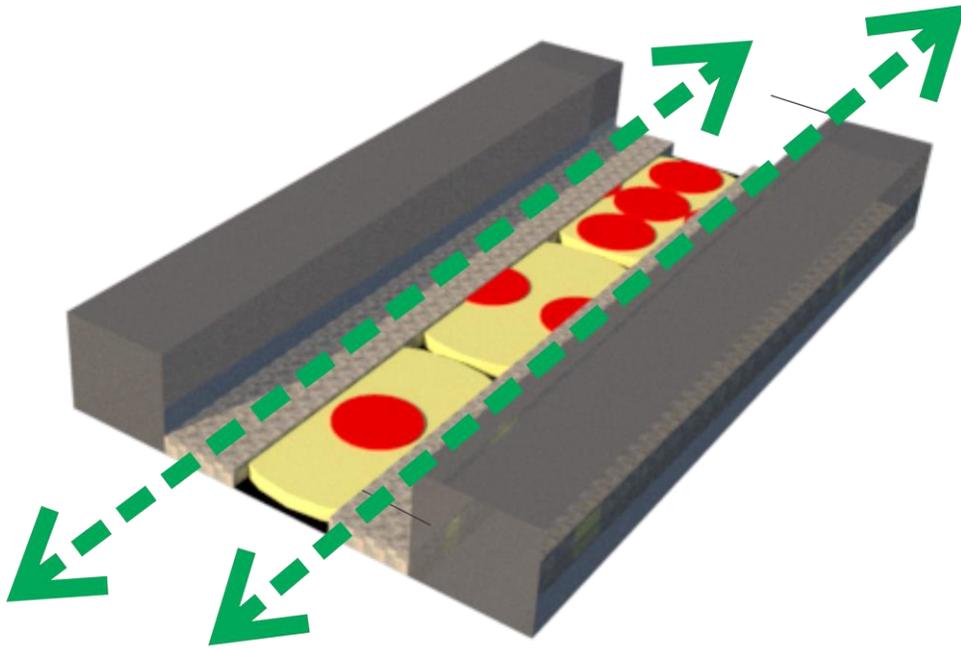
Célula multi cromo: Plaza con 3 o más cromos que establecen actividades de interacción comercial, de esparcimiento de simplemente zonas de descanso para los transeúntes.

FUENTE: Autoría propia

GRAFICO 61: Función celular



Las células se encargan de unificar los locales comerciales y los cromosomas se encargan de estructurar o configurar los espacios que van a complementar.



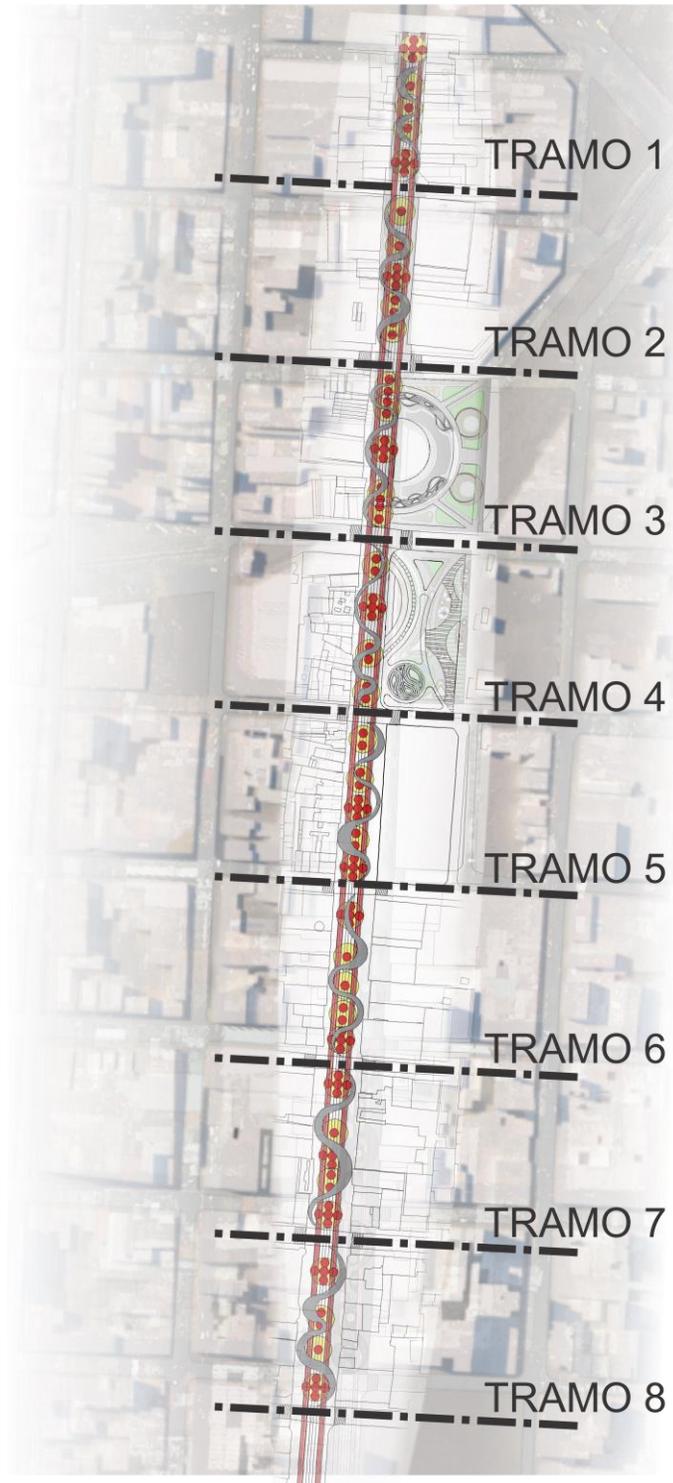
FUENTE: Autoría propia.

luego aparecen dos ejes continuos que fracturan el espacio de la célula, pero conserva los cromosomas, garantizando un excelente flujo sobre el andén comercial y dividiendo los espacios de interacción y esparcimiento para que no interfieran con el actual comercio.

### **CONFIGURACION CELULAR**

La configuración celular es el último paso antes de la fase de diseño. en esta se determina dependiendo de las necesidades y de las actividades la entrega de una célula que será el principal guía estructurante del diseño urbano de la Av. 6.

GRAFICO 62: Configuración celular Av. 6



FUENTE: Autoría propia **INTERVENCION AV.6**

### Intervencion Av. 6



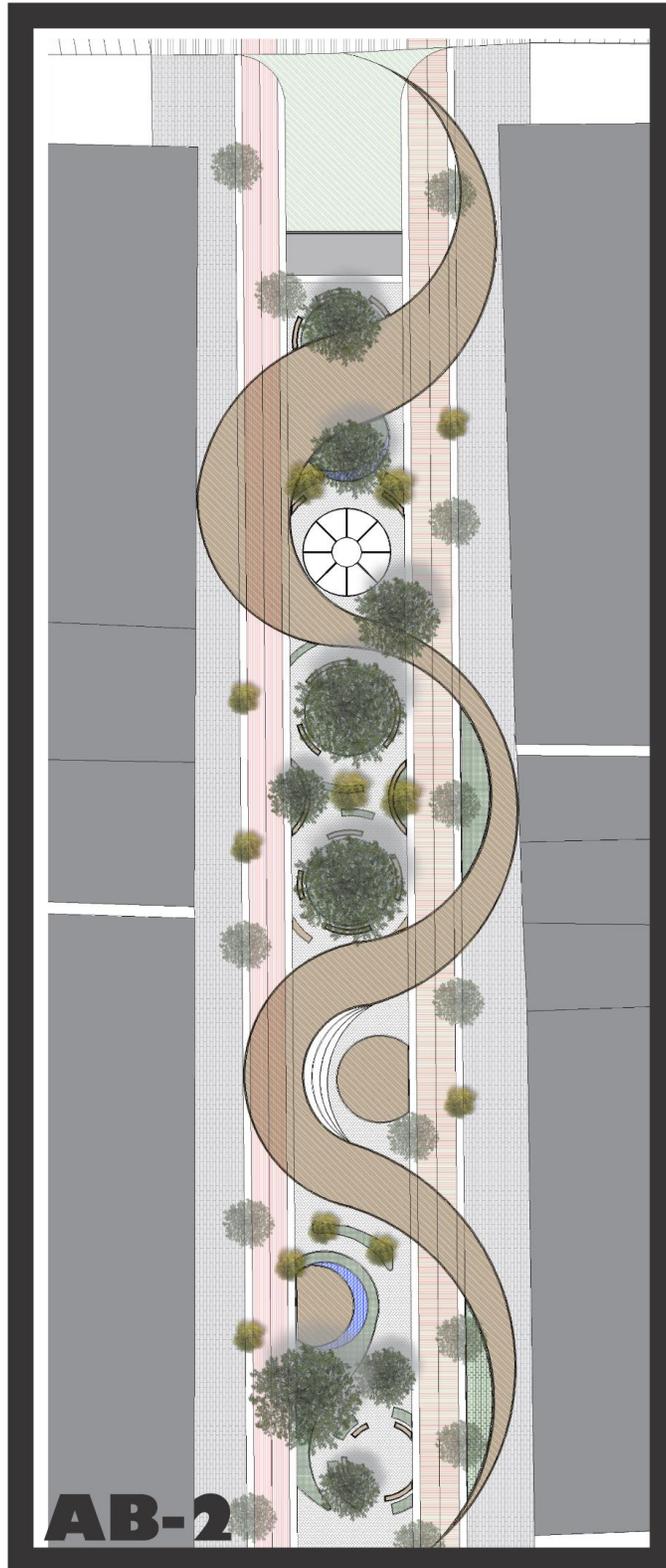
FUENTE:Autoría propia

AB-1



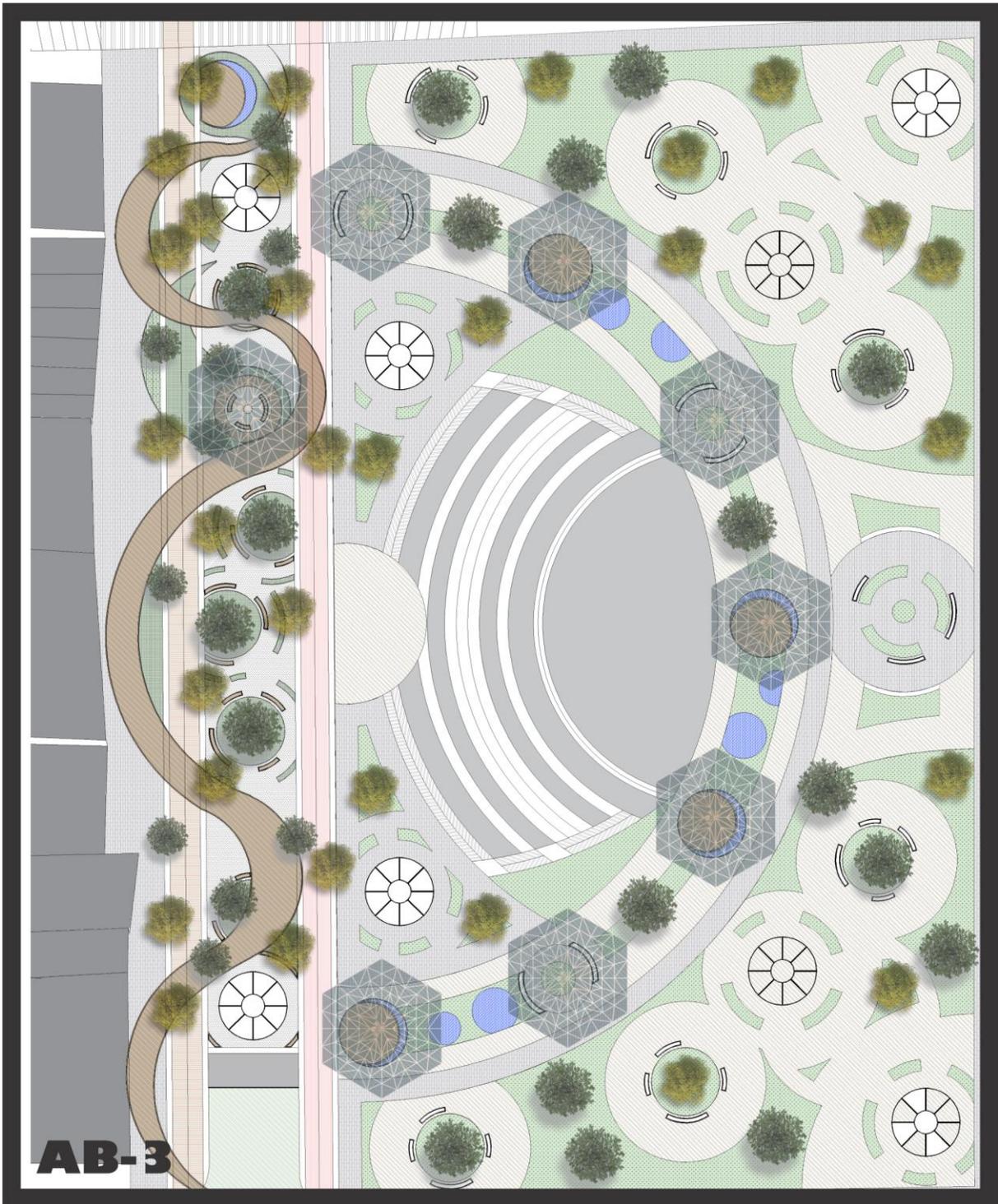
FUENTE Autoría propia

AB-2



FUENTE: Autoría propia

AB-3



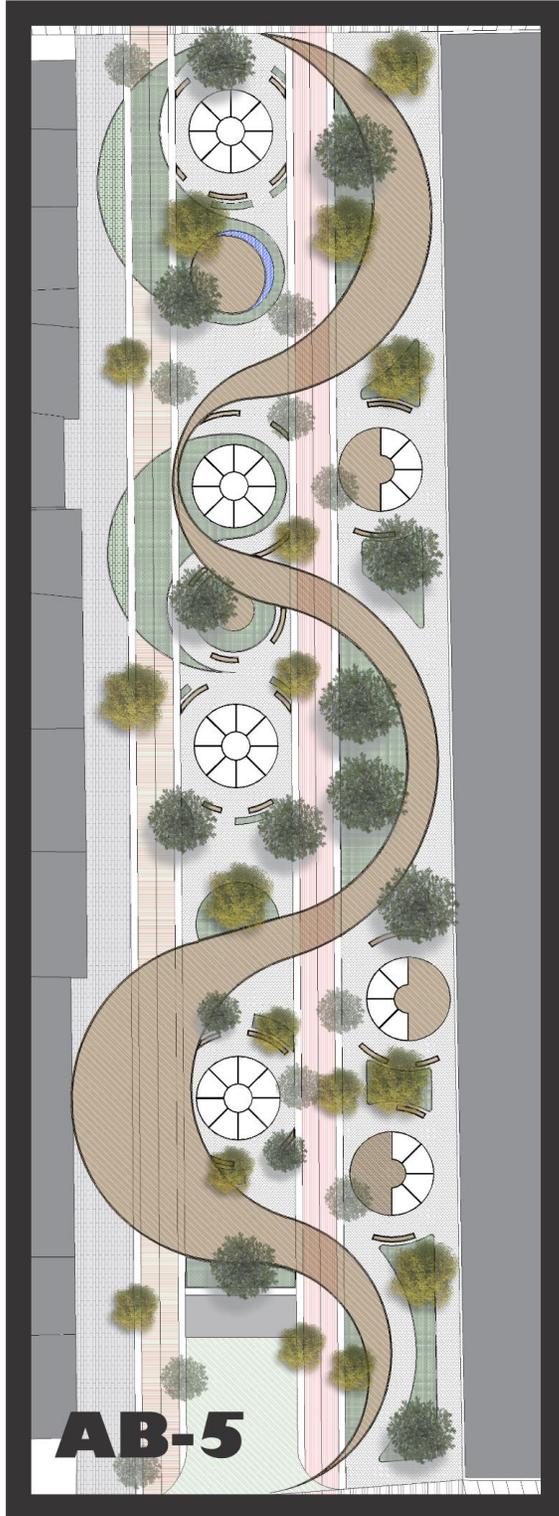
FUENTE: Autoría propia

AB-4



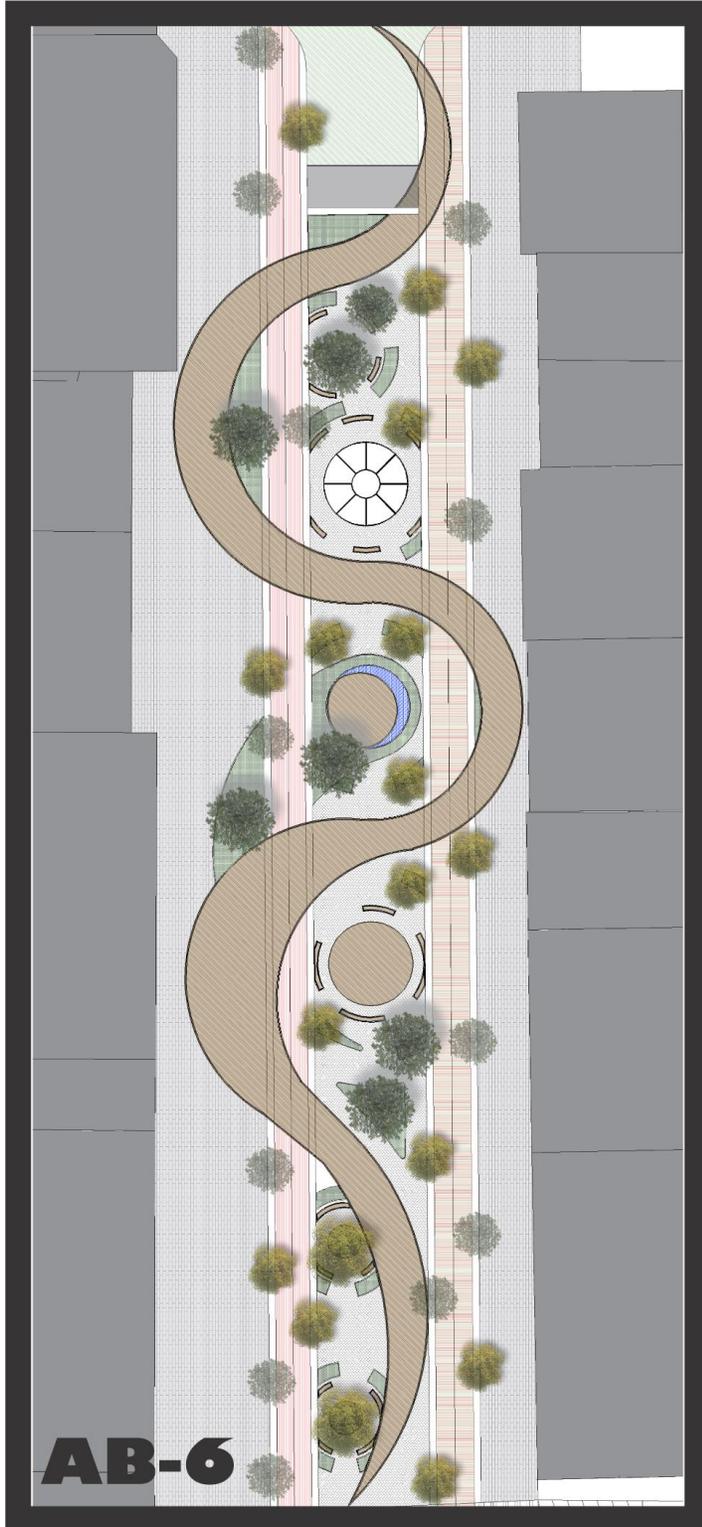
FUENTE: Autoría propia

AB-5



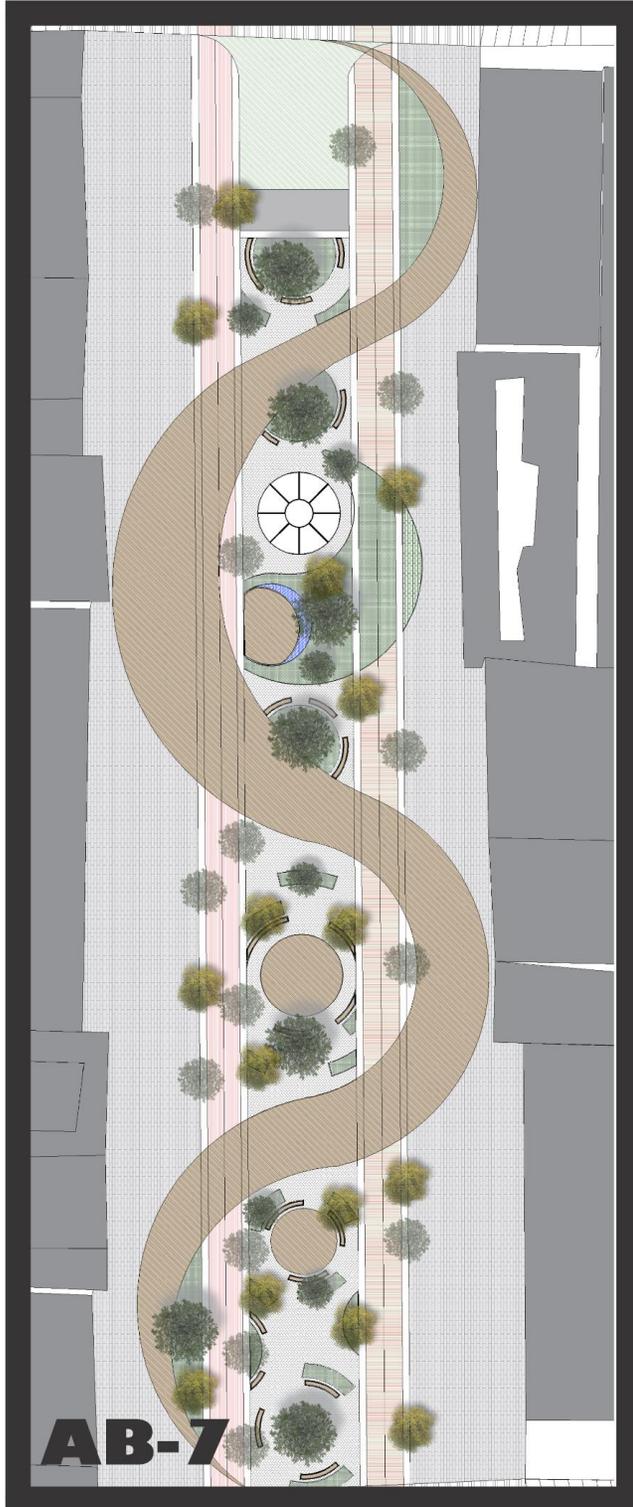
FUENTE: Autoría propia

AB-6



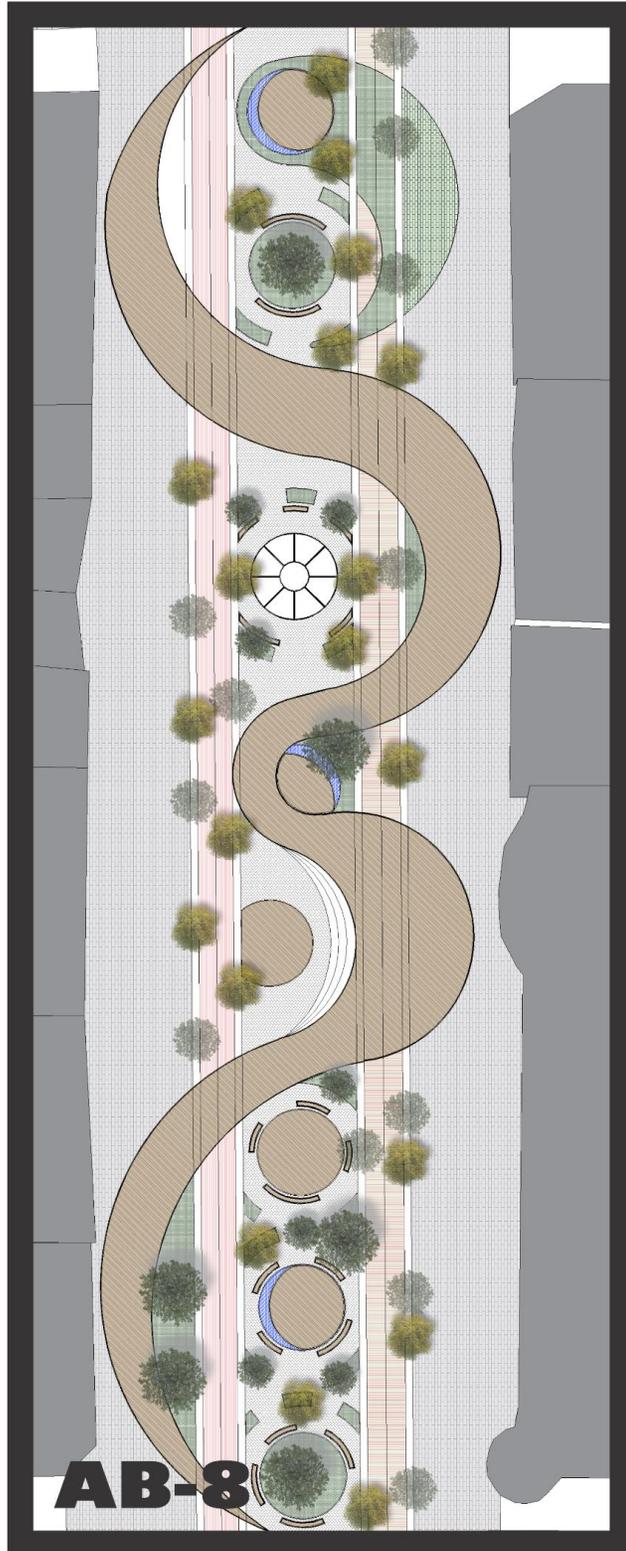
FUENTE: Autoría propia

AB-7



FUENTE: Autoría propia

AB-8



FUENTE: Autoría propia





FUENTE: Autoría propia

**MATERIALIDAD**

**ADOQUÍN DE CONCRETO**  
 Este material se conserva la morfología del andén con el resto de la comuna. Es el material predominante en los andenes del sector, por ende aplicarlo al proyecto conserva la armonía entre el sector y la nueva propuesta sobre la Av. sexta.

**ADOQUÍN DE ARCILLA**  
 La arcilla es un material dominante en la ciudad y el departamento, por ello se elige el adoquín de arcilla para establecer el pasaje peatonal que rompe con la línea recta de los andenes del sector (cinta moebius). Este pasaje es el más predominante por su forma, por ende se establece a la arcilla como material predominante del proyecto.

**POLICARBONATO**  
 Este es un material ideal para este proyecto pues su característica que permite la entrada solar indirecta permite que las cubiertas planteadas en el proyecto no rompan con ese concepto de "espacio abierto" que tiene el proyecto como principal.

**METAL**  
 Ideal para suplir la necesidad de estructura para las cubiertas en bicarbonato. El material permite la construcción de grandes estructuras con poca ocupación del espacio, ideal para conservar el concepto de "espacio abierto" pero darle un toque arquitectónico al urbanismo. Este también permitirá la instalación de los puntos de conexión mediante elementos futuristas.

**CUBICULO 9M2**  
 el modulo arquitectónico también dispone de una segunda fase que es pensada en el crecimiento del vendedor ambulante en su punto de trabajo, pero también para establecer baños público y puntos de primeros auxilios que complementen el proyecto urbano arquitectónico

FUENTE: Autoría propia

## 6.CONCLUSIONES

Finalmente, en la trayectoria que hemos realizado con este proyecto de investigación y proyección, seguimos notando el crecimiento de la ciudad sin un orden y planteamiento para un desarrollo, el usuario sigue siendo el eje central y el motor de ejecución ya que da el dictamen de como sigue el funcionamiento de la comuna 1 en la Av. 6ta, como sigue siendo un factor principal le relevancia económica al momento de diseñar y poder tomar actos contundentes en el proceso creativo para cualquier arquitecto, el diseñar un parque seccional con múltiples formas de desarrollo nos ayuda a entender que somos usuarios cambiantes y debemos ajustarnos a múltiples necesidades, hacer un proceso investigativo e ir nutriéndose de diversa información para lograr cumplir las necesidades básicas para el habitante informal y asegurándole una mejor calidad de vida, donde se vuelve a enfatizar que ellos deben tomar esos equipamientos y áreas como propias y así de esta manera prolongar la vida útil de las áreas entregadas, cada detalle fue minuciosamente pensado y diseñado para lograr el objetivo planteado en esta etapa del proyecto, auto enriqueciendo nuestro conocimiento y replanteando la labor que tenemos como arquitectos al creer para crear experiencias al millón de usuarios que van atravesar con el transcurso del tiempo.

- Aprovechamiento de la vía publica, modificando la malla vial existente y replanteando las nuevas necesidades y entendiendo el usuario que se encuentra en ella.
- Prioridad del usuario peatonal y vendedor informal que habita en esta área, no podemos irrumpir una tradición con nuevas ofertas arquitectónicas, debemos captar la necesidad y volverla una prioridad para un mejor desarrollo.
- El desarrollo de los factores negativos y la transmutación para generar nuevas alternativas mas amigables y mucho más compatibles con el entorno/usuario.

## 7.BIBLIOGRAFIA

LA CIUDAD GENERICA "REM KOOLHAS" MARZO 2009.

TEORIA GENERAL DE LOS SISTEMAS "LUDWING VON BERTALAFFY" 1928.

EN LOS LIMITES DEL LENGUAJE ARQUITECTONICO "JUAN PUEBLA PONS", MAYO 2007.

EL ARTE EN EL ESPACIO PUBLICO Y CIUDADES SOSTENIBLES "OSCAR GARCIA CUENTAS" 2014.

TEORIA DE LA ESTRUCTURACION Y LOS ESTUDIOS URBANOS "HUGO MARCELO ZUNINO" BARCELONA ESPAÑA, AGOSTO 2000.

LAS TEORIAS DEL DISEÑO URBANO EN LA CONCEPTUALIZACION DEL ESPACIO URBANO Y SUS DOS CATEGORIAS: ESPACIO PUBLICO Y ESPACIO PRIVADO. "CAROLINA BECOMO" CARACAS VENEZUELA, 2011.

EL URBANISMO TACTICO COMO INSTRUMENTO PARA LA MANIFESTACION SOCIAL Y URBANA DE LA SOCIEDAD "ELKIN LUNA, ANDRES OCAMPO", MEDELLIN COLOMBIA, NOVIEMBRE 2019.

CINTA INFINITA Y CINTA ESPECIAL: RECURSOS OPUESTOS "MARCO MONJE", AGOSTO 2013.

THE HIGH LINE "JAMES CORNER, CHARLES RENFRO, PIET OIOLF", NEW YORK. 2003.

PLAN DE RENOVACION URBANA PARA EL CORREGIMIENTO DE CALIDONIA, PANAMA, AGOSTO 2015.

CALLE FRANCISCO L MADERO. MEXICO DF.

PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL (2020-2023), [https://www.asocapitales.co/nueva/wp-content/uploads/2020/11/Cucuta\\_Plan-de-Desarrollo-Municipal\\_2020-2023.pdf](https://www.asocapitales.co/nueva/wp-content/uploads/2020/11/Cucuta_Plan-de-Desarrollo-Municipal_2020-2023.pdf).



POT DE CUCUTA, <http://cucuta.gov.co/acuerdo-022-del-19-de-diciembre-de-2019-plan-de-ordenamiento-sql/>.

AREA METROPOLITANA DE CUCUTA TERRITORIO FUNCIONAL Y SOSTENIBLE, <https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9259/PDA-Area-Metropolitana-de-Cucuta.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

DECRETO 1077 DEL 2015 SECTOR VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO. <HTTPS://WWW.FUNCIONPUBLICA.GOV.CO/EVA/GESTORNORMATIVO/NORMA.PHP?I=77216>.