

CARACTERIZACIÓN HISTÓRICA DEL CORREDOR DE MOVILIDAD
PAMPLONA – CÚCUTA

VILLALBA CUENTAS LILIANA PAOLA

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
PAMPLONA NORTE DE SANTANDER
2020

CARACTERIZACIÓN HISTÓRICA DEL CORREDOR DE MOVILIDAD
PAMPLONA – CÚCUTA

VILLALBA CUENTAS LILIANA PAOLA

TRABAJO DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO PARA OPTAR POR
EL TITULO DE ARQUITECTO

TUTOR Y ARQUITECTO ALIRIO RANGEL WILCHES

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FALCULTAD DE INGENERIAS Y ARQUITECTURA
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
PAMPLONA NORTE DE SANTANDER

2020

Tabla de contenido

PROLOGO.....	15
INTRODUCCIÓN.....	17
CAPITULO I.....	20
1. CONCEPTUALIZACIÓN.....	20
1.1. MARCO TEORICO – CONCEPTUAL.....	20
1.2. TENDENCIAS.....	21
1.2.1. Patrimonio industrial.....	21
1.2.2. Arquitectura para el Transporte.....	21
1.2.3. Paisaje Cultural.....	22
.....	22
1.3. NORMAS.....	23
CAPITULO II.....	24
2. CONTEXTUALIZACIÓN.....	24
2.1. NIVELES Y ESCALAS PARA EL ANÁLISIS REGIONAL.....	24
2.2. LOCALIZACIÓN.....	25
1.1. ESCALA MACRO Infraestructura Vial Y Transporte.....	30
1.2. ESCALA MACRO Sistema Ambiental.....	35

1.2.2. Área de contexto Jurisdicción actual de los departamentos de Santander y Norte de Santander, Riesgos.	39
1.3. ESCALA MACRO Dinámica Demográfica y Poblacional	41
1.4. ESCALA MACRO Vocación Actual.....	43
1.4.2.1. Proyectos Viales	47
1.4.2.2. Proyectos que quedarán pendientes.....	52
1.4.2.3. En Aeropuertos	54
1.4.2.4. Propuestos.....	54
1.4.2.5. Vías Férreas	54
1.5. ESCALA MESO Infraestructura Vial y Transporte.....	59
1.5.2. Diagnostico Vial Secundario de Norte de Santander	61
1.6. ESCALA MESO Sistema Ambiental	64
1.6.1.1. Clasificación de Riesgos por Remoción en Masa	68
1.7. ESCALA MESO Dinámica Demográfica Poblacional.....	69
1.8. ESCALA MESO Vocación Actual del Suelo.....	71
1.9. TRES SUBREGIONES Infraestructura Vial y Transporte	80
1.10. TRES SUBREGIONES Sistema Ambiental	83
1.11. TRES SUBREGIONES Riesgos.....	85
1.12. TRES SUBREGIONES Dinámica Demográfica Poblacional	87

1.13.	REDES DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS ESCALA SUBREGIÓN.	
	88	
1.14.	ESCALA MICRO Infraestructura Vial y Transporte, Trazado Actual de la VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.....	94
1.15.	ESCALA MICRO Sistema Ambiental, TRAZADO ACTUAL DE LA VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.	98
1.15.1.	ESCALA MICRO Riesgos, TRAZADO ACTUAL DE LA VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.	100
1.16.	ESCALA MICRO Dinámica Demográfica y Poblacional, TRAZADO ACTUAL DE LA VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.	102
1.17.	ESCALA MICRO Vocación Actual de Suelo, TRAZADO ACTUAL DE LA VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.....	104
CAPITULO III		106
2.	MARCO HISTORICO.....	106
2.1.	Transformación de las Unidades Político Administrativas	106
2.2.	Evolución de la red urbana.	112
2.3.	Población	132
2.4.	Movilidad.....	150
2.4.1.1.	Siglo XVI:	150
2.4.1.2.	Camino 1805 Provincia de Pamplona.	151
2.4.1.3.	Siglo XVIII - XIX	152

2.4.1.4.	Caminos Caldas 1808.....	153
2.4.1.5.	Caminos 1808 Corregimiento Pamplona	154
2.4.1.6.	Siglo XX 1927	155
2.4.1.7.	Siglo XX 1951	156
2.4.1.8.	Caminos 2019 Departamento Santander y Norte de Santander...	157
2.4.1.9.	Caminos Siglo XXI	158
2.5.	Patrimonio.....	159
RECOMENDACIONES		177
REFERENCIAS		178

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Distribución y Caracterización de la Red Vial Nacional.....	31
Gráfico 2 Estado de la Red Vial Pavimentada	33
Gráfico 3 Estado de la Red Vial No Pavimentada	34
Gráfico 4 Departamentos con mas Población.....	42
Gráfico 5 PIB de Santander	56
Gráfico 6 PIB de Norte de Santander	57
Gráfico 7 Diagnostico Vial Secundario.....	61
Gráfico 8 Cultivos Permanentes y Transitorios.....	65
Gráfico 9 PIB por Actividad Economica	77

INDICE DE TABLAS

Table 1 Ruta del Cacao.....	51
Table 2 Longitud de Categorías.....	60
Table 3 Parques Naturales.....	66
Table 4 Reserva Forestal.....	66
Table 5 Reserva Indígena.....	66
Table 6 Amenaza por Remoción en Masa.....	68
Table 7 6 Unidades Funcionales.....	96
Table 8 seis Unidades Funcionales.....	97

INDICE DE ILLUSTRACIONES

Ilustración 1 Línea de Tiempo Normas Destacadas.....	23
Ilustración 2 Análisis y Diagnóstico Urbano-Regional Arq.María Angélica Bernal Granados.....	24
Ilustración 3 Estrategias de PND	45
Ilustración 4 Estrategias de PND	46
Ilustración 5 Seis Unidades Funcionales.....	48
Ilustración 6 Proyecto Río Magdalena	49
Ilustración 7 Autovia Bucaramanga-Pamplona	50
Ilustración 8 Diagrama Ruta del Cacao	52
Ilustración 9 Red Ferrea de Colombia.....	55
Ilustración 10 Población	70
ilustración 11 Seis Tramos de la Vía Cúcuta - Pamplona	95

INDICE DE MAPAS

Mapa 1 Departamentos de Santander y Norte de Santander	25
Mapa 2 Área de estudio Escala Macro - nivel departamento. Departamento de Norte de Santander.	26
Mapa 3 Comprende las Región Oriental, Sur-Oriental y Sur-Occidental.	27
Mapa 4 Escala micro, trazado actual de la vía Cúcuta-Pamplona	28
Mapa 5 Vías Principales de Santander y Norte de Santander	30
Mapa 6 Vías primarias de Santander y Norte de Santander	32
Mapa 7 Eacala Macro, Ecosistemas, Paramos y Áreas Protegidas	35
Mapa 8 Riesgos, Remoción en Masa y Inundaciones	39
Mapa 9 Población Actual de los dos Departamentos.....	41
Mapa 10 Vocación Actual del Suelo	43
Mapa 11 Vías 4G	47
Mapa 12 Sistema Vial Norte de Santander.....	59
Mapa 13 Diagnostico Vial Secundario	62
Mapa 14 Sistema Ambiental Escala Meso.....	64
Mapa 15 Área por Remoción en Masa Escala Macro	67
Mapa 16 Mapa de Población Escala macro.....	69
Mapa 17Vocación del Suelo Macro	71

Mapa 18 Venezolanos en Norte de Santander	79
Mapa 19 Vías Subregiones	80
Mapa 20 Ambiental Meso	83
Mapa 21 Riesgos Escala Meso.....	85
Mapa 22 Población Meso.....	87
Mapa 23 Cobertura Educación Media.....	88
Mapa 24 Subregión Oriental	89
Mapa 25 Subregión Suroriental	89
Mapa 26 Subregión Suroccidental	90
Mapa 27 Deficit Cualitativo de Vivienda.....	90
Mapa 28 vías del trazado Cúcuta-Pamplona	94
Mapa 29 Sistema Ambiental Escala Micro.....	98
Mapa 30 Riesgos Escala de Intervención	100
Mapa 31 Dinamica Poblacional Escala Micro	102
Mapa 32 Vocación del Suelo Escala Micro	104
Mapa 33 Provincia de Tunja - Caro / Moreno y Escandón.....	106
Mapa 34 Estado Soberano de Santander	107
Mapa 35 Mapa del siglo XX	108
Mapa 36 Maa Provincia Pamplona	109

Mapa 37 Cantón de Pamplona	110
Mapa 38 Municipio de Pamplona.....	111
Mapa 39 Mapa de la Provincia de Pamplona.....	112
Mapa 40 Mapa del Corográfico de la Provincia de Pamplona	115
Mapa 41 Provincia de Tunja - Caro / Moreno y Escandón.....	120
Mapa 42 Estado Soberano de Santander	126
Mapa 43 Escala macro dos departamentos.....	131
Mapa 44 Mapa de población de Cantones y Provincia	132
Mapa 45 Mapa de Población del Estado Soberano de Santander.....	134
Mapa 46 Mapa de Santander y Norte de Santander del año 1918	137
Mapa 47 Mapa de Santander y Norte de Santander del año 1938	141
Mapa 48 Mapa de Santander y Norte de Santander del año 2018.....	145
Mapa 49 Diagrama de Movilidad Siglo XVI.....	150
Mapa 50 Caminos 1805 Provincia de Pamplona	151
Mapa 51 Diagrama de Movilidad Siglo XVIII – XIX	152
Mapa 52 Caminos Caldas 1808.....	153
Mapa 53 Caminos 1808 Corregimiento Pamplona	154
Mapa 54 Diagrama de movilidad Siglo XX 1927.....	155
Mapa 55 Diorama de Movilidad Siglo XX 1951	156

Mapa 56 Caminos 2019 Departamento Santander y Norte de Santander	157
Mapa 57 Caminos Siglo Actual.	158
Mapa 58 Bienes Nacionales, Departamentales y Municipales.....	159
Mapa 59 Bienes identificados sin declaratoria	166
Mapa 60 Unidad Funcional 1	169
Mapa 61 Unidad Funcional 2	170
Mapa 62 Unidad Funcional 3	171
Mapa 63 Unidad Funcional 4	172
Mapa 64 Unidad Funcional 5	173
Mapa 65 Unidad funcional 6	174
Mapa 66 - 6 Unidades Funcionales	175
Mapa 67 Ubicación de BIC con Fotos.....	176

AGRADECIMIENTOS

Principalmente a Dios por permitirme tener y disfrutar a mi familia, gracias a mi familia por apoyarme en cada decisión y proyecto, gracias por creer en mí, gracias a mi tutor por permitirme cumplir con excelencia el desarrollo de esta tesis, gracias a mi hija quien es mi inspiración para salir adelante cada día.

PROLOGO

En esta monografía de trabajo de grado Liliana Paola Villalba Cuentas presenta el diagnóstico y caracterización de la ruta estratégica por excelencia para el departamento de Norte de Santander, en el tramo comprendido entre Pamplona y Cúcuta. En el documento se destacan los siguientes aspectos:

La compilación de los hallazgos de Bienes de Interés Cultural - BIC sin declaratoria, encontrados a lo largo de los años 2014 a 2020 por el semillero de investigación *Eupalinos* en las áreas de estudio e influencia del corredor de movilidad, material obtenido directamente por trabajo de campo que ha sido georreferenciado y contrastado con el trazado de la Doble Calzada actualmente en ejecución.

El análisis del corredor de movilidad en una perspectiva histórica, iniciando desde el Camino Real a Maracaibo o *Ruta carabina* en el siglo XVI, mostrando las transformaciones de la red caminera (incluyendo la presencia de la Compañía del Ferrocarril de Cúcuta).

La digitalización de mapas históricos encontrados en archivos de consulta pública, con el fin de iniciar la cuantificación y cualificación de las relaciones funcionales, centralidades y dinámicas de poblamiento.

La identificación de los cambios en las unidades político-administrativas que se han dado desde la conformación de la red urbana de la Provincia de Pamplona en la Colonia como resultado del procesamiento de los mapas históricos.

A partir del material que hoy se entrega, el grupo de investigación *Urbanía* cuenta con los insumos necesarios para continuar el proyecto con la formulación de una propuesta de paisaje cultural para este corredor, en virtud de sus unidades de

paisaje, arquitectura industrial, arquitectura para el transporte y otros Bienes de Interés Cultural que se pueden integrar con la oferta de las áreas naturales de conservación, en un territorio que requiere por una parte la valoración de su patrimonio inmueble como la reactivación económica con renglones como el turismo cultural, apartándose de la mentalidad de las economías extractivas.

Es un avance del proyecto de investigación adelantado por Liliana Villaba con la arquitecta Mónica Bibiana Botello Arciniegas y quien escribe estas líneas, titulado *Aplicación de Sistemas de Información Geográfica - SIG en el análisis del proceso histórico de poblamiento y ocupación territorial de Norte de Santander*, proyecto aprobado en la Convocatoria Interna de la Vicerrectoría de Investigaciones de la Universidad de Pamplona en 2019.

Msc. Arq. Alirio Rangel Wilches
Pamplona, noviembre de 2020

INTRODUCCIÓN

La presente propuesta plantea el estudio del espacio geo histórico del sector comprendido entre el corredor de movilidad Cúcuta-Pamplona para con herramientas SIG cartografiar los diferentes momentos y evaluar el impacto sobre el territorio de los diferentes sistemas de movilidad históricos (camino reales, ferrocarril, carreteras) hasta el periodo actual, donde se estudiará el impacto de la construcción de la doble calzada.

PALABRAS CLAVE: Movilidad, Patrimonio Inmueble, Historia Urbana, Norte de Santander (Colombia) SIG, Patrimonio Industria.

RESUMEN

Esta investigación se realizó con el fin de Caracterizar mediante Sistemas de Información Geográfica - SIG para medir el impacto del trazado de la doble calzada Cúcuta – Pamplona en la conservación de los Bienes de Interés Cultural – BIC ubicados en el área de influencia, con las herramientas SIG se aplicaron para el análisis y la Historia Urbana-Regional, estos mapas ayudaran a condensar varios aspectos de la realidad de una zona cuyo objetivo es reconocer la existencia de patrones espaciales sobre algún fenómeno de interés con esto se puede realizar nueva cartografía en donde también ubicarían los BIC interés cultural de nivel nacional, departamental y local los cuales estarían georreferenciados.

ABSTRACT

This research was carried out in order to Characterize by means of Geographic Information Systems - GIS to measure the impact of the layout of the dual carriageway Cúcuta - Pamplona in the conservation of Assets of Cultural Interest - BIC located in the area of influence, with the tools GIS were applied for the analysis and Urban-Regional History, these maps will help to condense various aspects of the reality of an area whose objective is to recognize the existence of spatial patterns on some phenomenon of interest with this, new cartography can be carried out where also They would locate the BICs of cultural interest at the national, departmental and local levels, which would be georeferenced.

CAPITULO I

1. CONCEPTUALIZACIÓN

1.1. MARCO TEORICO – CONCEPTUAL

La investigación se enmarca en dos referentes principales: por una parte, la escuela francesa de Historia Urbana, siguiendo el precepto de Fernand Braudel de comprender "el espacio históricamente construido". Responde a una dinámica global enunciada desde la perspectiva de la sociología histórica por el autor alemán Norbert Elias – el Proceso de Civilización – y particularmente al Proceso de Urbanización, común a las sociedades occidentales (en particular, esta investigación se centrará en la hispanización del territorio regional en el momento colonial, con su ulterior modernización en los siglos XIX y XX).

De otra parte, la tendencia de los últimos veinte años en Italia y España por consolidar una Arqueología de la Arquitectura, en aras de comprender los procesos técnicos mediante los cuales se construye el territorio, la ciudad y el espacio habitable en general. Esta tendencia es una extensión de la escuela clásica de la Historia Urbana que se centraba en la descripción morfológica del tejido urbano, el emplazamiento particular de la ciudad y la comparación de las lógicas de ocupación (de las ciudades), la configuración de las redes urbanas (entendidas como sistemas de centros poblados que progresivamente permiten el control del territorio) y el proceso de ocupación territorial. Aplica el concepto de análisis estratigráfico, propio del método arqueológico, para desglosar las distintas capas que a través del tiempo constituyen una evidencia de la presencia humana organizada o huellas de la cultura material.

1.2. TENDENCIAS

1.2.1. Patrimonio industrial

Se enmarcan en las cartas internacionales de patrimonio industrial lo definen como: “El conjunto de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”. (Carta de Nizhny Tazgil- 2003). El patrimonio industrial tiene consecuencias históricas significativas para el desarrollo de asentamientos a través de la historia, el valor social hace parte fundamental del patrimonio industrial ya que en la inclusión de un medio de transporte industrializado estimula a la sociedad a mejorar la infraestructura urbana de ciudades, ayuda a mejorar la calidad de vida de dichas sociedades en su andar diario, la comercialización de productos el ferrocarril de Cúcuta fue muy importante porque ayudo al crecimiento poblacional y comercial de todo su búffer de movilidad de pamplona hasta puerto Santander, puede servir para la reactivación de la economía asociada con el turismo cultural.

1.2.2. Arquitectura para el Transporte

Según Jorge Daniel Tartarini “A partir de la segunda posguerra, la pérdida de protagonismo del tren frente a otros medios de transporte, junto con la ausencia de políticas de desarrollo y adaptación del sistema a los nuevos tiempos, contribuyeron -entre otras causas- a su progresivo deterioro físico y funcional y a la pérdida de la coherencia y calidad que desde su origen lo caracterizaron. Frente a éste estado de situación, no es fácil responder a la pregunta: ¿cómo es en verdad la arquitectura

ferroviaria en Latinoamérica hoy? Mito y realidad se entrecruzan al abordar uno de los fenómenos de transferencia tecnológica y cultural más ricos del continente.” La Vía Cúcuta – Pamplona fue la línea sur del antiguo Ferrocarril de Cúcuta que fue uno de los transportes más importantes de la época y tiene gran relevancia histórica porque gracias a él se dio gran parte del crecimiento de ciertos municipios del corredor de movilidad.

1.2.3. Paisaje Cultural

Según el Ministerio de cultura “el Paisaje Cultural Cafetero de Colombia (PCC): El PCC constituye un ejemplo sobresaliente de adaptación humana a condiciones geográficas difíciles sobre las que se desarrolló una caficultura de ladera y montaña. Se trata de un paisaje cultural en el que se conjugan elementos naturales, económicos y culturales con un alto grado de homogeneidad en la región, y que constituye un caso excepcional en el mundo.” En este paisaje se combinan el esfuerzo humano, familiar y generacional de los caficultores con el acompañamiento permanente de su institucionalidad.

En el corredor de movilidad existen elementos naturales, culturales y económicos con gran potencial para ser protegidos.

1.3. NORMAS

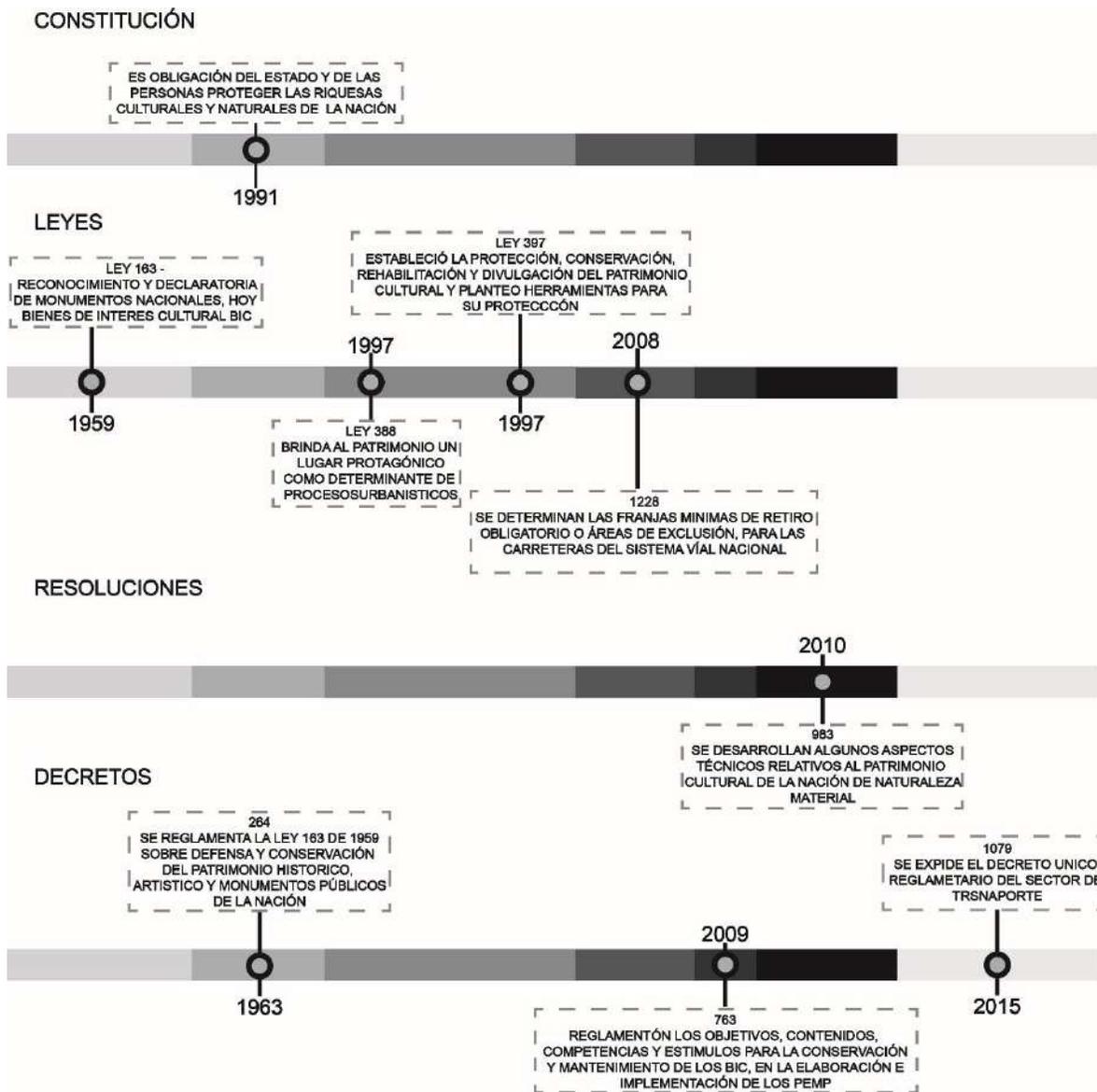


Ilustración 1 Línea de Tiempo Normas Destacadas

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2019

Se hizo una línea de tiempo por jerarquías desde la Constitución Política, Leyes, Resoluciones y Decretos de la norma más antigua que es de 1959 hasta el 2015.

CAPITULO II

2. CONTEXTUALIZACIÓN

2.1. NIVELES Y ESCALAS PARA EL ANÁLISIS REGIONAL



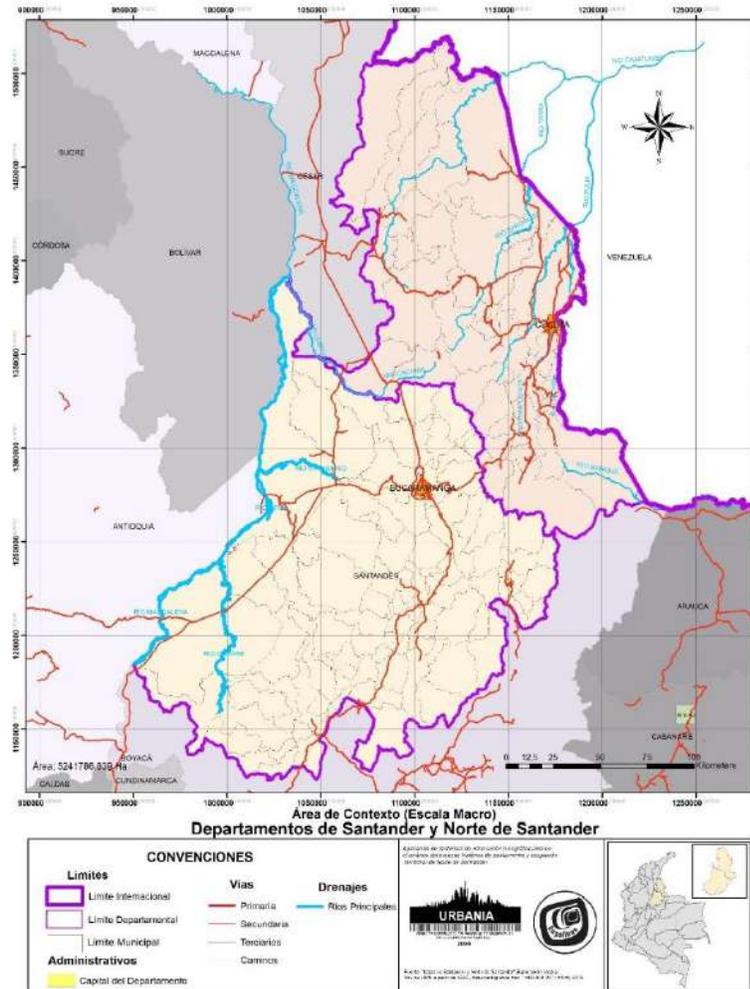
Ilustración 2 Análisis y Diagnóstico Urbano-Regional Arq. María Angélica Bernal Granados

Fuente: (Bernal M. A., 2015)

Según el documento de María Angélica Bernal Granados se utilizó esta metodología para abordar cuatro niveles y tres escalas de análisis, la escala macro abarca los dos departamentos de Santander y Norte de Santander, la escala meso área de estudio que abarca el departamento de Norte de Santander, la escala meso área de influencia abarca las tres subregiones de Norte de Santander que son: la Oriental, Sur-Oriental y Sur-Occidental; la escala micro que es el área de intervención abarca el corredor de movilidad Cúcuta-Pamplona, demarcando el área de inclusión de 60 M y el área de intervención de 500M.

2.2. LOCALIZACIÓN

2.2.1. Escala Macro: Área de contexto Jurisdicción actual de los departamentos de Santander y Norte de Santander.



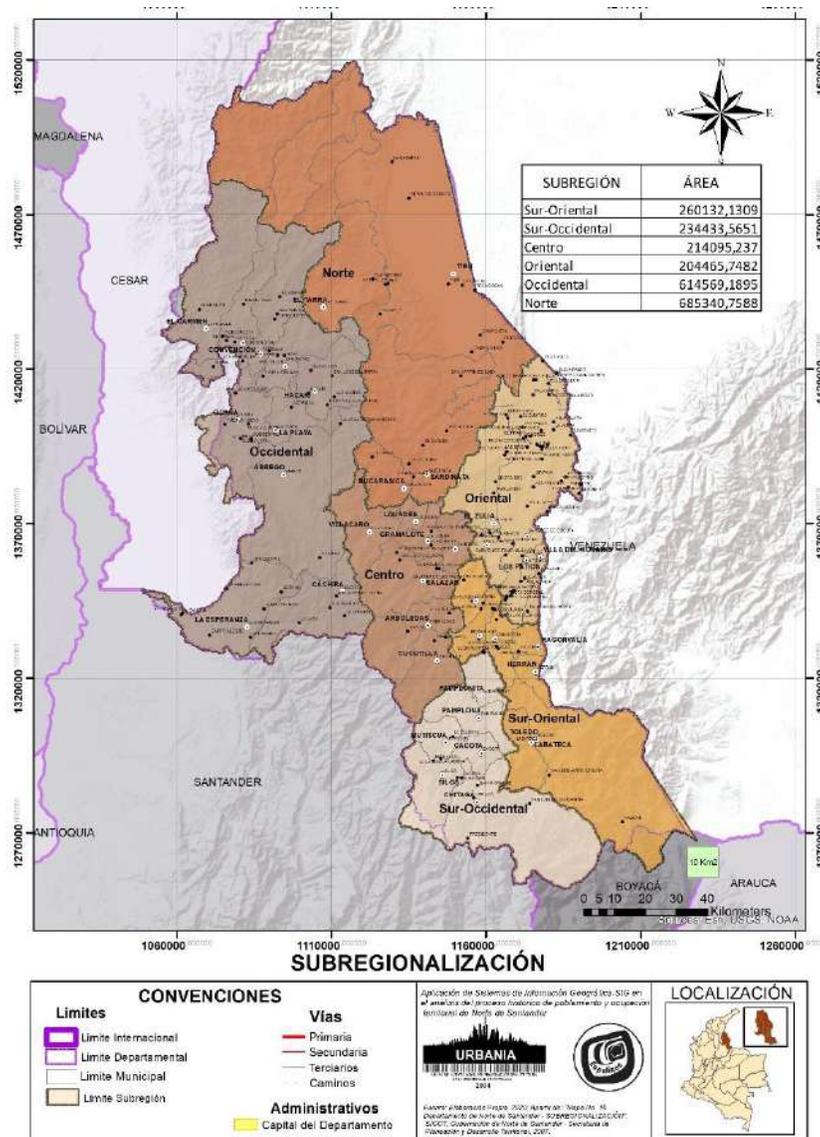
Mapa 1 Departamentos de Santander y Norte de Santander

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2019; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La zona centro oriental se compone con los dos departamentos, capitales departamentales, subnodos de cada departamento. Esta delimita el proceso de

poblamiento de ocupación territorial de la región al igual que la construcción histórica de la red caminera.

2.2.2. Escala Meso: Área de Contexto Jurisdicción actual de Norte de Santander.

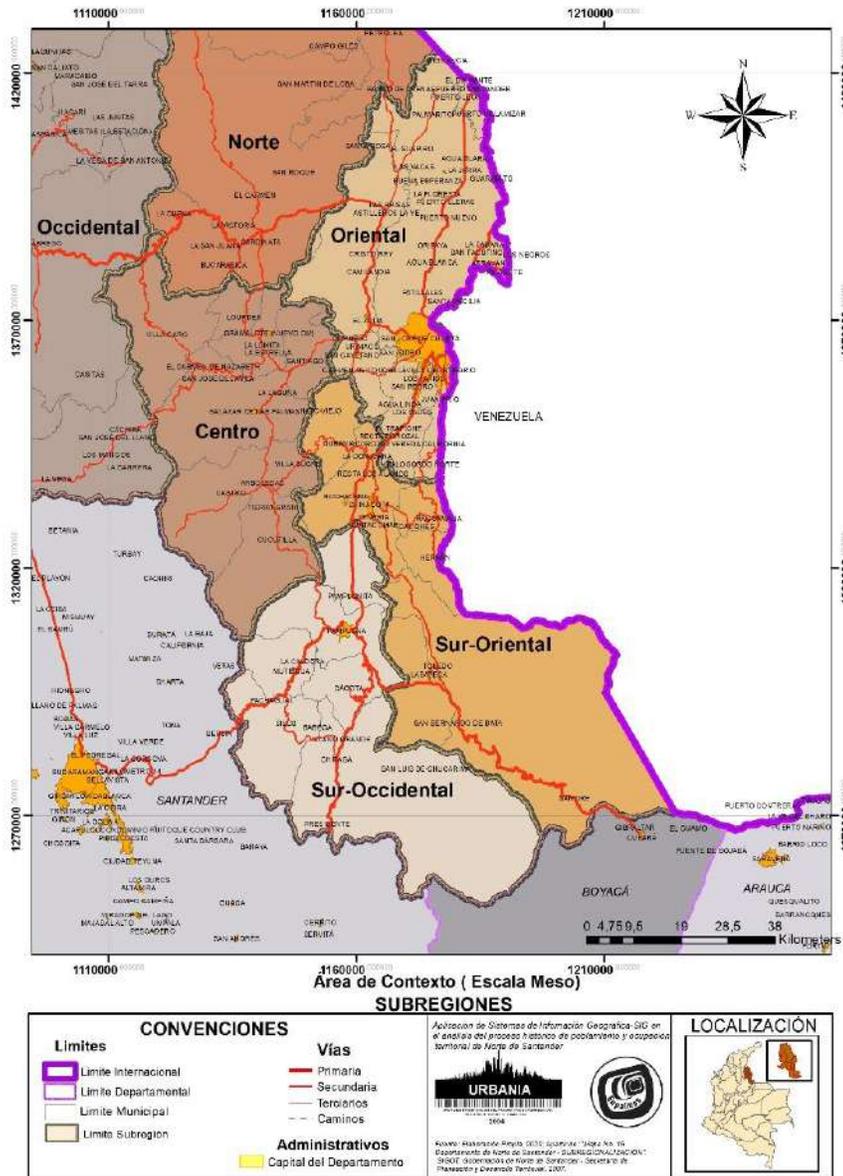


Mapa 2 Área de estudio Escala Macro - nivel departamento. Departamento de Norte de Santander.

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2019; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

El departamento cuenta con 40 municipios y 6 Subregiones, la capital del departamento de Cúcuta.

2.2.3. Escala Meso: Área de contexto Jurisdicción actual Subregión Oriental, Sur-Oriental y Sur-Occidental (Servidas por el Corredor de movilidad Cúcuta – Pamplona).

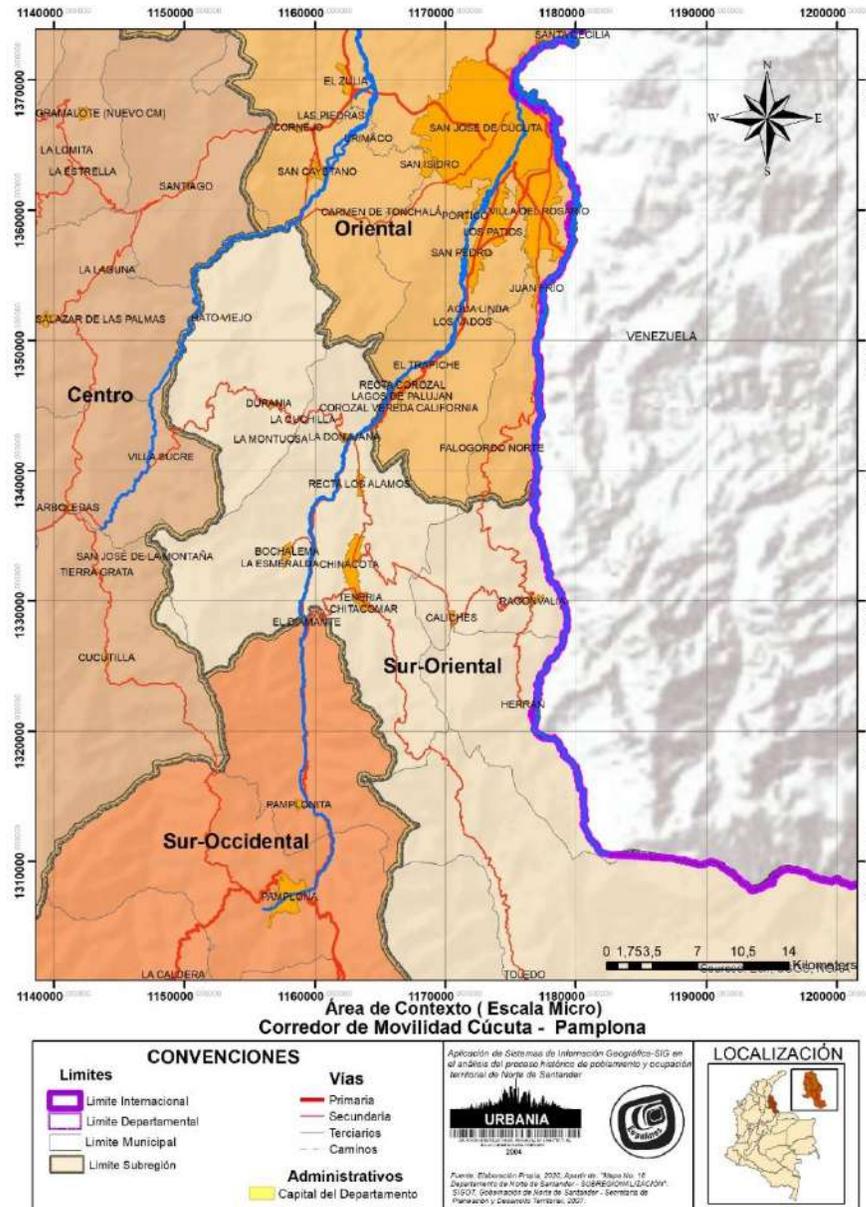


Mapa 3 Comprende las Región Oriental, Sur-Oriental y Sur-Occidental.

Fuente: Elaboración Propia, Nov de 2020, a partir de Secretaria de Desarrollo y planeación territorial, 2007, Gobernación de Norte de Santander.

Se muestra la subregión Oriental, Sur-Occidental y Sur-Occidental con las vías primarias y asentamientos.

2.2.4. Escala Micro: Área de contexto Trazado actual de la vía Cúcuta-Pamplona.

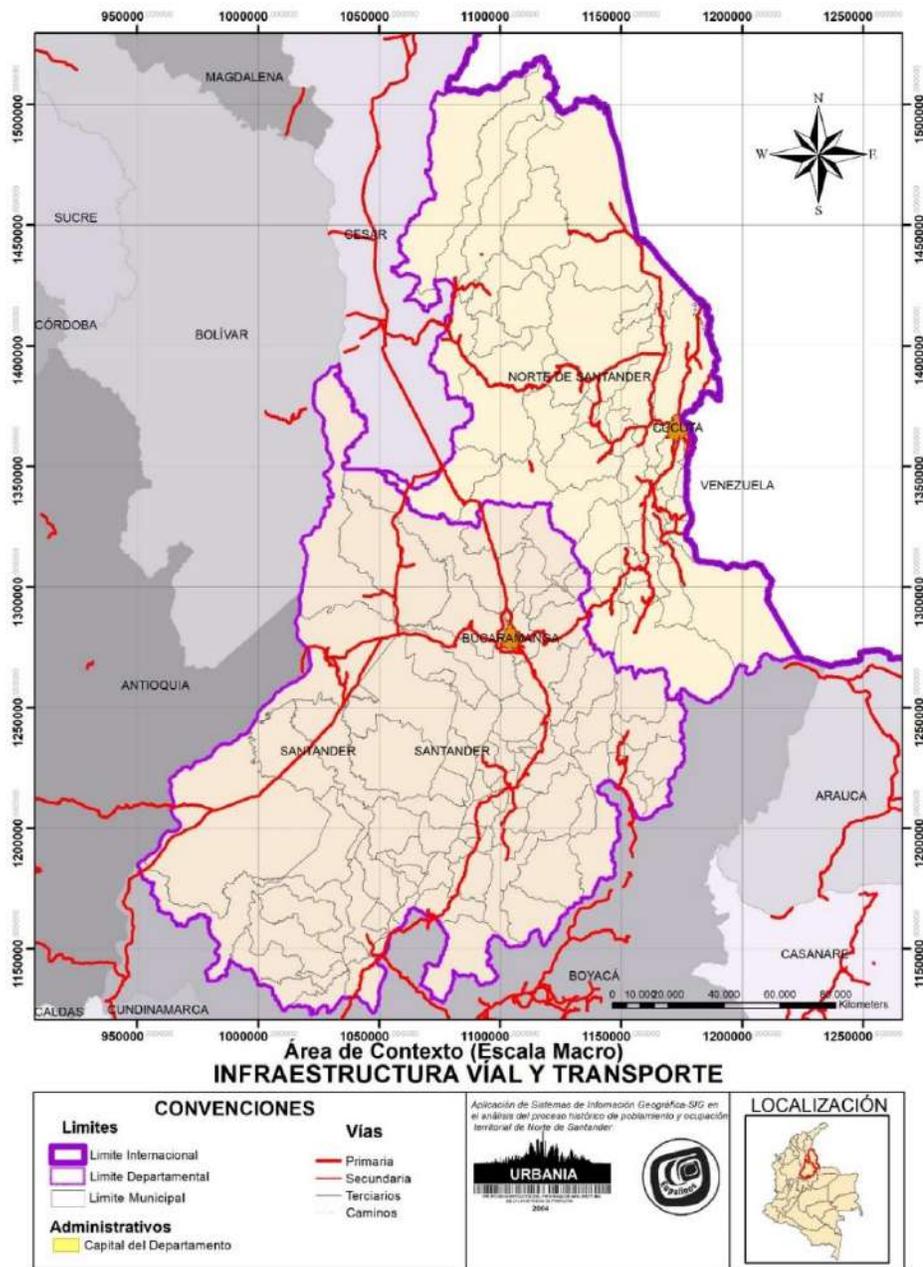


Mapa 4 Escala micro, trazado actual de la vía Cúcuta-Pamplona

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se muestra el estado actual de la vía Cúcuta – Pamplona, es una vía primaria, que tiene siete municipios que intervienen en el corredor que son, Pamplona, Pamplonita, Chinácota, Bochalema, Durania, Los Patios y Cúcuta, cuenta con gran variedad de pisos térmicos como consecuencia del dominio de relieves de montaña se tiene una variedad climática, desde el cálido a partir de 50 m.s.n.m., hasta el extremadamente frío (páramo alto) a más de 3.600 m.s.n.m., presentando amplias variaciones de temperatura que dan lugar a los diferentes pisos térmicos.

1.1. ESCALA MACRO Infraestructura Vial Y Transporte



Mapa 5 Vías Principales de Santander y Norte de Santander

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

1.1.1. Estado Actual- Infraestructura vial y Transporte

El transporte es un sector estratégico para el crecimiento económico de un país, a través del acertado crecimiento de sus diferentes modos es factible garantizar una efectiva circulación de los productos, incrementando de esta manera la competitividad. Así mismo, resulta esencial para el crecimiento social ya que el contar con una movilidad en condiciones que satisfagan las necesidades de los ciudadanos, resulta fundamental para la generación de confort, calidad de vida y equidad.

En materia de infraestructura, según el Índice Global de Competitividad, Colombia ocupa el lugar 83 entre 140 países y el 97 al evaluar la conectividad de las carreteras (Foro Económico Mundial, 2018) evidenciando el rezago existente, que si bien reconoce los avances que se han dado durante los últimos años también indica con claridad, que aún quedan muchas oportunidades por aprovechar y muchos retos por lograr.

La red vial de primer orden se encuentra compuesta por 736.26 Kilómetros de los cuales se cuenta con 621.5 km pavimentados y 114.8 km en afirmado.

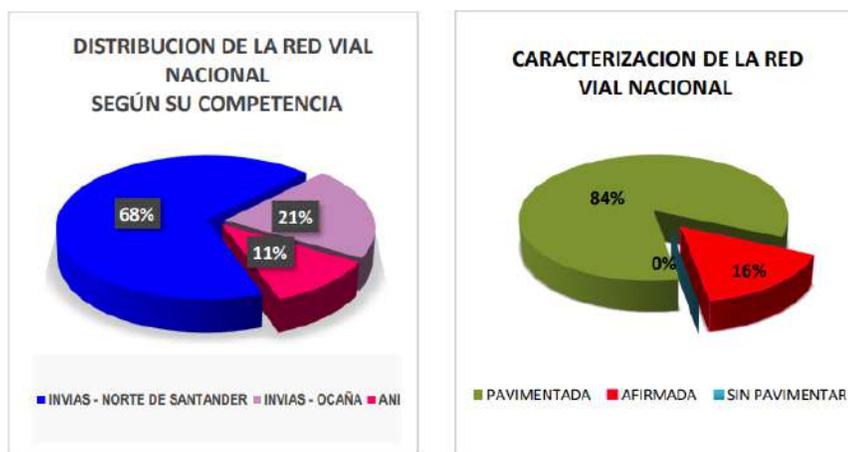
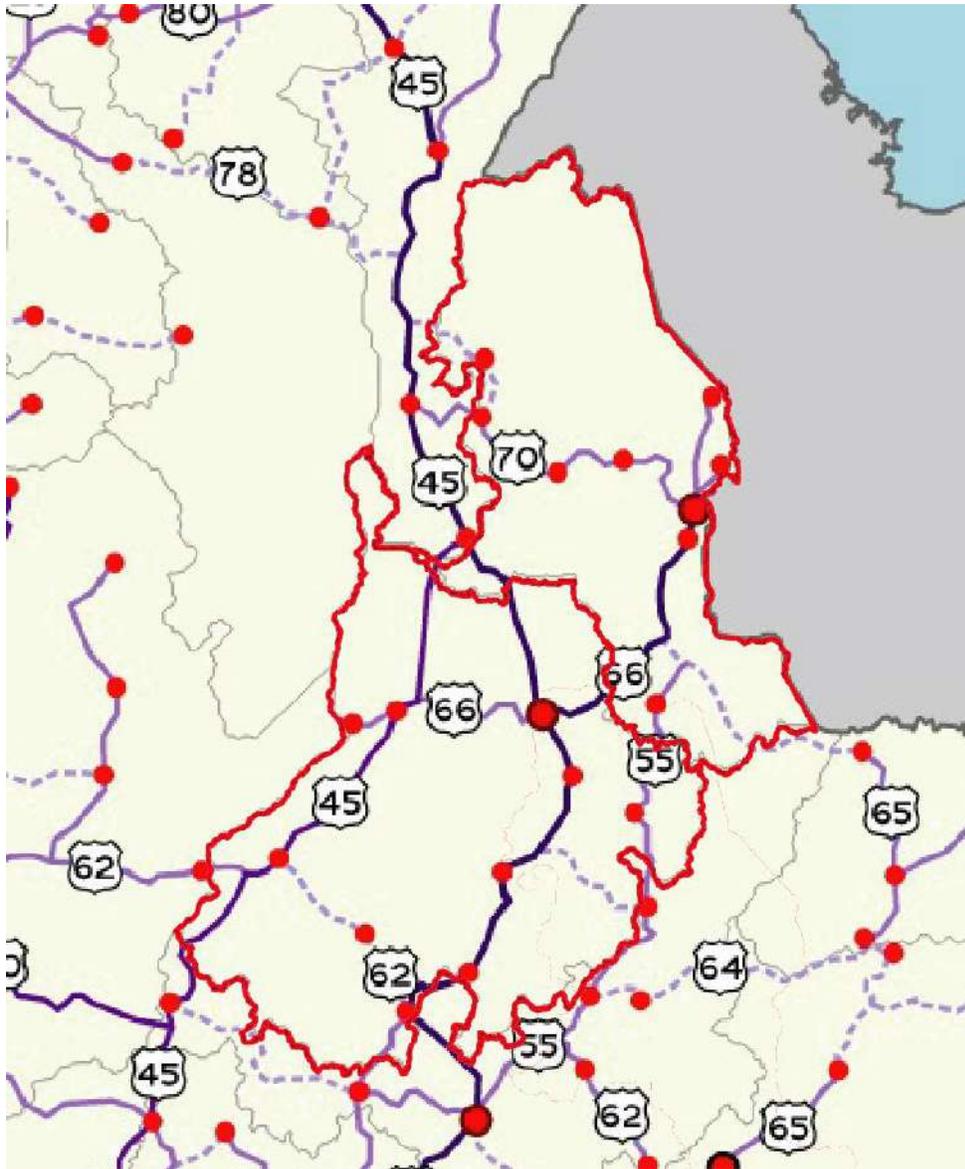


Gráfico 1 Distribución y Caracterización de la Red Vial Nacional.

Fuente: Invias,2018

Santander y Norte de Santander es un territorio que está bien interconectado con los departamentos limítrofes que son Boyacá, Antioquia, Bolívar, Cesar, Casanare y el vecino país Venezuela.

1.1.2. Las vías más importantes de los departamentos son:



Mapa 6 Vías primarias de Santander y Norte de Santander

Fuente: Trabajo propio Colombia Transportation 2008, Perry-Castañeda Library Map Collection, Creado el: 1 de enero de 2010

La vía 66 que va de Bucaramanga a Cúcuta es una de las vías más importantes de Colombia por que conecta al centro del país con el vecino país Venezuela, está la vía 70 que conecta a Cúcuta con Ocaña, está la vía 45 que conecta a los dos departamentos con la costa, otra es la 65 que conecta con el departamento de Casanare y no menos importante la 55 que conecta con el departamento de Boyacá.

1.1.3. El estado de las vías en Santander y Norte de Santander



Gráfico 2 Estado de la Red Vial Pavimentada

Fuente: Invias, 30 Junio 2020

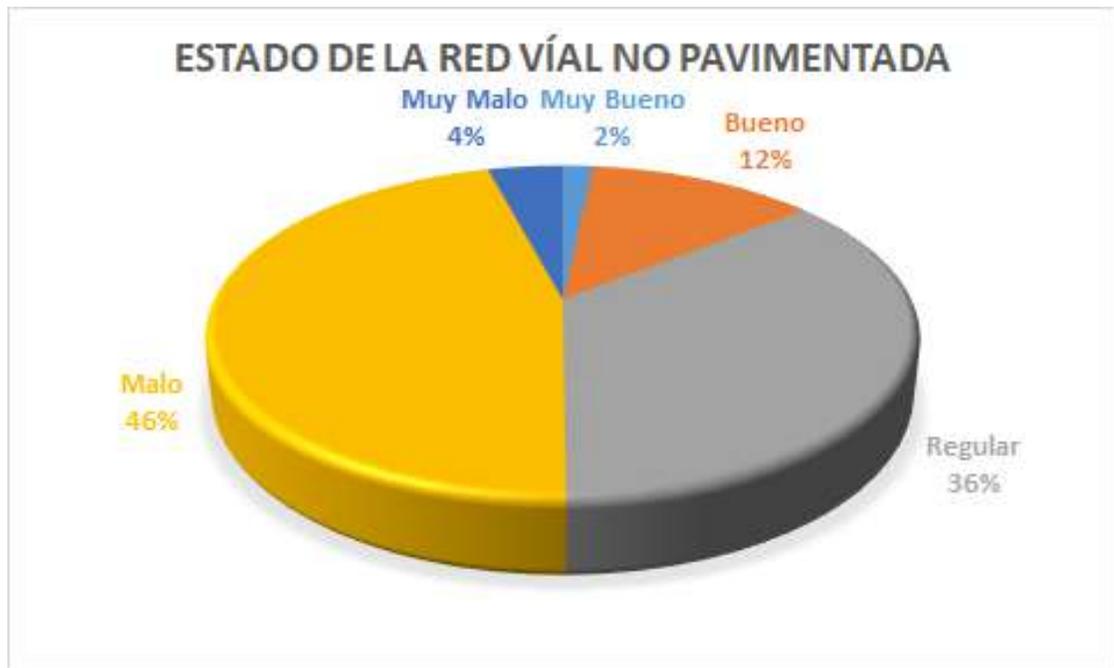


Gráfico 3 Estado de la Red Vial No Pavimentada

Fuente: Invias, 30 Junio 2020

Solo el 16 % de la red vial pavimentada se encuentra en muy buen estado lo cual indica que existen muy pocas vías muy buenas en los departamentos y con respecto a la red vial no pavimentada solo hay un 2% que se encuentra en un estado muy bueno, como trochas o caminos reales.

De los ecosistemas el más predominante son las áreas de protección legal ya que existen gran variedad de parques naturales.

En el Departamento de Santander

- Parque Nacional Natural Serranía De Los Yariguíes
- Parque Natural Regional Sisavita
- Parque Natural El Gallineral
- Parque nacional del Chicamocha
- Parque Ecológico La Flora
- Parque de Las Mojarras
- Bioparque Mónкора
- Parque Interactivo Kusamanes
- Parque Mejoras Públicas
- Guanentá-alto Río Fonce

En el Departamento de Norte de Santander

- Los Estoraques
- Parque Nacional Natural Catatumbo Barí
- Parque Natural Regional Sisavita
- Tamá
- Parque natural regional Santurbán-Arboledas
- Parque natural regional Santurbán-Salazar de las Palmas
- Ecoparque Parque del Agua COMFANORTE

Lo cual destaca al departamento de Santander con el mayor contenido de Parques y reservas naturales además cuenta con el páramo más grande de los departamentos que es el páramo del Almozadero, el cual tiene una extensión de 262.843,58 hectáreas, correspondiente al 10,10% de la jurisdicción de la CAS

(2'601.297Ha). Se encuentra entre los 200 y los 4.400 metros sobre el nivel del mar (msnm).

Este paramo es muy importante porque regula los procesos eco sistémicos incluyendo el mantenimiento de la calidad del aire, la regulación del clima, el control de la erosión, el control de enfermedades humanas y la purificación del agua.

Además, según el IGAC los dos departamentos cuentan con tan solo 7 Áreas protegidas.

- El Parque Nacional Natural Serranía de los Yariguies

Es el sistema montañoso que presenta mayor altitud en las estribaciones occidentales de la cordillera Oriental de Colombia, además por las particularidades de su aislamiento y del régimen principal de vientos que lo rigen, se ha convertido orográficamente en un área de especiación.

- El Parque Nacional Natural Tamá

Está situado en el Departamento Norte de Santander, en el extremo nororiental de la Cordillera Oriental, en jurisdicción de los municipios de Herrán y Toledo, existen paisajes llamativos y diversos como el páramo, el bosque de niebla, cascadas, caminos reales antiguos, cadenas montañosas y una elevada cascada de más de 820M.

- La Provincia de Guanentá

Ubicada al sur del departamento de Santander, tiene como eje la ciudad de San Gil, centro urbano que se ha convertido en destino turístico colombiano.

Río Algodonal:

Pertenece a Norte de Santander en Colombia, Está clasificado como: Hidrográfico.

- Catatumbo Barí

Se encuentra ubicado al nororiente de la República de Colombia, en el extremo norte del departamento Norte de Santander. El área protegida comprende una

extensión de 158.125 has, El Parque, presenta una cobertura vegetal de bosque Higrofitico Tropical, el cual cubre una extensión aproximada de 126.600 has, el Bosque Higrofitico Subandino cubre una extensión aproximada de 25.200 has.

- Cocuy

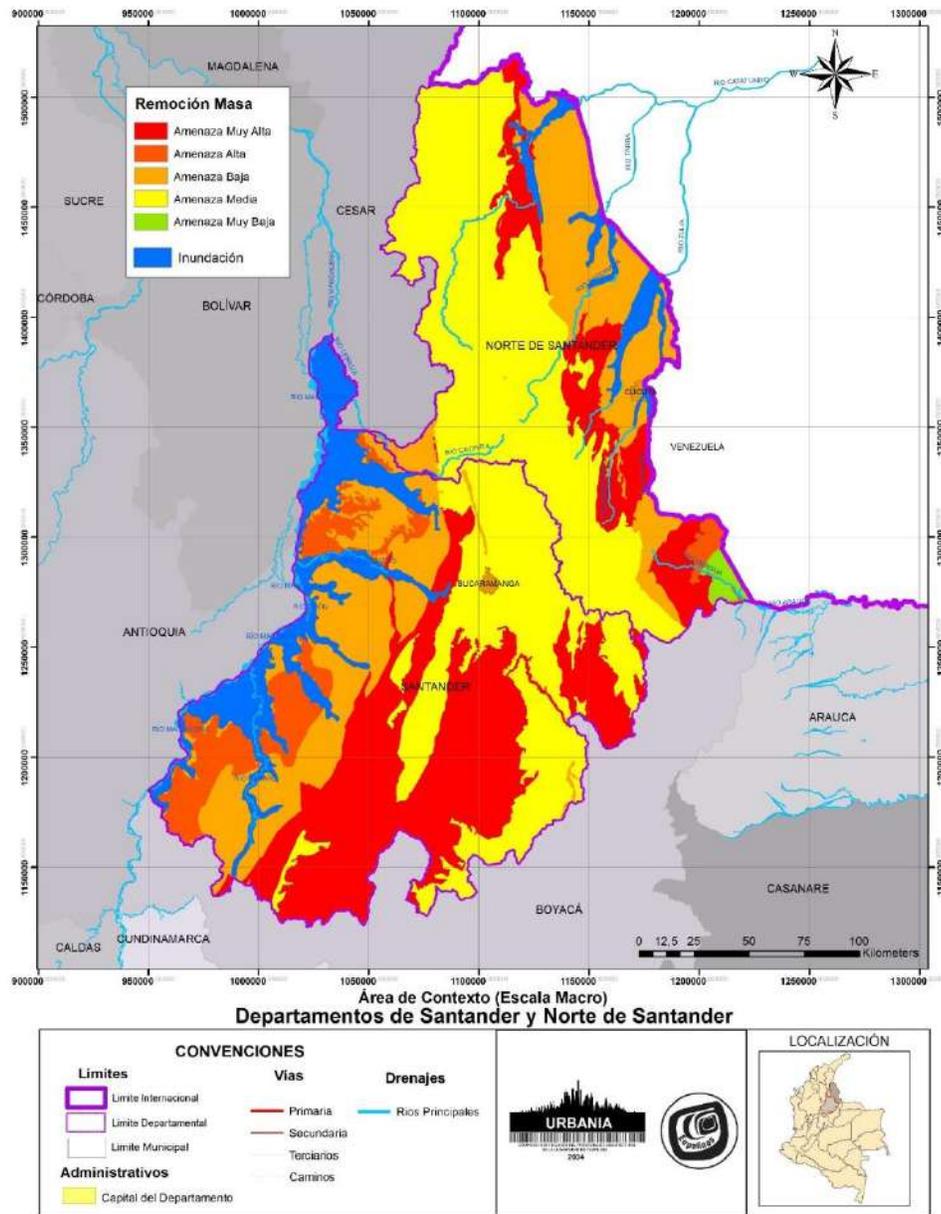
Es una formación montañosa que en 30 km está integrada por cerca de 25 picos nevados que se elevan entre los 4.800 y los 5.330 msnm; con alrededores pintados por cascadas, lagunas, vegetación propia de páramo, como el frailejón y algunas especies de fauna, entre ellas la danta, el oso de anteojos, el cóndor andino, el águila y el venado de páramo.

- Cuchilla del Minero

Es una cresta en Colombia y tiene una altitud de 1195 metros. Cuchilla del Minero está situada al oeste de Los Tellez, al este de Quebrada Marurita.

Estos dos departamentos son muy ríos en parques y reservas naturales lo que los hace que tengan una rica vida natural acta para cultivos y para sus habitantes.

1.2.2. Área de contexto Jurisdicción actual de los departamentos de Santander y Norte de Santander, Riesgos.

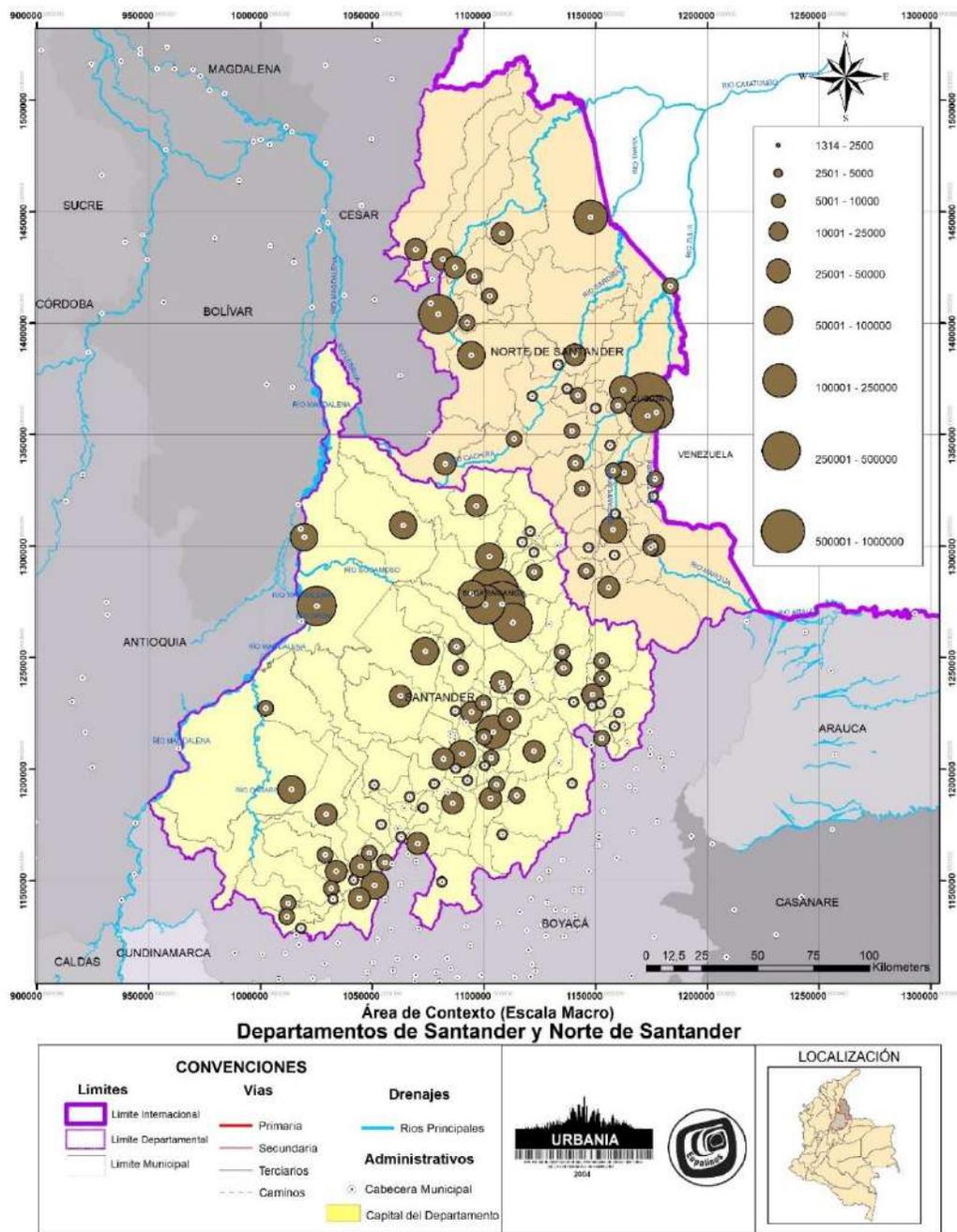


Mapa 8 Riesgos, Remoción en Masa y Inundaciones

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

El departamento de “Santander es el más afectado por que cuenta con más zonas hídricas ya que por el occidente pasa el Río Magdalena por esta razón estas zonas están propensas a inundaciones, cuanto a la amenaza por remoción en masa el departamento más afectado es Santander por que en total son 585.731 hectáreas del departamento se encuentran en zona de amenaza alta por fenómenos de remoción en masa, gran parte del Noreste del departamento en la zona del denominado Macizo de Santander (MS), donde se evidencia la fuerte influencia del trazo de la Falla Bucaramanga-Santa Marta en sentido NW-SE, en la configuración topográfica del terreno y la inestabilidad del terreno”. Según: la dirección de gestión de riesgos de Santander.

1.3. ESCALA MACRO Dinámica Demográfica y Poblacional



Mapa 9 Población Actual de los dos Departamentos

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La mayoría de la población está concentrada en Santander con una población de 2,185,000 Habitantes la población se concentra cerca Bucaramanga que es la capital, Norte de Santander cuenta con 1,492,000 Habitantes e igual que el departamento de Santander su población está concentrada en la capital Cúcuta.

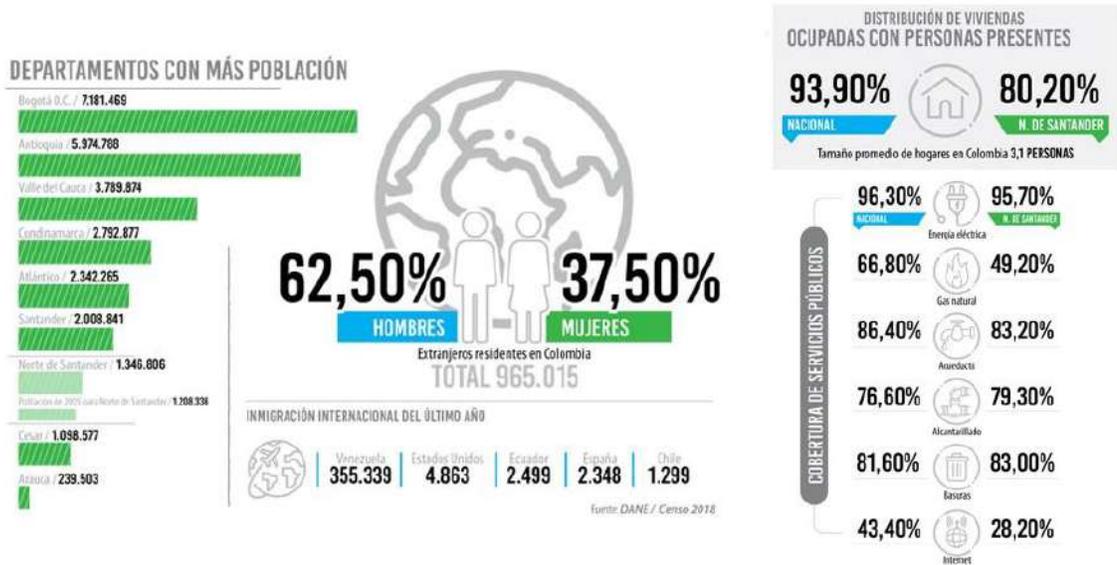
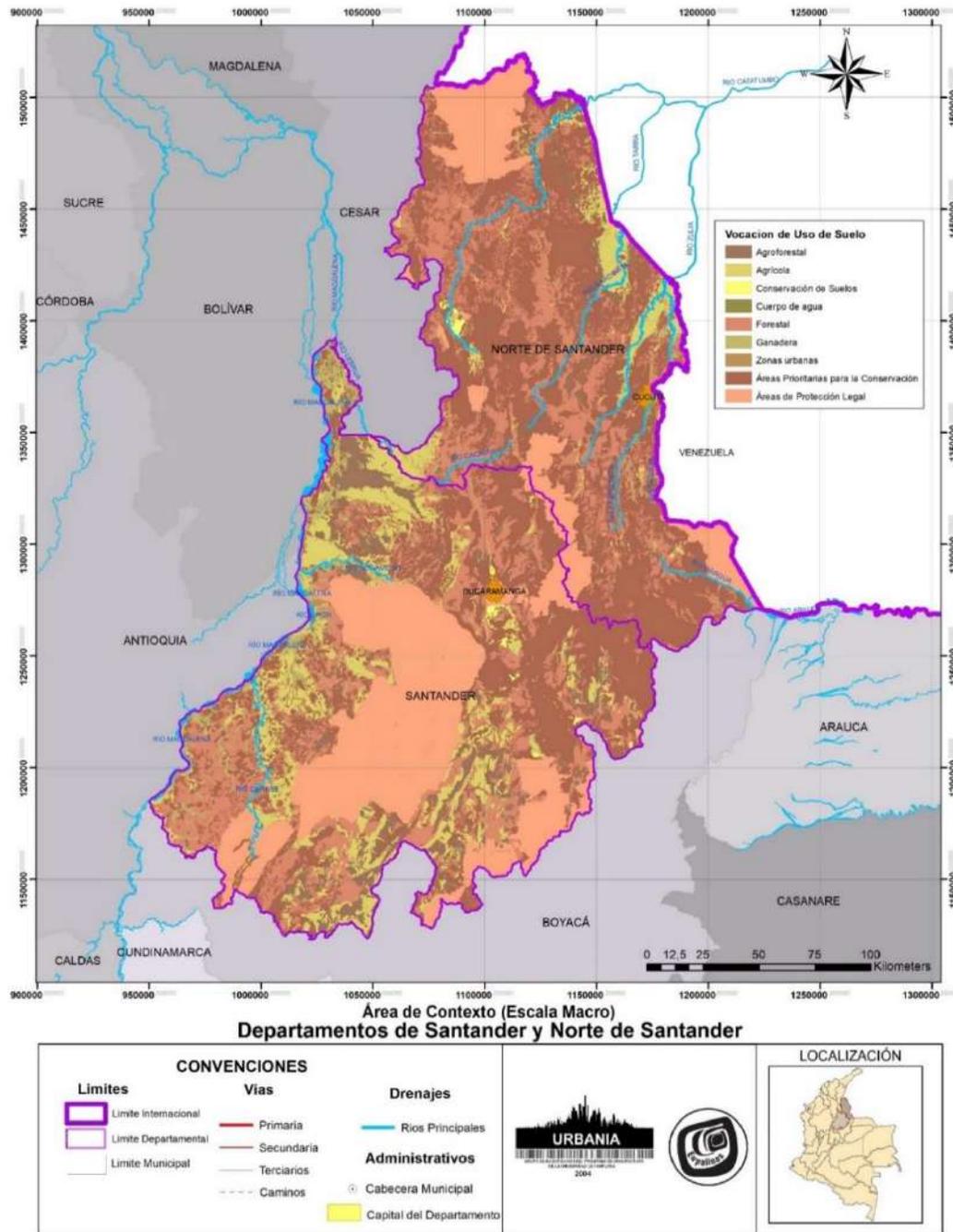


Gráfico 4 Departamentos con mas Población

Fuente: Diario la Opinión, 8 Julio 2019

cabe destacar que el departamento de Norte de Santander es el séptimo con más población de los 10 departamentos más poblados de Colombia.

1.4. ESCALA MACRO Vocación Actual



Mapa 10 Vocación Actual del Suelo

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

1.4.1. Vocación Actual de los Departamentos

El departamento de Santander con vocación económica actualmente desarrollada por la actividad pecuaria para el sostenimiento de su población rural, de acuerdo a un Censo Agropecuario realizado por el DANE en el 2014, 1,7 millones de hectáreas del total del departamento son dedicadas a la ganadería, principalmente al ganado bovino; en Norte de Santander la vocación económica actual es la forestal, que abarca el 24% del departamento. Por su parte, el 8% alberga suelos para el uso agrícola y agroforestal y la ganadería solo es apta en el 1%.

1.4.2. Estrategias de intervención frente a un contexto nacional

Las estrategias de intervención nacional están directamente ligadas con los objetivos de desarrollo sostenible Este “Pacto por Colombia. Pacto por la equidad” está basado en la ecuación del bienestar:

LEGALIDAD + EMPRENDIMIENTO = EQUIDAD, Y cuentan con 20 metas transformadoras.

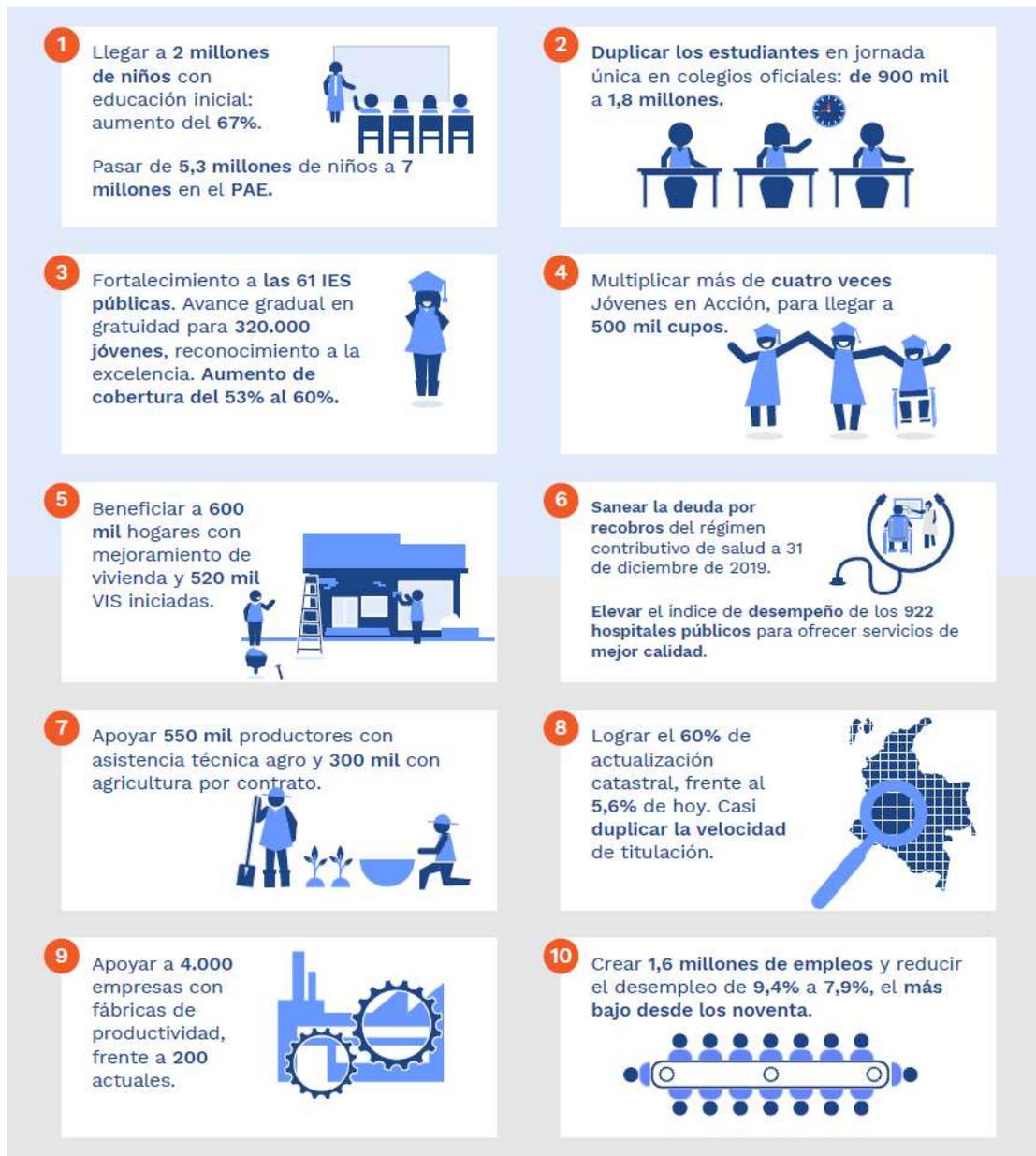


Ilustración 3 Estrategias de PND

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2018 – 2022, Plan Nacional de Desarrollo.



Ilustración 4 Estrategias de PND

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2018 – 2022, Plan Nacional de Desarrollo.

De los cuales solo existe un objetivo que va enfocado hacia la parte vial férrea que es el número 17, sin embargo, existen proyectos estratégicos regionales financiados por la ANI que van ligados con los departamentos de Santander y Norte de Santander que tienen un impacto de gran magnitud, por ende, tienen planeado ejecutar estos proyectos viales y algunos ya se están ejecutando.

1.4.2.1. Proyectos Viales

- El compromiso de la ANI es que, para finales de 2020, se tenga el 95 % de las vías 4G reactivadas. Los siete proyectos de cuarta generación que aún no han sido reactivados son Magdalena 2, Mulaló – Loboguerrero, Tercer Carril Bogotá – Girardot, Cambao – Manizales, Malla Vial del Meta, Popayán – Santander de Quilichao y Neiva – Santana – Mocoa.



Mapa 11 Vías 4G

Fuente: Santander Competitivo, 2020, Proyectos Regionales, ANI.

- Vía Cúcuta - Pamplona

LOS SEIS TRAMOS LA VÍA CÚCUTA - PAMPLONA

La autopista tendrá trabajos de construcción en un trazado de 62 Kilómetros en el departamento de Norte de Santander: 42,25 Kilómetros de segunda calzada, 4,02 Kilómetros de calzada sencilla (variante Pamplona) y la rehabilitación de otros 63,05 Kilómetros.



Ilustración 5 Seis Unidades Funcionales

Fuente: Vigilado Super Transporte, 2019.

- Proyecto Río Magdalena



- Convierte al río Magdalena en el eje de la integración e intermodalismo en Colombia.
- Es un propósito nacional establecido en la Constitución de 1991.
- Es un proyecto que restablece la navegación hasta Puerto Salgar suspendida desde 1960.
- Es un proyecto que conecta la costa caribe con el interior a una relación cuatro veces menor en costos que la inversión en carretera.
- Es un proyecto que reporta beneficios ambientales al generar menos emisiones de gases de efecto invernadero que el transporte carretero y férreo.
- Es un proyecto que genera la activación de numerosos puntos de comercio e intercambio
- Es un proyecto que aumenta la productividad y competitividad de los bienes y servicios nacionales.

Ilustración 6 Proyecto Río Magdalena

Fuente: Santander Competitivo, 2020, Proyectos Regionales, ANI.

- Proyecto Autovía Bucaramanga Pamplona

tiene como alcance la ejecución de los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión del corredor Bucaramanga Pamplona, dividido en cuatro Unidades Funcionales:

1. Unidad Funcional 1: Floridablanca – Km 9+000 del corredor Bucaramanga Pamplona (Construcción de vía nueva, operación y mantenimiento).
2. Unidad Funcional 2: Bucaramanga Km 3+400 – Cuestaboba Km 68+000 (Rehabilitación de la calzada existente, tramos de terceros carriles de adelantamiento, mejoramiento sobreanchos en veinticuatro (24) curvas, operación y mantenimiento).
3. Unidad Funcional 3: Cuestaboba Km 68+000 – Mutiscua Km 98+000 (mejoramiento de la calzada existente, tramos de terceros carriles de

adelantamiento, mejoramiento de un sobrecancho en curva, operación y mantenimiento).

4. Unidad Funcional 4: Mutiscua Km 98+000 – Pamplona Km123+909 (mejoramiento de la calzada existente, tramos de terceros carriles de adelantamiento, operación y mantenimiento).



Ilustración 7 Autovia Bucaramanga-Pamplona

- Fuente: Santander Competitivo, 2020, Proyectos Regionales, ANI.
- Ruta del Cacao

Comprende actividades de rehabilitación y mejora de calzadas existentes, así como la construcción de nuevos tramos que darán como resultado un corredor de 150 kilómetros, de los cuales aproximadamente 60 serán en doble calzada entre los

municipios de Bucaramanga y Barrancabermeja.

La concesión realizará trabajos en nueve zonas, las cuales denominó Unidades Funcionales, que son los diseños entregados inicialmente por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Unidad Funcional	Subsector	Longitud (KM)	Tipo de Intervención específica
UF 1	YONDO-PUENTE GUILLERMO GAVIRIA	10,37	Rehabilitación
	PUENTE G GAVIRIA-LA VIRGEN	15,34	Mantenimiento y operación
	LA VIRGEN-RANCHO CAMACHO	14,74	Mantenimiento y operación
UF 2	BARRANCABERMEJA-EL RETEN	3,2	Rehabilitación
	EL RETEN-LA LIZAMA	26,95	Mantenimiento y operación
	LA VIRGEN-LA LIZAMA	21,05	Construcción Segunda Calzada
UF 3	LA FORTUNA-PUENTE LA PAZ	17,97	Mejoramiento
	PUENTE LA PAZ-CAPITANCITOS	13,1	Mantenimiento y operación
	CAPITANCITOS-LISBOA	6,53	Mantenimiento y operación
UF 4	LA FORTUNA-PUENTE LA PAZ	17,97	Construcción doble calzada
UF 5	PUENTE LA PAZ-SANTA ROSA	14,76	Construcción vía Nueva (Bidireccional)
UF 6	TUNEL LA PAZ	3,52	Construcción de Túnel
UF 7	RIO SUCIO-ENTRADA TUNEL LA SORDA	0,84	Construcción vía Nueva
	TUNEL LA SORDA	2,44	Construcción de Túnel
	SALIDA TUNEL LA SORDA-LISBOA	3,45	Construcción vía Nueva
UF 8	LISBOA-PORTUGAL	6	Mejoramiento y construcción segunda calzada
UF 9	PORTUGAL-LEBRIJA	12,4	Mejoramiento y construcción segunda calzada

Table 1 Ruta del Cacao.

El proyecto contará con la construcción de túneles, viaductos y puentes nuevos. La autopista Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó contempla un pago por

disponibilidad e ingresos por peajes.

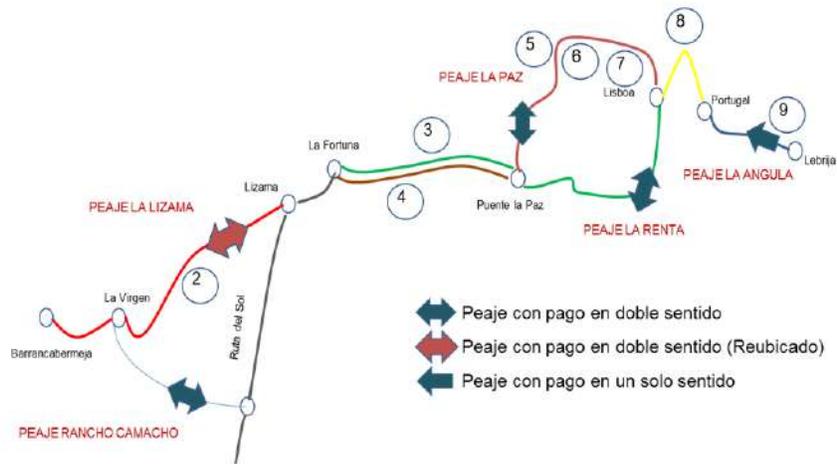


Ilustración 8 Diagrama Ruta del Cacao

- Peaje Rancho Camacho: ubicado entre La Virgen y Rancho Camacho, y se paga en doble sentido.
- Peaje La Lizama: ubicado en Patio Bonito, se paga en doble sentido.
- Peaje La Renta, si se toma la ruta por las UF 3 y 4, o el Peaje La Paz, si se toma la ruta por las UF5, 6 y 7; ambos se pagan en doble sentido.
- Peaje La Angula: ubicado entre Portugal y Lebrija, se cobra en un solo sentido (Bucaramanga - Barrancabermeja).

1.4.2.2. Proyectos que quedarán pendientes

A la par de la inauguración de vías, puentes y túneles, el Ministerio de Transporte tiene un portafolio de proyectos en estudio que posiblemente saldrán a licitación este año. Se trata de:

- La Troncal del Magdalena

(antes Ruta del Sol II) que está planeada en 2 segmentos, pero se frenó por el caso Odebrecht.

- El año de la 5g

sacar adelante la 5G de concesiones viales. La cuarta generación de concesiones (4G) tuvo tantos problemas que el gobierno nacional ya está buscando los recursos que le permitan sacar adelante una renovada generación de proyectos viales. Los cambios para este nuevo listado de proyectos pasan por mejores relaciones con las comunidades y una distribución de riesgos de construcción más justa.

- El Canal del Dique y Río Magdalena

En el tema de navegabilidad es necesario sacar adelante el contrato para la construcción del Canal del Dique, el cual requiere invertir \$2 billones. Este proyecto incluye construir varias compuertas (un desafío de la ingeniería en Colombia) que eviten que amplias zonas de la región Caribe se inunden en temporada de lluvias.

- App del Río Magdalena

Se hizo una inversión en la primera etapa de \$600.000 millones. El Gobierno tendrá que definir las reglas de juego para que los actuales operadores portuarios puedan ampliar las inversiones a pocos años de vencerse los contratos.

- CALARCÁ-LA PAILA Y TUNJA-MONIQUIRÁ-BARBOSA

La ANI ha recibido esta iniciativa privada para para eventualmente tener el corredor completo desde Boyacá hasta Bucaramanga, Santander.

1.4.2.3. En Aeropuertos

- Aerocivil en Cúcuta y Bucaramanga

La Aeronáutica Civil concedió la Certificación de Aeródromo a los Aeropuertos Internacionales Camilo Daza de Cúcuta y Palonegro que sirve a la ciudad de Bucaramanga, al cumplir con las normas y métodos recomendados por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), que dispone la obligación de los Estados Contratantes a establecer la reglamentación para la certificación de los Aeródromos terrestres.

Estas dos terminales aéreas se convierten en el cuarto y quinto aeropuerto de Colombia, respectivamente, en recibir la certificación que otorga La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia U.A.E.A.C., autoridad competente.

1.4.2.4. Propuestos

- terminal aérea de Aerocafé.
- Nueva terminal de Leticia y el nuevo aeropuerto de San Andrés.

1.4.2.5. Vías Férreas

- El Tren de Cercanías de Bogotá a Zipaquirá.
- La rehabilitación del corredor férreo Bogotá-La Dorada.
- El tranvía en la carrera 30 en Barranquilla para ir al Aeropuerto.
- El Tren Ligero de Rionegro (Antioquia).

- También existe un borrador para hacer un tren que una el sur del Atlántico con el ferrocarril que va de Chiriguana a Santa Marta y de ahí conecte a Barranquilla y Cartagena.

No se está teniendo en cuenta la línea del ferrocarril que existe entre barranca y puerto parra y Boyacá.

Mapa de ferrocarriles de Colombia, actual ANI

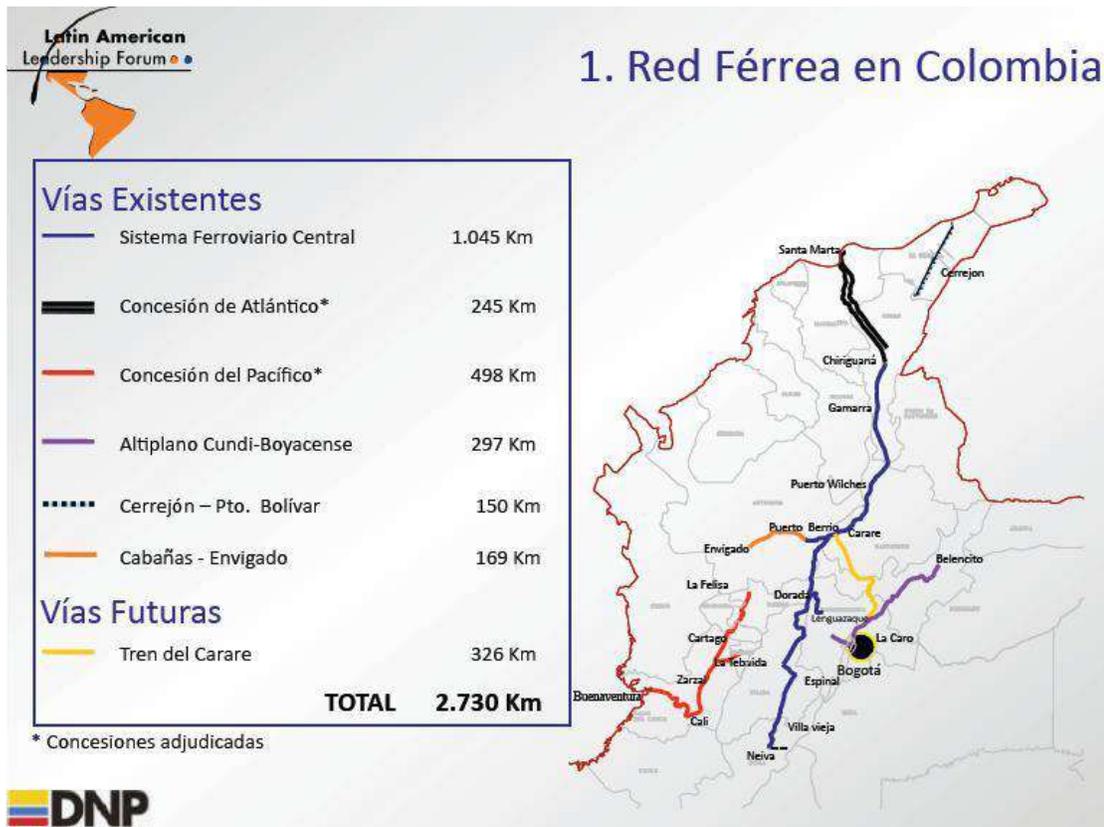


Ilustración 9 Red Ferrea de Colombia

Fuente: La Otra Opinión, 2018

1.4.3. Papel de los Departamentos en el contexto regional y nacional

Actualmente cada departamento apoya de manera diferente.

Santander

Composición sectorial del PIB 2018

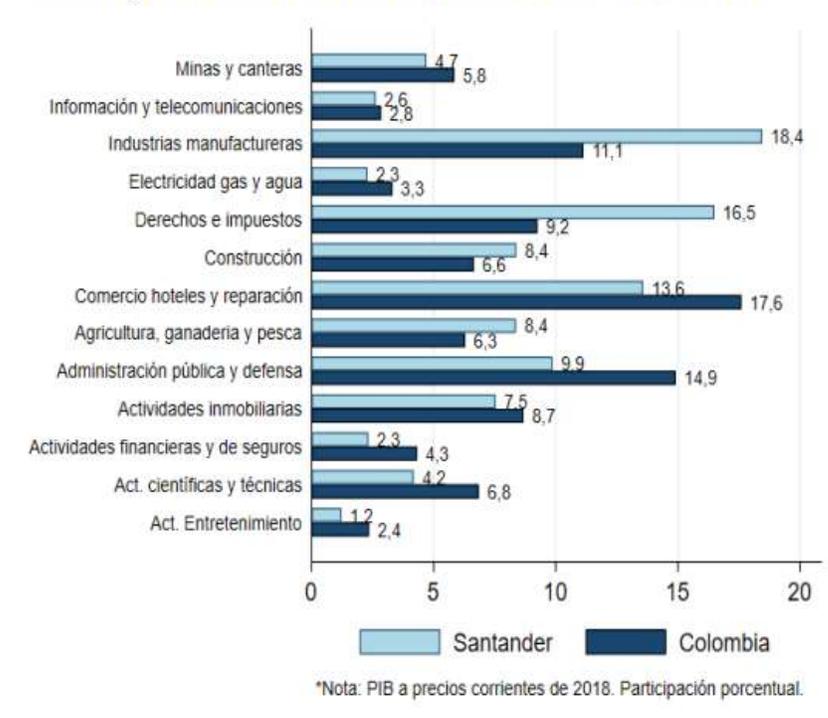


Gráfico 5 PIB de Santander

Fuente: Ministerio de Comercio, 2020, Perfiles Económicos Departamentales.

El departamento de Santander tiene mayor aporte en Colombia en el sector de las industrias manufactureras, las industrias mano factureras son principalmente textiles, calzado y aporta en menor cantidad en entretenimiento.

Norte de Santander

Composición sectorial del PIB 2018

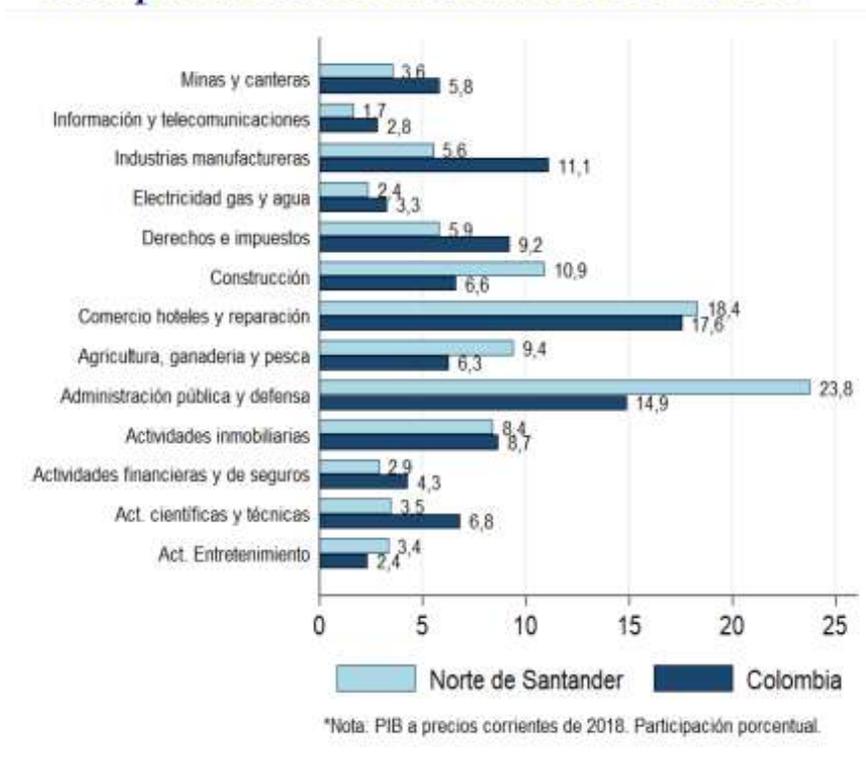


Gráfico 6 PIB de Norte de Santander

Fuente: Ministerio de Comercio, 2020, Perfiles Económicos Departamentales.

El departamento de Norte de Santander tiene mayor aporte en el sector de administración pública, defensa (se destina a Cajas de Compensación Familiar, cámara de comercio de Cúcuta, aliados en salud s.a, asociación de municipios de la provincia de pamplona, cámara de comercio de Ocaña, cámara de comercio de pamplona, sahipre salud integral seguridad y salud en el trabajo s a s, centro de alta tecnología dental sociedad por acciones simplifica, casa cárcel y centro integral de atención san miguel s a s, ingeniería americana en salud s a s) y aporta en menor cantidad en información y telecomunicaciones.

1.4.4. Proyección del Área en un contexto nacional

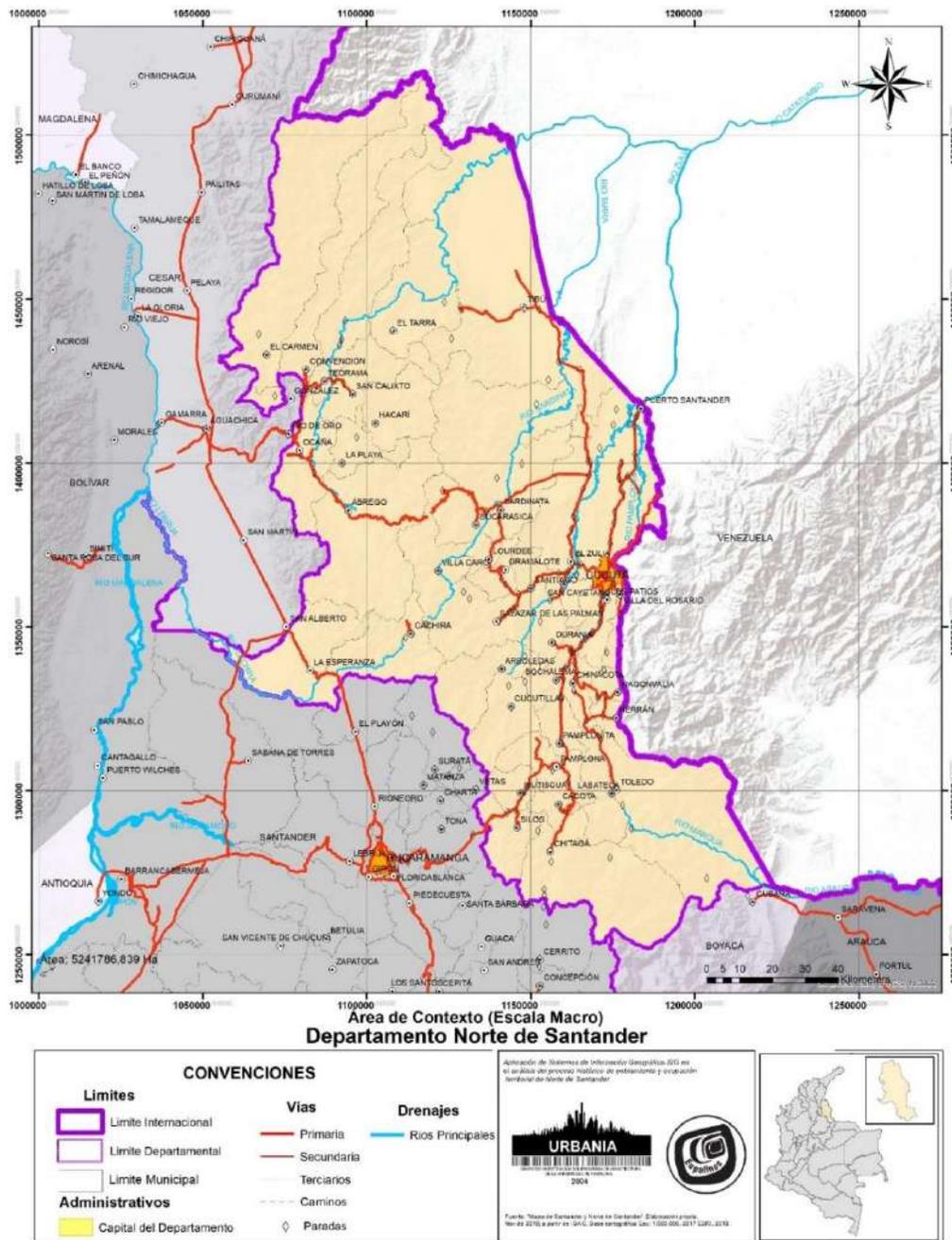
Según el plan de desarrollo departamental, la expectativa para de departamentos de Norte de Santander es negativa:

“El Producto Interno Bruto (PIB) de Norte de Santander fue de 13,295 billones en el año 2018, el 1,56% de la participación nacional con la posición décimo octava de Colombia. La tasa promedio de crecimiento del departamento los últimos diez años (2009-2018) fue de 2,4%, mientras que la tasa de crecimiento nacional durante el mismo periodo fue de 3,5% que se debe principalmente a la disminución de la dinámica económica con el país vecino, el cierre del paso fronterizo en el año 2015 y la baja integración económica del departamento con el centro del país. A pesar de las circunstancias adversas externas, cabe rescatar que la economía de Norte de Santander se ha mantenido a flote durante este periodo; Sin embargo, se estima que, para este año, 2020, la economía sufra una pérdida significativa de su PIB debido a los efectos del Covid-19 en el aparato productivo del departamento.” Según La Gobernación de Norte de Santander.

El Departamento de Santander en su Plan de Desarrollo Departamental se une al *Pacto Bicentenario*, como parte del Plan Nacional de Desarrollo- “Pacto por Colombia - pacto por la equidad” fomenta los siguientes programas:

- “Los programas y proyectos incluidos en el “Pacto Bicentenario” buscarán estimular la competitividad y conectividad de la región, exaltar el patrimonio histórico y cultural, fomentar el turismo y mejorar las condiciones sociales y económicas con miras a la promoción de su desarrollo.”
- “Líneas temáticas: Fortalecimiento de la conectividad vial entre los departamentos de la Campaña Libertadora.”
- “Fortalecimiento de la competitividad turística de los departamentos de la Campaña Libertadora.” Según la Gobernación de Santander, 2020-2023.

1.5. ESCALA MESO Infraestructura Vial y Transporte



Mapa 12 Sistema Vial Norte de Santander

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

El sistema de transporte departamental está conformado por la red vial terrestre como principal modo de transporte y en menor medida por vía aérea, a través de las cuales se realizan el intercambio de bienes y servicios que promueven la integración regional, las vías de Norte de Santander son importantes por la conexión del centro del país y el vecino país de Venezuela.

Así están categorizadas las vías de Norte de Santander según orden.

RED VIAL DEPARTAMENTAL CATEGORIZADA RESOLUCION No. 5953 de 2015		
CATEGORIZACION	LONGITUD (KM)	%
VIAS DE PRIMER ORDEN	761,9	34%
VIAS DE SGUNDO ORDEN	106,77	5%
VIAS DE TECER ORDEN	1.390,12	61%
TOTAL	2258,79	100%

Table 2 Longitud de Categorías

Fuente: Resolución No. 5953 de 2015, categorización de las vías.

1.5.1. Estado de las vías de Norte de Santander

“En el periodo de gobierno 2016 – 2019 “Un norte Productivo para Todos” se hizo apertura de las vías Puente Cuervo- Miraflores (Gramalote) 8.80 Km y Gramalote - El Salado (Lourdes) 2.30 Km y ascendió a 1389,18 Km. De los cuales la red vial pavimentada ascendió del 27,5% al 33,4%; quedando en afirmado el 64,9% y manteniéndose el 1.7% en vías sin pavimentar.” Según el Dane, 2018.

1.5.2. Diagnostico Vial Secundario de Norte de Santander.

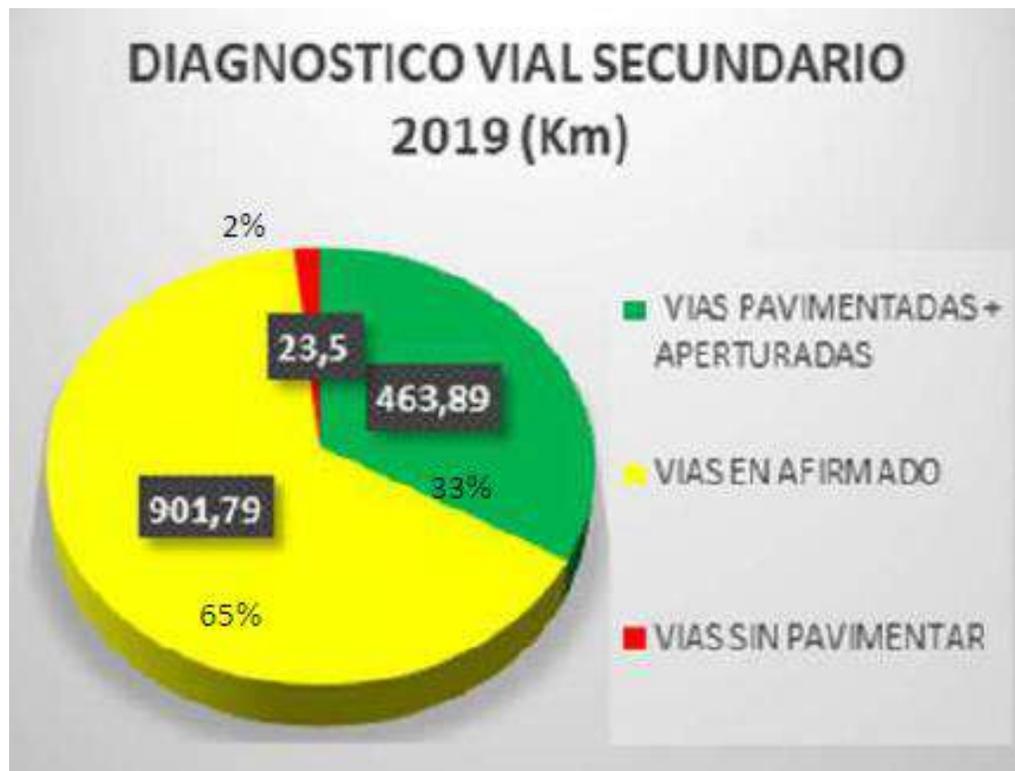
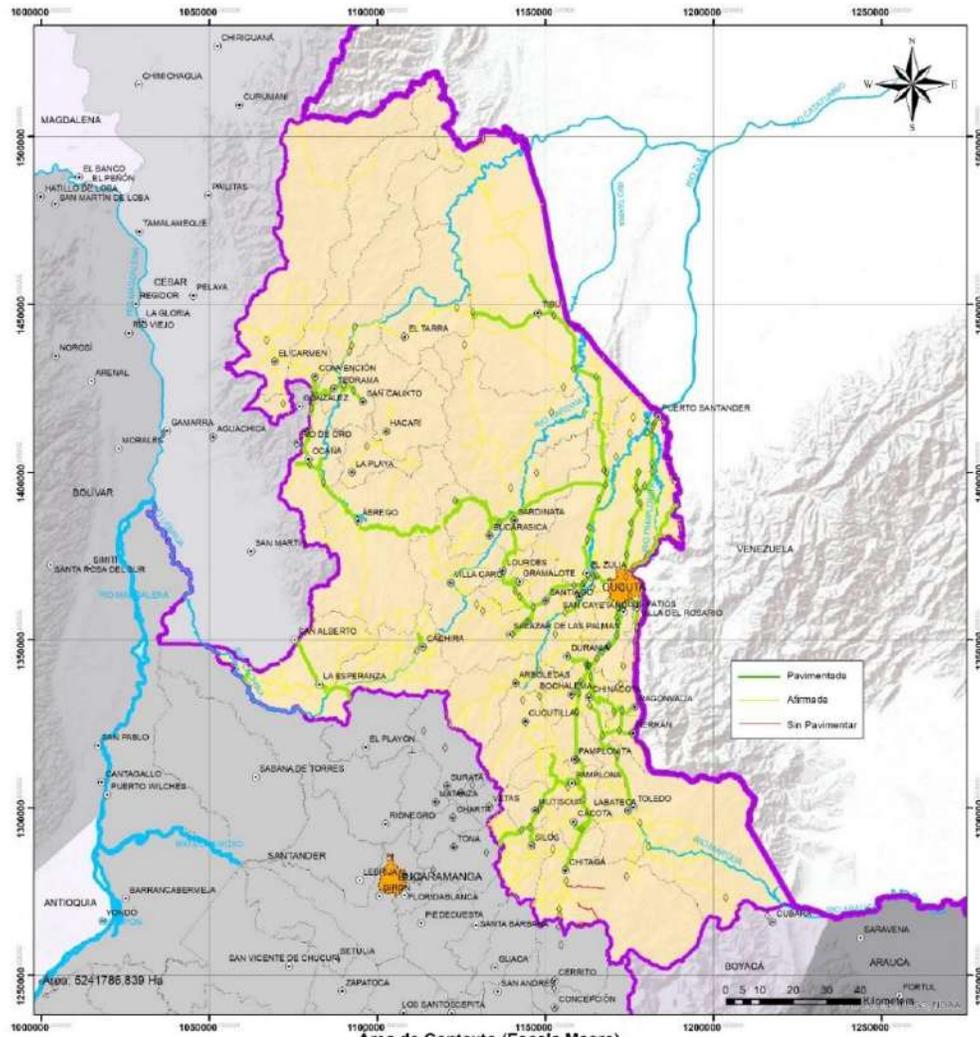


Gráfico 7 Diagnostico Vial Secundario.

Fuente: CIERRE 2019 D04 Infraestructura

Mapa Diagnostico Vial Secundario de Norte de Santander.

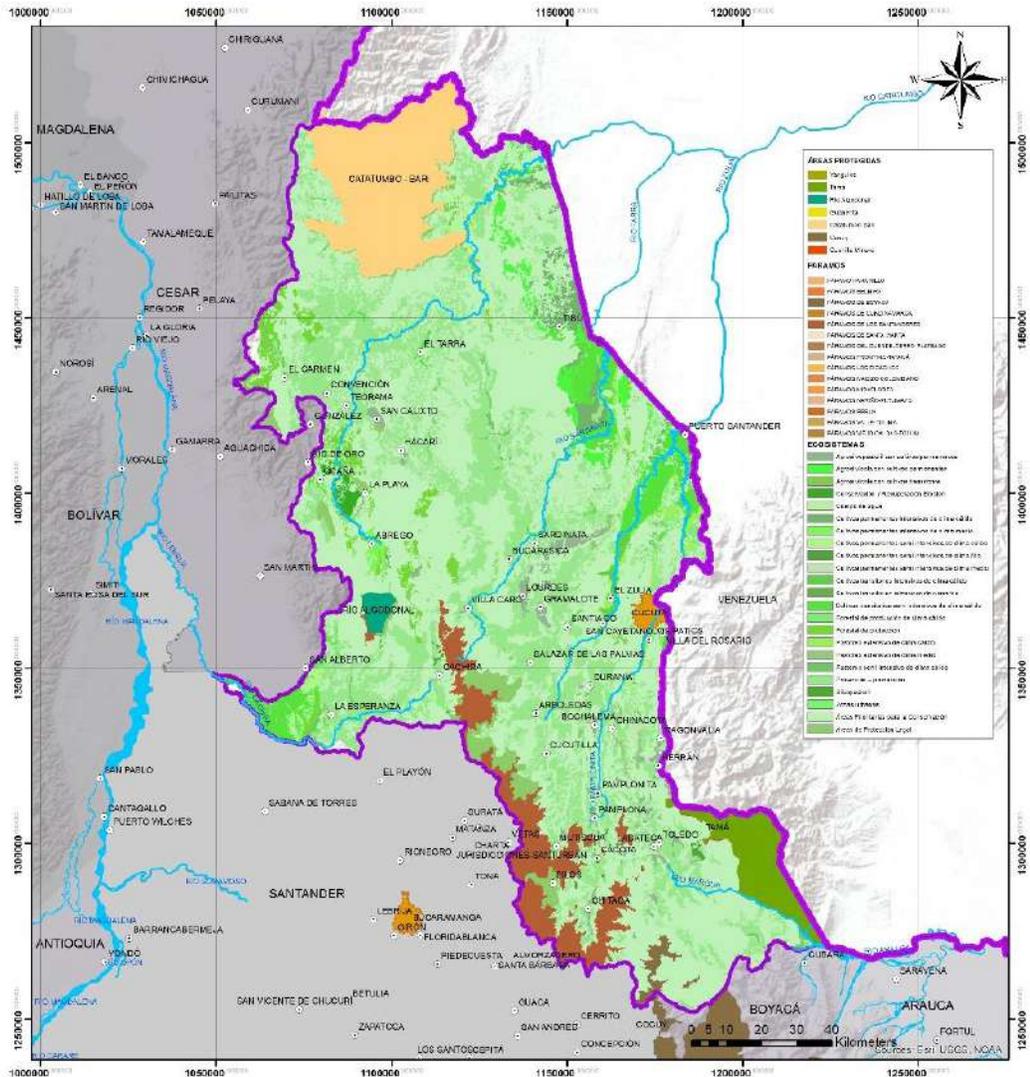


Mapa 13 Diagnostico Vial Secundario

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se puede notar que solamente el 33% de las vías se encuentran pavimentadas como la vía 66 que va de Bucaramanga a Cúcuta es una de las vías más importantes de Colombia por que conecta al centro del país con el vecino país Venezuela y está la vía 70 que conecta a Cúcuta con Ocaña, el 66% en terreno afirmado lo que significa que estas vías son como trochas con un terreno granular acto para todo tipo de transporte son importantes por la buena interconexión con los municipios del Departamento y solo el 2% de las vías están sin pavimentar lo que es muy bueno porque la mayoría de las vías están en estado óptimo para el uso del transporte diario.

1.6. ESCALA MESO Sistema Ambiental



Área de Contexto (Escala Macro)
Departamentos de Santander y Norte de Santander



Mapa 14 Sistema Ambiental Escala Meso

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

El departamento de Norte de Santander tiene uno de los páramos más importantes que es el de Santurbán y el Almorzadero en la región sur-occidental compartido con el departamento de Santander que está declarado como reserva natural y zona de recarga y regulación del agua el cual es clave para el desarrollo del departamento.

Además, cuenta con uno de los parques más completos de todo el país que es el de Tamá que se encuentra en la región sur-oriental de departamento, cuenta con gran cantidad de endemismos, contiene el ultimo bosque húmedo tropical del noreste de Colombia, está habitada por los indios Yuko – yukpas; También cuenta con el Parque Nacional Natural Catatumbo Barí que se encuentra en la Subregión Norte del departamento Norte de Santander. El área protegida comprende una extensión de 158.125 has, y se encuentra habitado por la comunidad indígena de los Motilón Barí.

El departamento de Norte de Santander cuenta con una variedad de ecosistemas, el más abundante es de producción y conservación.

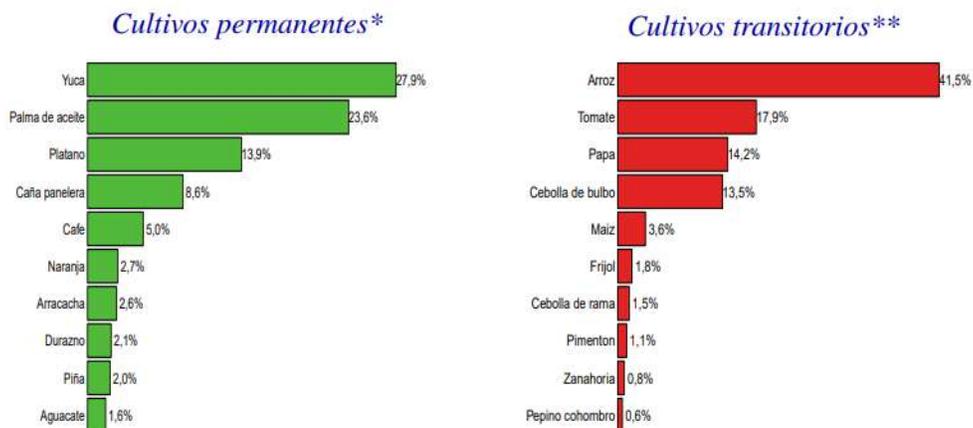


Gráfico 8 Cultivos Permanentes y Transitorios.

Fuente: Base Agrícola EVA - Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. Fecha de Publicación: 07 de noviembre de 2018

La yuca y la palma de aceite son los principales cultivos permanentes del departamento. A su vez, el arroz y el tomate son los cultivos transitorios más representativos.

PARQUES NATURALES	RESOLUCION	Área Ha
Catatumbo - Bari	Resolución 0121 de 21/09/1989	161.326,61
Los Estoraques	Resolución 0135 de 24/08/1988	634,85
Tama	Resolución 162 de 06/06/1977	51.536,42

Table 3 Parques Naturales

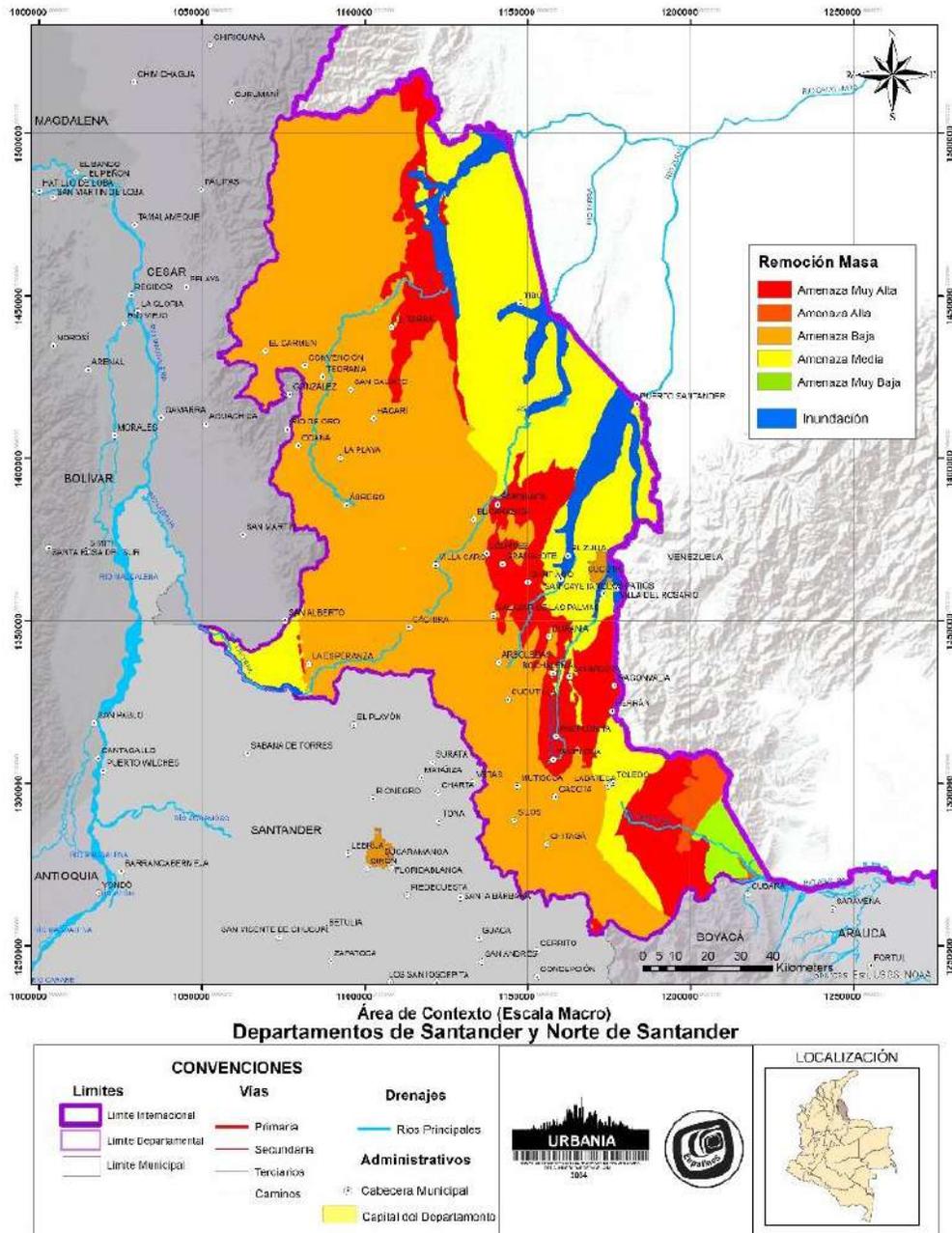
ZONA DE RESERVA FORESTAL	Área Ha
Serranía de Los Motilones	294.525,46
Cocuy	200.169,55

Table 4 Reserva Forestal

RESERVA INDÍGENA	Área Ha
Reserva INDERENA Rio Tejo	2.424,30
Reserva INDERENA Quebrada Tenería	771,18
Reserva INDERENA Rio Algodonal	8.008,83

Table 5 Reserva Indígena

1.6.1. Áreas de Riesgo



Mapa 15 Área por Remoción en Masa Escala Macro

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La zona del este del departamento de Norte de Santander es la más afectada por remoción en masa e inundaciones ya que el que existen muchas fallas de taludes y laderas, las inundaciones que son más frecuentes vienen por parte del Río Zulia del cual se desprende el Río Pamplonita que también es uno de los Ríos más importantes en Norte de Santander.

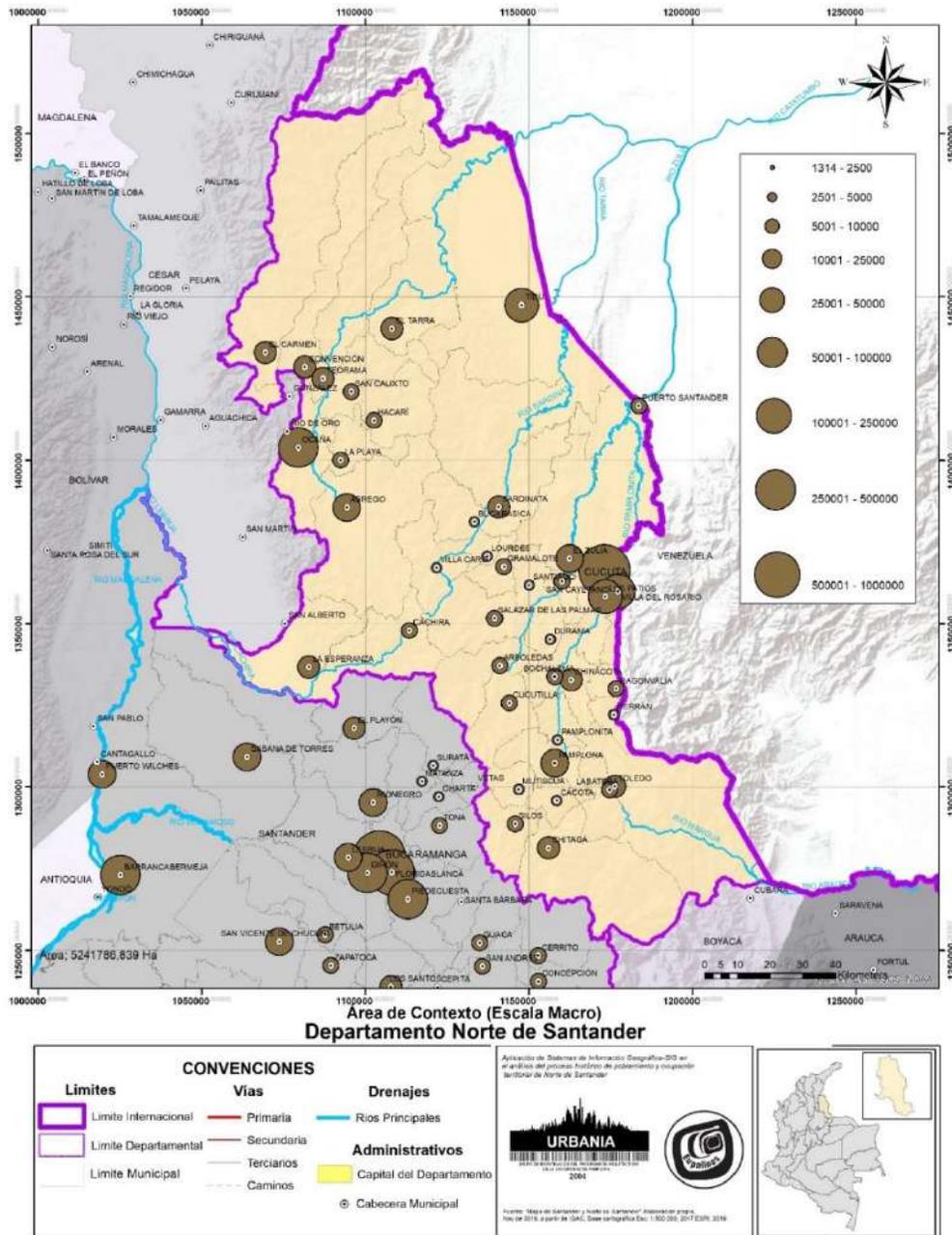
1.6.1.1. Clasificación de Riesgos por Remoción en Masa

Amenaza por Remoción	Área Afectada en Hectareas
Muy Alta	332593,42
Alta	29191,01
Media	1186993,09
Baja	605897,95
Muy Baja	29403,88
Total	2184079,36

Table 6 Amenaza por Remoción en Masa

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

1.7. ESCALA MESO Dinámica Demográfica Poblacional



Mapa 16 Mapa de Población Escala macro

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.



Ilustración 10 Población

Fuente: La Opinión, 8 Julio 2019

como lo muestra la gráfica y el mapa la mayoría de la población se sitúan en las cabeceras municipales, Norte de Santander tiene 1.346.806 habitantes, según el censo 2018. Cifra superior al reportado en el censo 2015, cuando fue de 1.208.336.

“En el 2005, la población del departamento estaba conformada así: 50,9 % eran mujeres y 49,1 %, hombres.

En 2018, el 50,7 % de la población son mujeres (bajó 0,2 %) y un 49,3 %, hombres (subió 0,2 %).

El 26,52 % de la población de la región está entre los 15 y 29 años. Este porcentaje es más alto que el promedio nacional de 25,98 %.

“El IGAC reveló que debido a que es un departamento bañado por gran parte de la cordillera Oriental, los desarrollos agropecuarios están condicionados y restrictivos. Es más, su gran potencial no son los cultivos ni la ganadería, sino el aprovechamiento forestal, el cual actualmente es totalmente desperdiciado.”

De las 2,2 millones de hectáreas que conforman el departamento, el 24% tiene una vocación forestal, la cual se da en la mayoría de los municipios nortesantandereanos. Por su parte, el desarrollo agrícola podría ser implementado en el 8% (de los cuales el 2% es de vocación agroforestal), y solo el 1% es apto para la ganadería.

1.8.1. Planteamientos y propuestas regionales

Van directamente ligados con el plan de desarrollo de Norte de Santander, el cual tiene tres ejes estratégicos y el eje estratégico Hábitat el cual habla de las potencialidades que tiene el territorio:

1 Más Oportunidades para los Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos

- Mejor ambiente en tu territorio

2 Más Oportunidades para los Recursos Hídricos.

- Agua para la vida, ciudad y territorio

3 Más Oportunidades para los Asuntos Ambientales, Sectoriales y Urbanos

- 4,3,1 Ambiente multisectorial sostenible

4 Más Oportunidades para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático.

- 4,4,1 Innovando para un territorio ambientalmente sostenible

- 5 Más Oportunidades para la Educación Ambiental.
 - 4,5,1 Oportunidades para la cultura ambiental
- 6 Más Oportunidades para la Gestión Integral del Riesgo.
 - 4.6.1 Gobernabilidad en la Gestión del Riesgo de Desastres
 - 4.6.2 Mejoramiento del Conocimiento del Riesgo de Desastres
 - 4.6.3 Reducción del Riesgo desde la planificación, mitigación y la prevención
 - 4.6.4 Preparación, Atención y Manejo de la emergencia
- 7 Más Oportunidades para la Vivienda Digna.
 - 4,7,1 Más hogares en vivienda propia
 - 4,7,2 Mejores viviendas, vida digna
 - 4,7,3 Saneamiento y Titulación de la Propiedad Pública Inmobiliaria
- 8 Más Oportunidades para la Infraestructura Vial
 - 5,1,1 Plan Vial Departamental con más oportunidades
 - 5,1,2 Intervenciones viales generadoras de más oportunidades de desarrollo para las subregiones de Norte de Santander
 - 5,1,3 Apuesta para el mejoramiento de vías urbanas
 - 5,1,4 Un norte con más oportunidades conectado a Colombia
- 9 Más Oportunidades para la Movilidad y la Seguridad Vial
 - 5,2,1 Implementación del Plan Departamental-PDSV para una movilidad segura.

10 Más Oportunidades para los Servicios Públicos Domiciliarios: Agua, Saneamiento Básico y Energía

- 5,3,1 Acceso a agua potable y saneamiento adecuado
- 5,3,2 Modernización, fortalecimiento y aseguramiento de la prestación de los servicios de agua potable y saneamiento básico

11 Más Oportunidades para lo Agropecuario, Pesca y Plantaciones Forestales

- 6, 1, 1 Investigación Agropecuaria y Adopción de Tecnología
- 6,1,2 Acceso al Crédito y Financiamiento de Proyectos Productivos
- 6, 1, 3 Norte de Santander Productivo, Sostenible e Incluyente
- 6, 1, 4 Infraestructura Productiva para el Desarrollo Agropecuario
- 6, 1, 5 Formalización de la Propiedad Rural
- 6, 1, 6 Creemos en la Institucionalidad
- 6, 1, 7 Certificación para la Agricultura
- 6, 1, 8 Sostenibilidad de la Actividad Forestal
- 6, 1, 9 El PDET es de Todos

12 Más Oportunidades para el Turismo y las Artesanías

- 6.2.1 Un destino con marca región
- 6.2.2 Condiciones institucionales para el impulso al sector turismo
- 6.2.3 Productividad turística regional

13 Más Oportunidades para el Emprendimiento

- 6.3.1 Fortalecimiento y desarrollo de actividades para promover el emprendimiento y generación de empleo en Norte de Santander

- 6,3,2 Fortalecimiento y financiamiento para la creación de emprendimiento

14 Más Oportunidades para la Ciencia, Tecnología e Innovación CTI

- 6,4,1 implementación políticas y estrategias para el desarrollo de actividades de ciencia, tecnología e innovación en Norte de Santander

- 6,4,2 Impulsar y fortalecer la infraestructura tecnológica e innovación para la competitividad de Norte de Santander

- 6.4.3 Formación de capital humano de alto nivel para doctorado y maestría investigativa e iniciación a la investigación en jóvenes investigadores

- 6,4,4 Proyectos de Ciencia, Tecnología e Innovación para los diferentes Sectores

15 Más Oportunidades para la Minería

- 6,5,1 Fortalecimiento de los procesos del sector minero energético

- 6,5,2 Apoyo y gestión para mejorar la productividad del sector minero energético

16 Más Oportunidades para las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones TIC

- 6,6,1 Empoderamiento Ciudadano en uso y apropiación TIC

- 6,6,2 Plataformas, Sistemas de Información y aplicaciones para los diferentes sectores priorizados

- 6,6,3 Infraestructura Tecnológica y Conectividad

- 6,6,4 Transformación Digital Territorial

17 Más Oportunidades para el Desarrollo Empresarial

- 6,7,1 Apoyo y fortalecimiento para desarrollo productivo y competitivo del sector empresarial

- 6,7,2 Acceso al crédito y promoción de inversión para el desarrollo empresarial

18 Más Oportunidades para la Industria, el Comercio y Servicios

- 6,8,1 Fortalecimiento del tejido empresarial e industrial del departamento

- 6,8,2 Internacionalización, Ruta del Desarrollo Económico

- 6,8,3 Empleo digno y decente para la productividad

Los proyectos que van ligados con el departamento son Más Oportunidades para los Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos, Más Oportunidades para la Infraestructura Vial, Más Oportunidades para lo Agropecuario, Pesca y Plantaciones Forestales, Más Oportunidades para el Turismo y las Artesanías y Oportunidades para la Minería.

1.8.2. Estrategias de intervención regional a partir de problemas y potencialidades

A través del PIB se pueden ver las potencialidades de cada sector y plantear estrategias de intervención para la región.

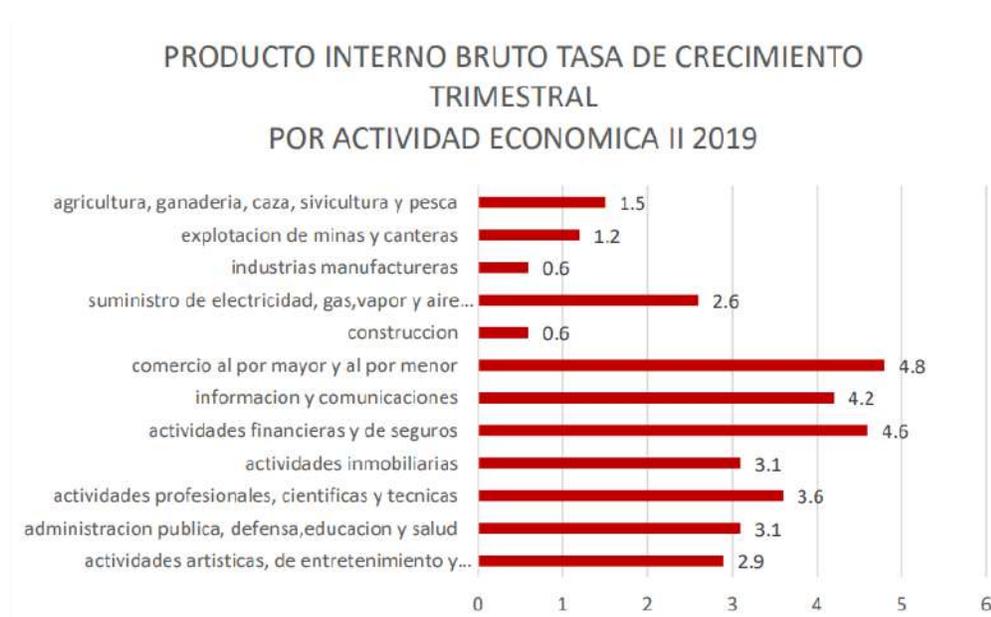


Gráfico 9 PIB por Actividad Económica

Fuente: DANE 2019

El sector que se destacaron por su variación porcentual fue el Comercio al por mayor y al por menor 4,8%, La principal diferencia entre las dos es que la venta al por mayor es un modelo de empresa a empresa y la venta al por menor es un modelo de empresa a consumidor; podemos notar que la industria de construcción y las industrias manufactureras no aportan si no solo el 0,6%.

1.8.3. Relaciones regionales, a través de intervenciones estratégicas

Se pueden fortalecer a través de las estrategias del CONPES de 2014 que habla de:

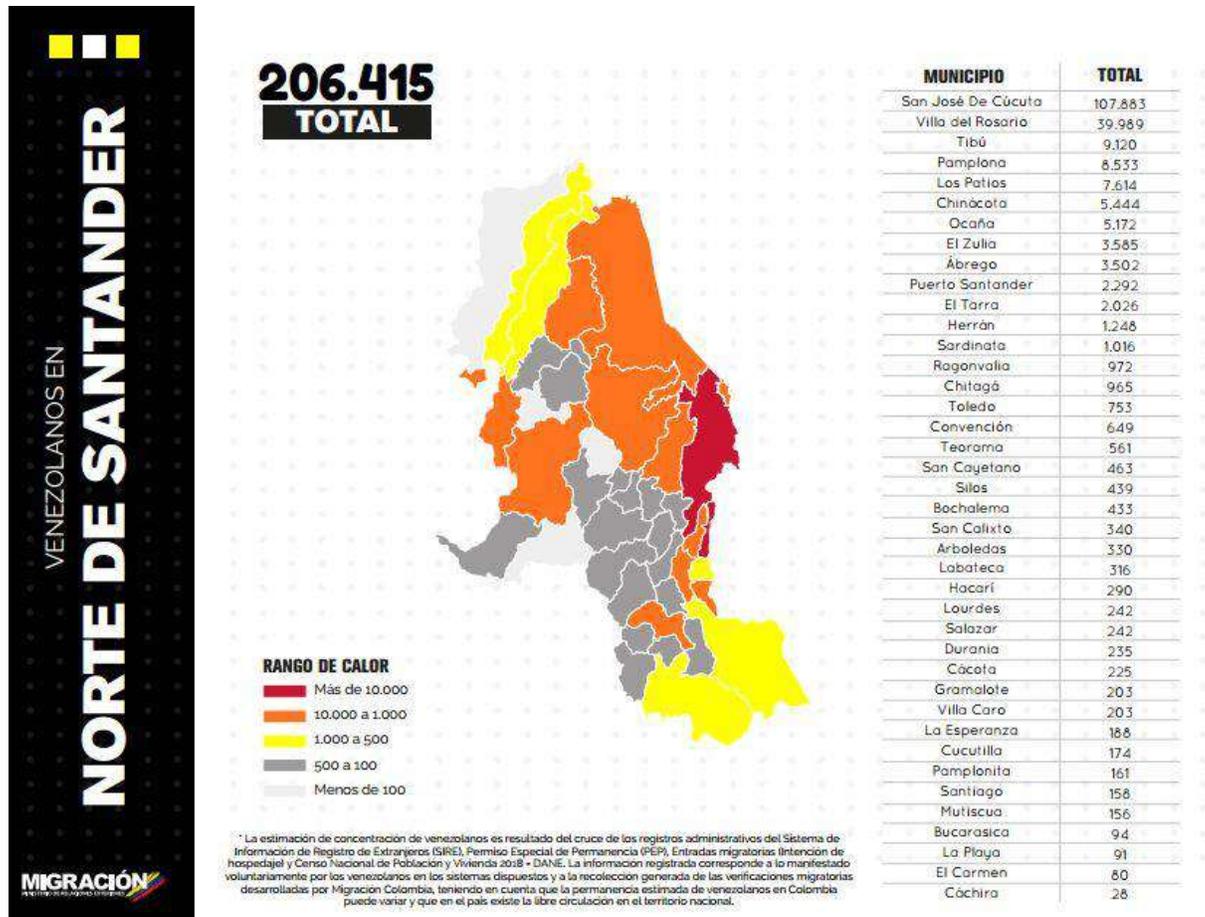
1. fortalecer la institucionalidad del gobierno nacional y las entidades territoriales para la gestión del desarrollo, la integración fronteriza y la soberanía nacional.
2. reducir las brechas socioeconómicas de los territorios fronterizos con relación al resto del país.
Estructurar e implementar un Plan de Convergencia Regional y Cierre de Brechas Socioeconómicas en las Fronteras, formulado desde un enfoque diferencia territorial, étnica y cultural.
3. promover condiciones que permitan el crecimiento sostenible de las regiones de frontera.
4. integrar los territorios fronterizos entre sí, con la nación y países vecinos.
5. fortalecer la identidad, la cosmovisión y la organización social y política de los pueblos y comunidades indígenas, afrodescendientes, raizales y rom.

Pero en la versión de 2016 el CONPES CON CORTE DE DICIEMBRE 31

1. Adecuar o remodelar las sedes regionales y Puestos de Control Migratorio (Compromiso a cargo de la Unidad 1 Administrativa Especial Migración Colombia)
2. Adquirir nuevas sedes en los departamentos de frontera (Compromiso a cargo de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia)
3. Elaborar estudios, análisis e investigaciones de comportamientos y fenómenos migratorios en zonas fronterizas (Compromiso a cargo de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia)
4. Brindar asistencia técnica a los entes territoriales priorizados en Política Migratoria (Actividad a cargo del Ministerio de Relaciones Exteriores)
5. Fortalecer los canales informativos sobre servicios para población en situación de retorno

El CONPES habla de la parte económica y social del país, pero se concentra en la migración venezolana porque en Norte de Santander la cifra de migrantes llegó a

206.415, según el reporte de marzo de Migración Colombia, Bogotá, sigue siendo uno de los distritos con mayor número de venezolanos.

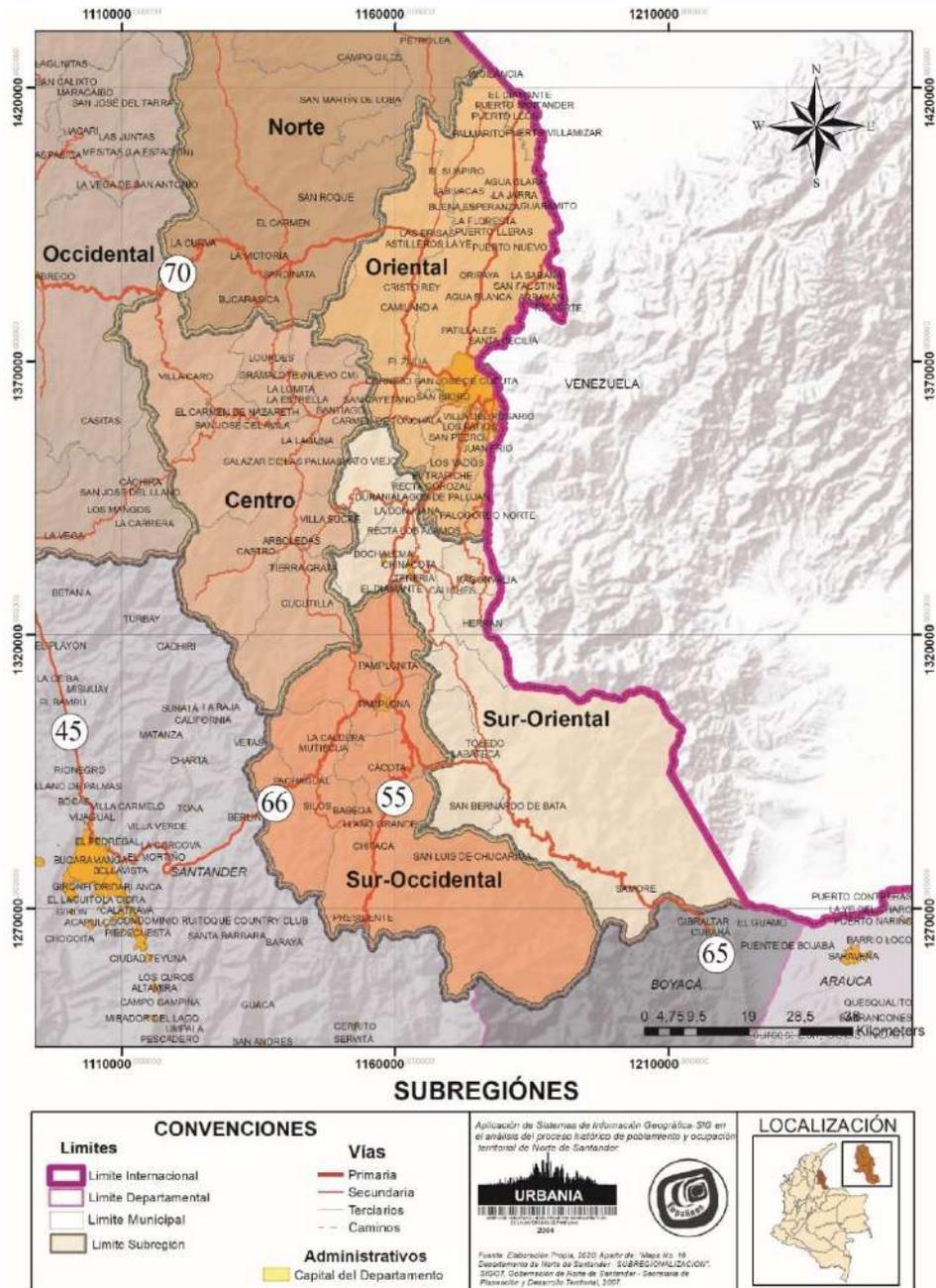


Mapa 18 Venezolanos en Norte de Santander

Fuente: Estoy En Frontera, 2020, Migración.

“En el último reporte de 2019 de la entidad migratoria, la cifra en la región era de 202.727 migrantes distribuidos en los 40 municipios, siendo Cúcuta la ciudad con mayor concentración: al cierre del 2019 habían 104.981, y para marzo de 2020 la cifra se ubicó en 107.883, según “Estoy en Frontera” con estas estrategias de puede mejorar las relaciones regionales ya que la parte migratoria es la que más afecta al por ser un departamento estratégico con vecino el país Venezuela.

1.9. TRES SUBREGIONES Infraestructura Vial y Transporte



Mapa 19 Vías Subregiones

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Las vías más importantes del departamento de Norte de Santander se encuentran ubicadas en la subregión Oriental, sur-Oriental y Sur-Occidental ya que el departamento de Norte de Santander se conecta con el interior del País y con la vecina República Bolivariana de Venezuela, descansa en los ejes primarios Cúcuta – Sardinata – Ocaña y Cúcuta – Pamplona – Cuesta Boba, con sus extensiones desde Pamplona hasta Chitagá y presidente pasando por el punto conocido como La Lejía y desde allí hasta Saravena en el departamento de Arauca, y la Vía 65 que va provincia de García Rovira en Santander.

El primer eje señalado, permite la comunicación con la línea fronteriza de algunos municipios ubicados del noroccidente del Departamento y facilita la conexión de Cúcuta y todo el corredor fronterizo colombo-venezolano con la zona de la costa norte colombiana al empalmar con la vía Bucaramanga – Fundación a través del trayecto Ocaña – Aguachica en el departamento del Cesar, siendo ésta en el momento, la única opción de salida de nuestro carbón a los puertos 2016 - 2035 36 marítimos para su posterior exportación a los mercados internacionales. De igual manera, ésta situación permite el acceso de productos de esa región de Colombia hacia el mercado venezolano.

La vía Cuesta Boba - Pamplona – Cúcuta permite la comunicación con el cordón fronterizo del centro, suroccidente y suroriente del Departamento. Esta ha sido la única vía de conexión de la zona de frontera del departamento con el centro del País, bien por el corredor Cúcuta - Pamplona – Bucaramanga – Tunja – Bogotá, o bien por Cúcuta – Pamplona - Chitagá - Málaga – Duitama – Bogotá.

La ciudad capital del Departamento se encuentra ubicada estratégicamente en el centro de todas las regiones, pero aun así existen municipios muy distantes como los ubicados en la Regional Ocaña y Pamplona, de los cuales observando distancia en Kilómetros Cúcuta sería el más distante con 497 Km que se recorren en 145 minutos, seguido de El Carmen con una distancia de 313 Km recorridos en 420 minutos y Cáchira a 312 Km de la ciudad Capital que se recorre en 450 minutos; sin

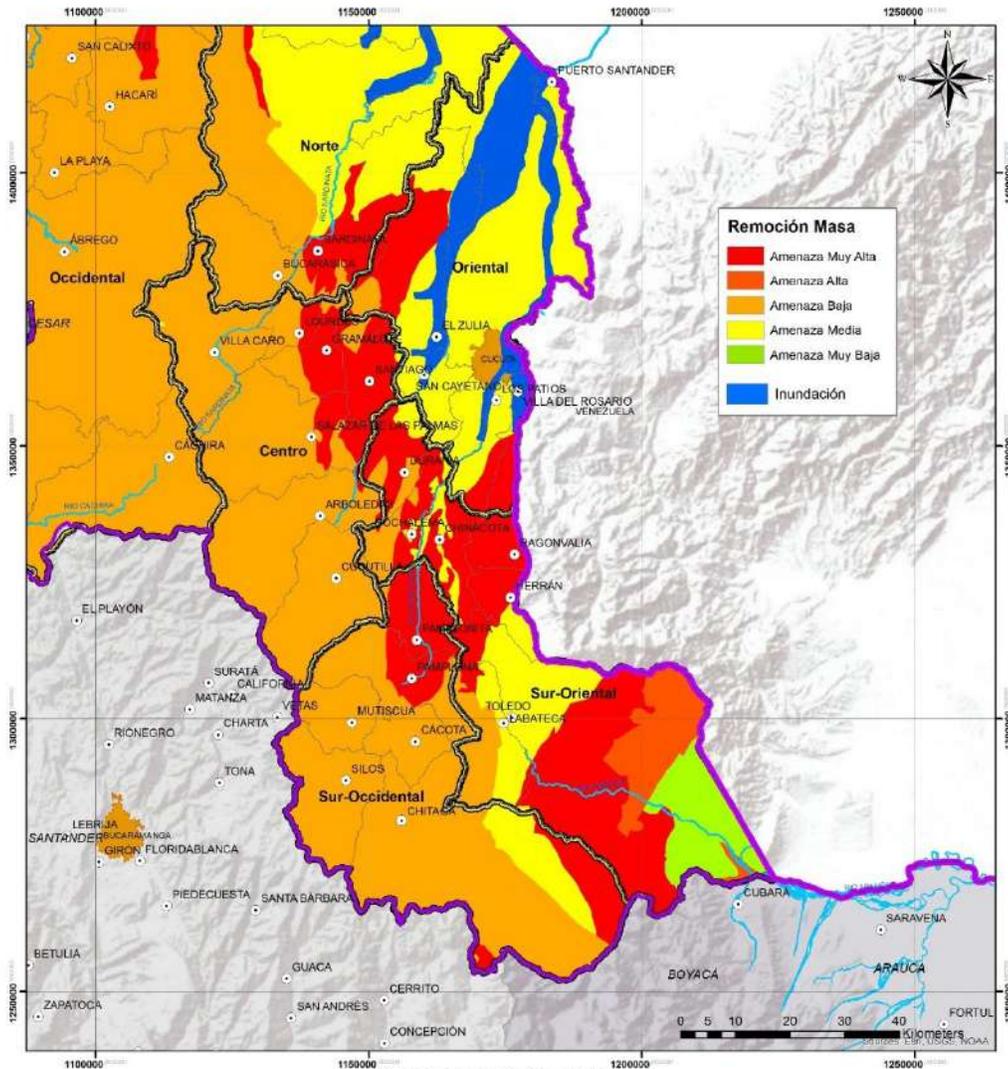
embargo debido al estado deteriorado de la malla vial en algunas regiones por tiempo de traslado son más distantes los municipios de El Tarra, donde para recorrer los 203 Km se requieren un promedio de 10 Horas de traslado o 600 minutos, o el Municipio de San Calixto que para recorrer 300 Km se requieren 450 Minutos.

De los ecosistemas el que más se destaca en las tres subregiones son las áreas dedicadas para la conservación, cuenta con uno de los parques nacionales más grandes que se ubica en la Cordillera Oriental en el extremo sur oriental del departamento de Norte de Santander en los municipios de Toledo (98.5%) y Herrán (1.5%) y limita al sur con Municipio de Cubará en Boyacá, al oriente con la República Bolivariana de Venezuela, hace parte de la Eco región Macizo Tamá (bloque montañoso geológico y geomorfológico que penetra a Venezuela desde Colombia a partir del llamado Nudo de Pamplona) lugar de nacimiento de ocho importantes cuencas hidrográficas de los ríos Oirá, Táchira, Culagá, Jordán, Talco, San Lorenzo y Margua que drenan al Catatumbo (Hoya Hidrográfica del Lago de Maracaibo) y al Arauca – Orinoco, siendo la biodiversidad representada en los páramos, los bosque andino y la selva húmeda tropical su característica a resaltar.

“El acuerdo 011 de 2004 que define las áreas que se deben proteger, algunas de estas no se encuentran verdaderamente amparadas ante los intereses de actividades como la minería (de acuerdo a lo estipulado en el Código Minero: ley 685 de 2001), por lo que no existe una garantía del mantenimiento de sus valores ambientales. Solo las áreas de Parques Nacionales, Parques Regionales y áreas de Reserva de la Ley 2° se encuentran exentas de la actividad minera.”

Tiene también en el Páramo de Almorzadero que se destaca por la importancia ecológica y ambiental del complejo “Lagunas-Turberas” debido a su capacidad para almacenar agua y regular los flujos hídricos y el páramo de Santurbán se destaca por la diversidad y belleza de su fauna, así como por su importancia ecológica, en el que nacen varias fuentes hídricas que abastecen de agua a poblaciones y ciudades de la región.

1.11. TRES SUBREGIONES Riesgos



Área de Contexto (Escala Meso)
Tres Regiones Oriental, Sur-Oriental y Sur-Occidental



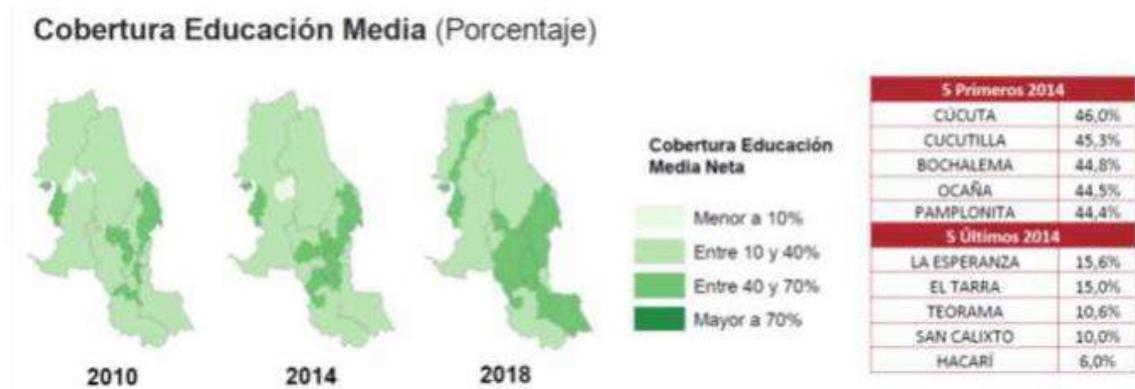
Mapa 21 Riesgos Escala Meso

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La zona más afectada es la Sur-Oriental en el municipio de Chinácota y Bóchamela en cuanto a remoción en masa, La amenaza asociada a la dinámica fluvial contempla tanto las inundaciones lentas, que se producen en las planicies aluviales y pueden llegar a alcanzar extensiones importantes; como las crecientes súbitas de tipo torrencial, ligadas a regiones de topografía más quebrada y con un impacto más localizado en Río Zulia.

1.13. REDES DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS ESCALA SUBREGIÓN.

1.13.1. Educación Media



Mapa 23 Cobertura Educación Media

Fuente: PDD de Norte de Santander, 2019.

En Norte de Santander se debe reducir la diferencia entre la mayor y menor cobertura de Educación Media Neta de 40pp a 19.7pp. El promedio del Departamento es de 38.6% mientras que el de la región Centro Oriente es de 47.2%, la mayor parte de la educación se encuentra en el corredor Pamplona-Puerto Santander.

1.13.2. Servicios



Mapa 24 Subregión Oriental



Mapa 25 Subregión Suroriental



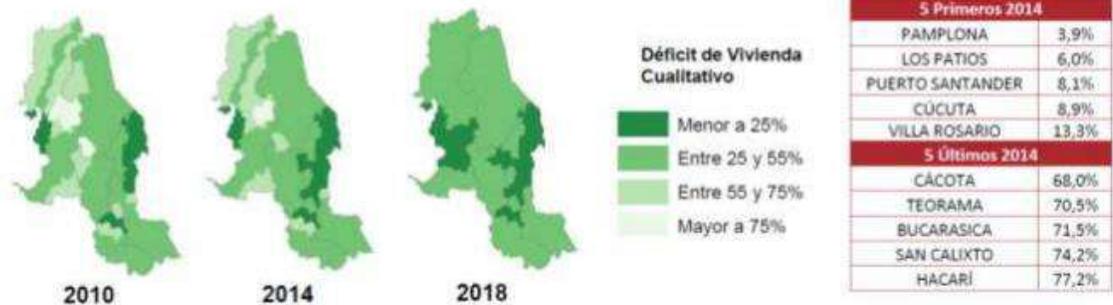
Mapa 26 Subregión Suroccidental

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC - Diccionario Geográfico, 2018, Toda Colombia.

Las tres subregiones cuentan con buen servicio de alcantarillado urbano con más del 88% en cobertura, pero muy poca concentración en la zona rural, la subregión con que cubre más municipios en la zona suroriental con 7 municipios.

1.13.3. Déficit Cualitativo de Vivienda

Déficit Cualitativo de Vivienda (Porcentaje)

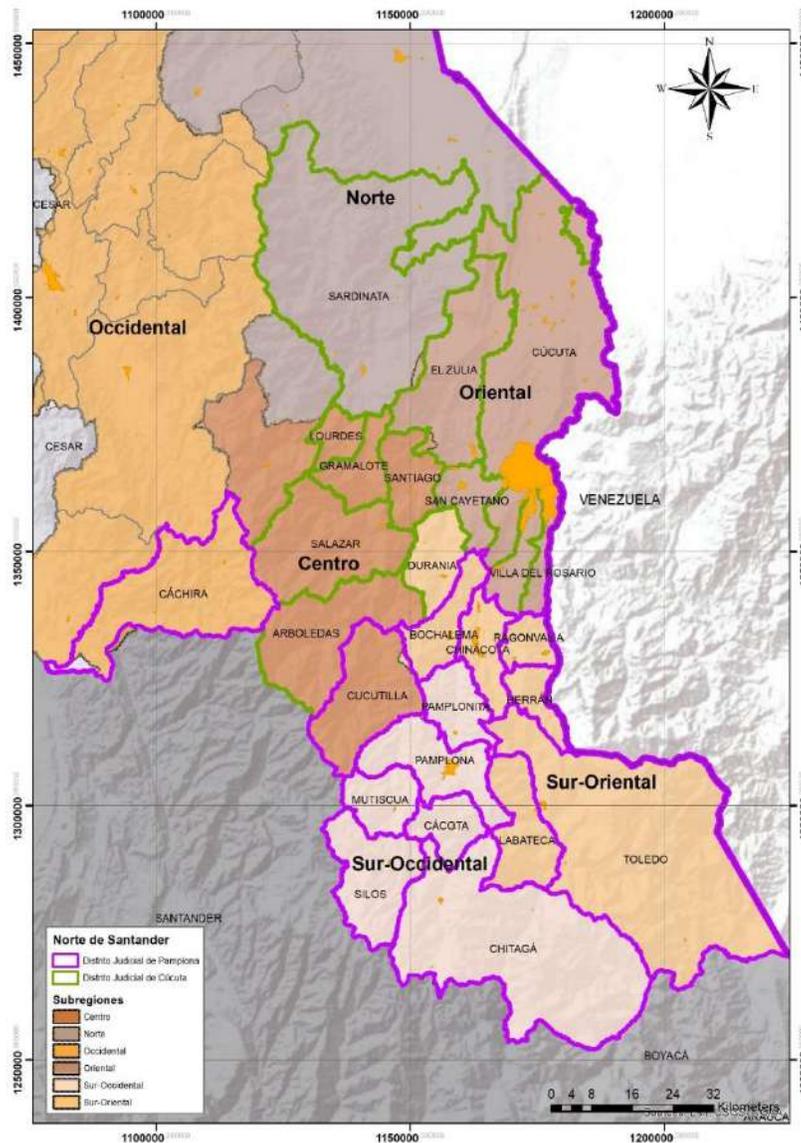


Mapa 27 Deficit Cualitativo de Vivienda

Fuente: PDD de Norte de Santander, 2019.

En Norte de Santander se debe reducir la diferencia entre el menor y mayor déficit cualitativo de vivienda de 73.3pp a 44.2pp. El promedio del Departamento es de 19.2% mientras que el de la región Centro Oriente es de es de 17.6%.

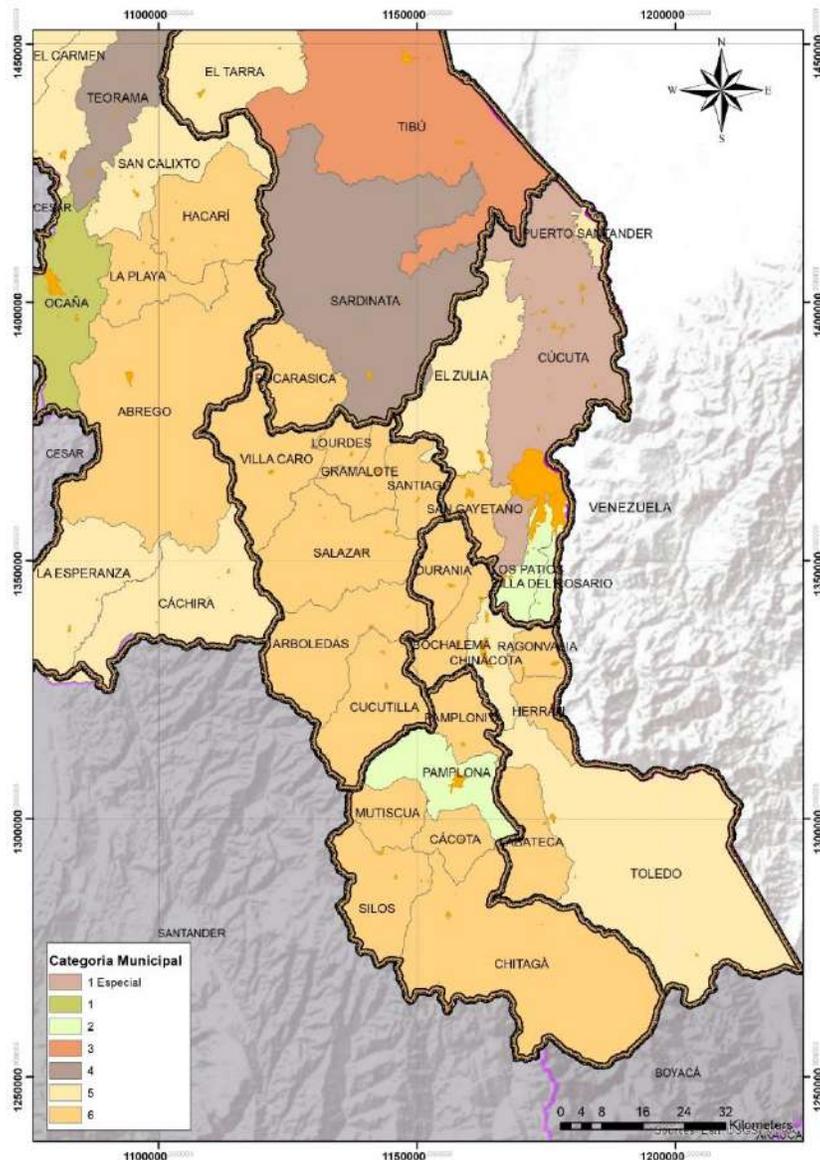
1.13.4. Distritos Judiciales



Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Existen solo dos distritos Judiciales en el Departamento de Norte de Santander, y se encuentran situados en la región Oriental, Sur-Oriental y Sur-Occidental, está el Distrito Judicial de Pamplona que cuenta acoge 14 de Municipios y el distrito Judicial de Cúcuta que acoge 11 Municipios.

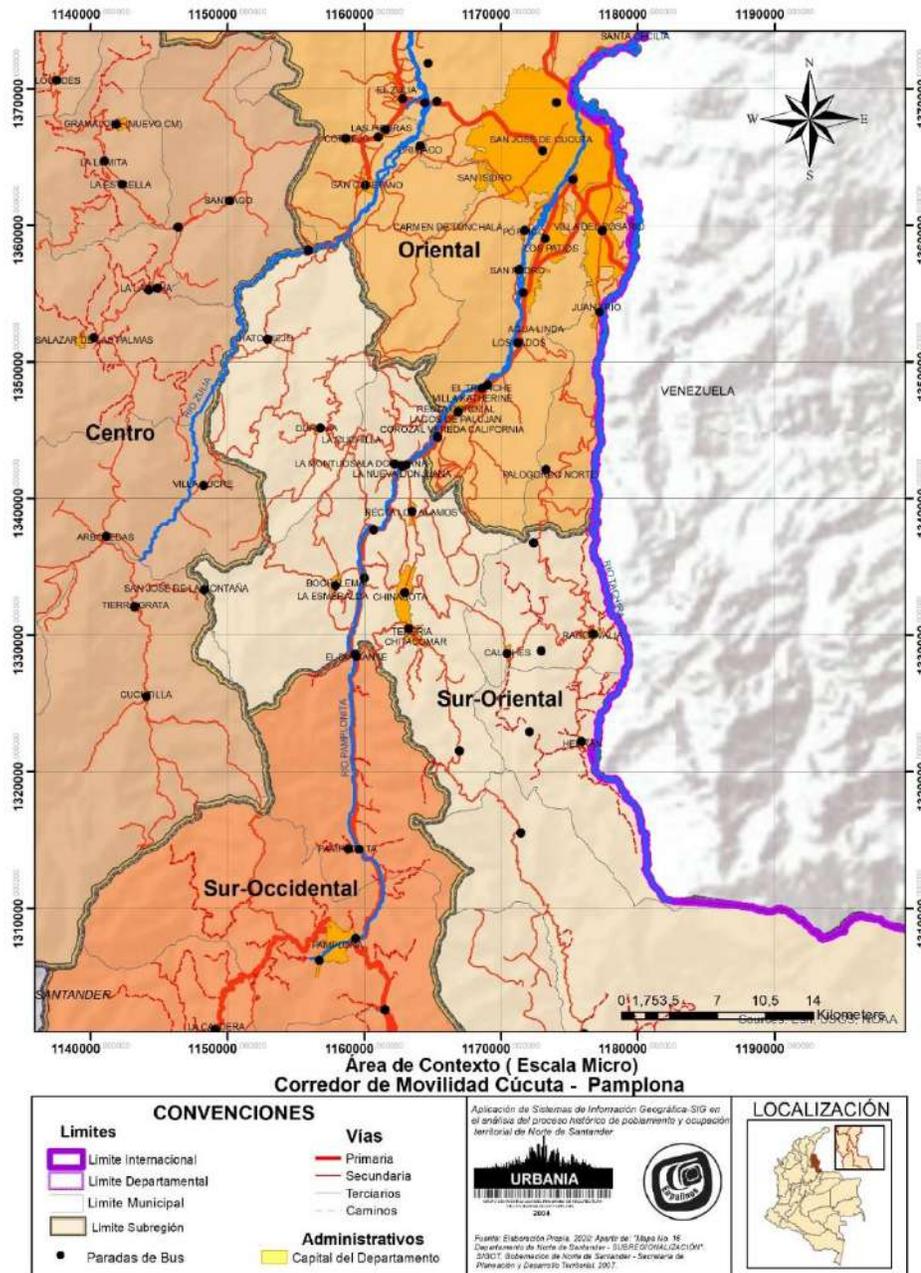
1.13.5. Categoría Municipal



Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Solo hay un solo municipio que se encuentra en categoría especial que es Cúcuta, uno solo se encuentra en primera categoría que es Ocaña, dos municipios en categoría segunda, uno solo en tercera que es Tibú, en cuarta categoría solo Sardinata y los demás en categoría cinco y seis.

1.14. ESCALA MICRO Infraestructura Vial y Transporte, Trazado Actual de la VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.



Mapa 28 vías del trazado Cúcuta-Pamplona

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Una de las vías más importantes es la de Cúcuta – Pamplona por que tiene una estructura vial municipal en buenas condiciones, se encuentra bien interconectada por que cuenta con brazos viales estratégicos que articulan cada vereda, municipio y departamento que se conectan de manera eficaz, cabe resaltar que esta vía es una importante conexión con nuestro país vecino Venezuela.

Este corredor de movilidad hace parte de la construcción de la doble calzada Cúcuta – Pamplona el cual consiste en 6 unidades funcionales como se describe a continuación.



ilustración 11 Seis Tramos de la Vía Cúcuta - Pamplona

Fuente: Ministerio de Transporte, 2017, Vigilado Supertransporte.

La doble calzada actualmente se encuentra en construcción, el objetivo de esta concesión es mejorar la conexión vial entre la ciudad de Pamplona y la Ciudad de Cúcuta e interconectar esta vía con la vía Bucaramanga – Pamplona, con el fin de conectar el centro del país con la zona fronteriza nororiental.

1.14.1. Descripción de las 6 Unidades Funcionales.

UF 1 Variante Pamplona				
Origen	Destino	Longitud Mínima	Intervención prevista	Observación
PR121+250 (R 6603)	PR71+000 (R 5505)	4.02	Construcción de Vía Nueva en Calzada sencilla.	Incluye construcción de un túnel bidireccional.
UF 2 Pamplona - Pamplonita				
Origen	Destino	Longitud Mínima	Intervención prevista	Observación
PR 71+000 (R 5505) K57+546 1.307.990 N 1.159.667 E	PR 79+400 (R 5505) K49+050 1.313.652 N 1.160.464 E	8.50	Construcción Segunda Calzada	Incluye Construcción de Segunda Calzada K57+546 al K49+050 (8.5 Km)
UF 3 Pamplonita - El Diamante				
Origen	Destino	Longitud Mínima	Intervención prevista	Observación
PR 79+400 (R 5505) K49+050 1.313.652 N 1.160.464 E	PR 84+286 (R 5505) K45+000 1.317.158 N 1.159.269 E	4.05	Construcción Segunda Calzada.	Incluye construcción de un Túnel unidireccional
PR 84+286 (R 5505) K45+000 1.317.158 N 1.159.269 E	PR 95+600 (R 5505) K 40+000 1.321.940 N 1.159.217 E	5.0	Construcción Segunda Calzada.	Obra ofertada por el Concesionario como factor de calidad.
PR 90+020 (R 5505) K40+0 00 1.321.940 N 1.159.217 E	PR 95+600 (R 5505) K 34+600 1.3 25.568 N 1.159.940 E	5,4	Construcción Segunda Calzada.	Incluye Construcción de Segunda Calzada K 40+000 al K 34+600 (5,40 km)
UF 4 El Diamante - La Don Juana				
Origen	Destino	Longitud Mínima	Intervención prevista	Observación
PR 95+600 (R 5505) K 34+600 1.325.568 N 1.159.940 E	PR 113+100 (R 5505) K 16+740 1.342.030 N 1.16 2.404 E	17,86	Construcción Segunda Calzada.	Incluye Construcción de Segunda Calzada K 34+600 al K 16+740 (17,86 km)

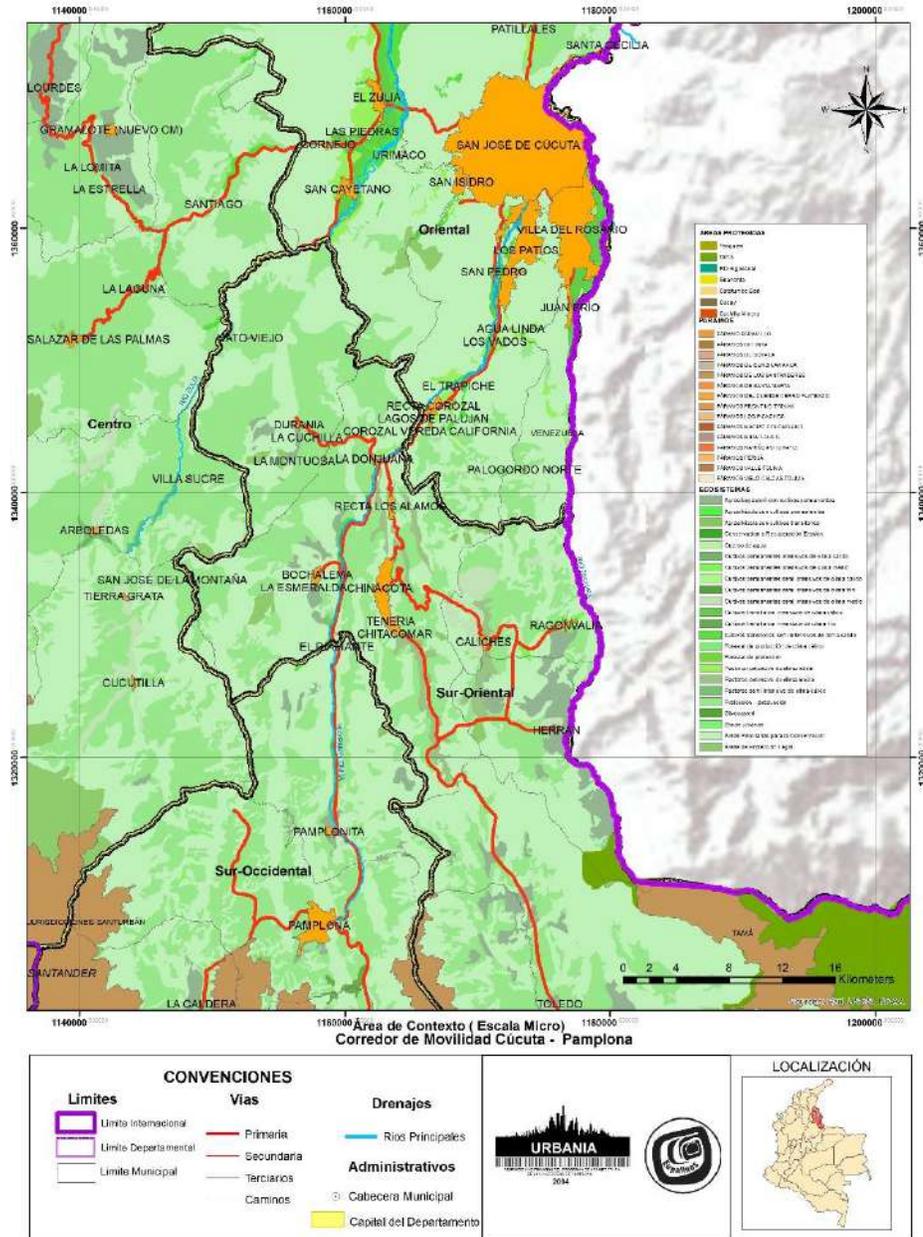
Table 7 6 Unidades Funcionales

UF 5 La Don Juana - Los Acacios				
Origen	Destino	Longitud Mínima	Intervención prevista	Observación
PR 113+100 (R 5505) K 16+740 1.342.030 N 1.162.404 E	PR 120 +000 (R 5505) K 10+900 1.345.900 N 1.166.179 E	5,84	Construcción Segunda Calzada.	Incluye Construcción de Segunda Calzada K 16+740 al K 10+900 (5,84 km)
UF 6				
Origen	Destino	Longitud Mínima	Intervención prevista	Observación
Calzada Existente				
PR68+500 (R 5505) 1.307.048 N 1.158.029 E	PR 71+000 (R 5505) 1.307.990 N 1.159.667 E	2.5	Rehabilitación (incluye paso urbano Pamplona)	Incluye rehabilitación de la Calzada sencilla entre PR68+500 – PR71+000
Calzada existente				
PR 71+000 (R 5505) 1.307.990 N 1.159.667 E	PR 84+286 (R 5505) K45+000 1.317.158 N 1.159.269 E	14,4	Rehabilitación	Incluye rehabilitación de la Calzada sencilla entre el PR 71+000 -PR 84+286
Calzada existente				
PR 84+286 (R 5505) K45+000 1.317.158 N 1.159.269 E	PR 90+020 (R 5505) K40+000 1.321.940 N 1.159.217 E	5	Rehabilitación	Incluye Rehabilitación de la calzada sencilla entre el PR 84+286 - PR 90+020 Incluye el diseño o licenciamiento, compensación ambiental y social, gestión y adquisición predial y movimiento de redes para la construcción de la segunda calzada entre las abscisas K45+000 (PR 84+286 R5505) y K40 +000 (PR 90+020 R5505).
Calzada existente				
PR 90+020 (R 5505) 1.321.940 N 1.159.217 E	PR 120+000 (R 5505) K 10+900 1.345.900 N 1.166 .179 E	29,1	Rehabilitación	Incluye Rehabilitación de la calzada sencilla entre el PR 90+020 - PR 120+000
Segunda Calzada				
PR120+000 (R 5505) K 10+900 1.345.900 N 1.166.179 E	PR 120+600 (R 5505) K 10+300 1.345.902 N 1.167.010 E	0,6	Construcción segunda calzada	Incluye Construcción de Segunda Calzada K10+900 al K10+300 (0,6Km)
Doble Calzada				
PR 120+600 (R 5505) K 10+300 1.345.902 N 1.167.010 E	PR 131 +500 (R 5505) 1.354.003 N 1.171.673 E	11	Rehabilitación	Incluye Rehabilitación de la doble calzada entre PR 120+600 – PR 131+500

Table 8 seis Unidades Funcionales

Fuente: Ministerio de Transporte, 2017, Vigilado Supertransporte.

1.15. ESCALA MICRO Sistema Ambiental, TRAZADO ACTUAL DE LA VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.



Mapa 29 Sistema Ambiental Escala Micro

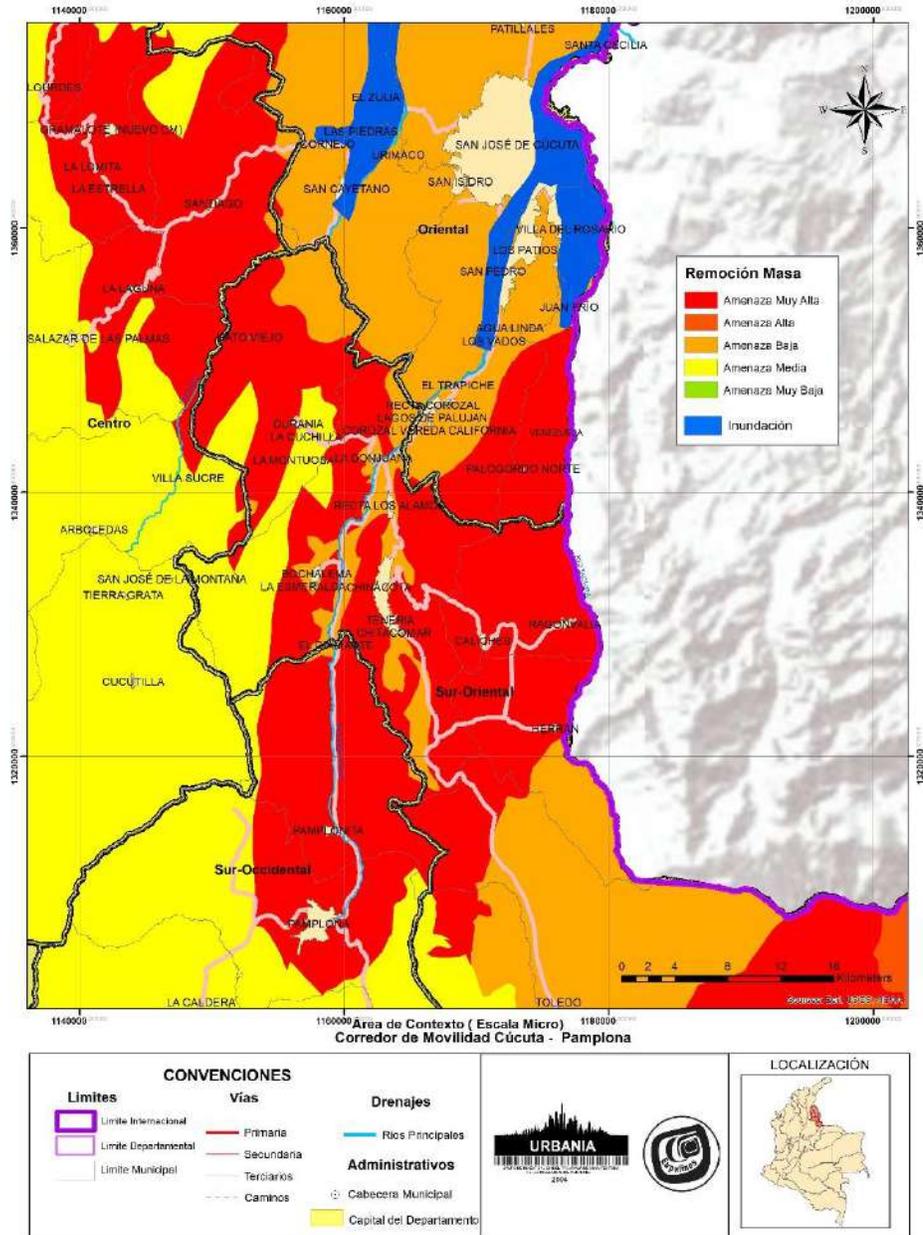
Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La vía Cúcuta – Pamplona cuenta con una variedad de ecosistemas como áreas prioritarias para la conservación, áreas para producción de uso agrícola y ganadero, áreas de protección legal.

El río Pamplonita nace a 3000 m de altura, en el cerro de Altogrande, en el páramo de Fontibón, en las cercanías de Pamplona de Pamplona monte adentro y llega al Río Táchira, pertenece los municipios: Cúcuta, Pamplona, Los Patios, Chinácota, Bochalema y Pamplonita, y los corregimientos El Diamante, La Donjuana, La Garita, San Faustino y Agua Clara. Abastece al 65% de la población de Norte de Santander.

Este río se convierte en receptor de aguas residuales de Pamplona, también en depositario de aguas descompuestas de Los Patios y de Cúcuta. La ciudad de Cúcuta arroja cada segundo 722 litros de aguas residuales al río, lo que representa el 76% del total, Otra fuente de contaminación son los vertimientos de los mataderos de Pamplona y de Bochalema, y los plaguicidas y los agroquímicos.

1.15.1. ESCALA MICRO Riesgos, TRAZADO ACTUAL DE LA VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.

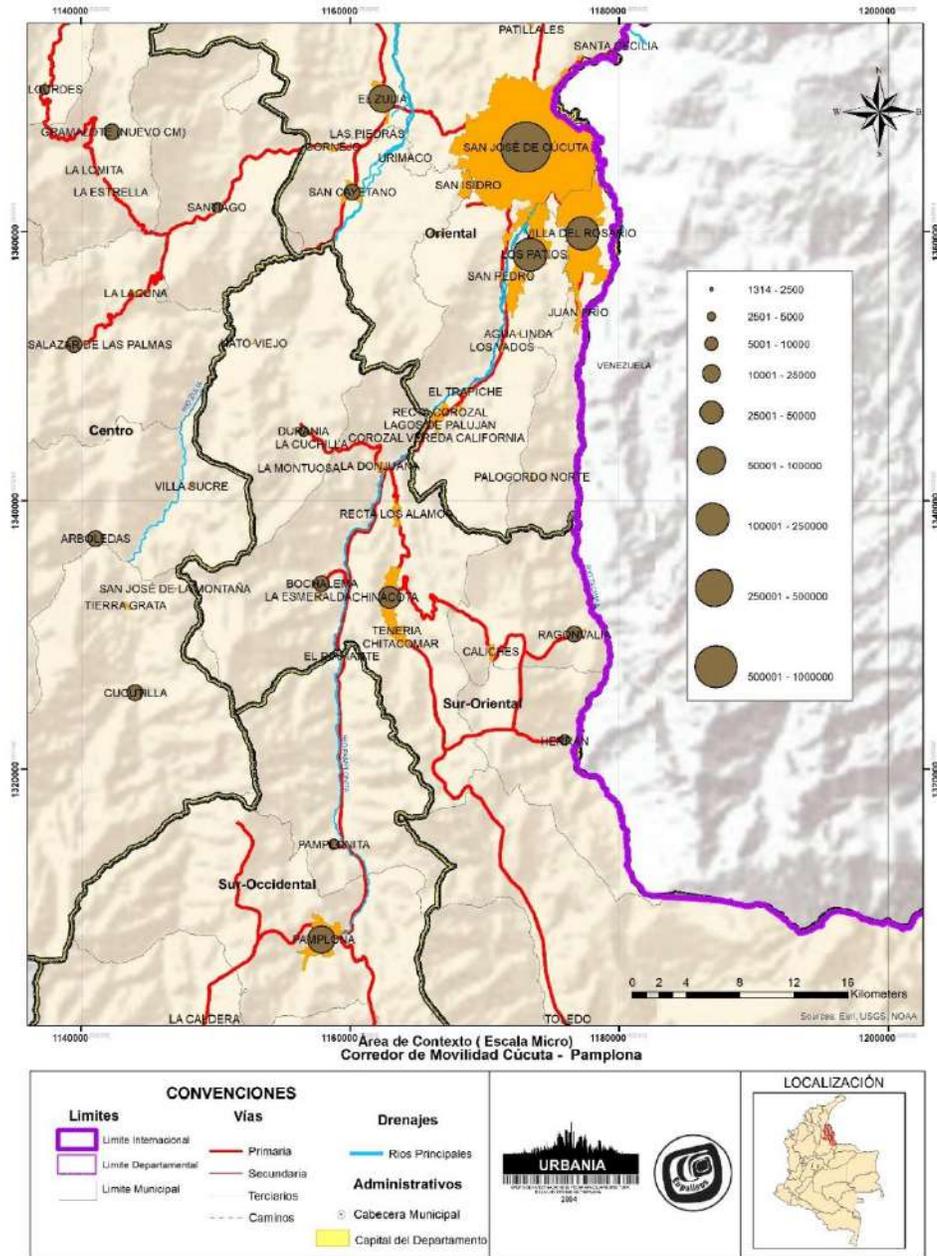


Mapa 30 Riesgos Escala de Intervención

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

En el corredor de movilidad del municipio que está en alto riesgo por remoción en masa es el de Pamplonita y parte de Pamplona por riesgo de inundación Cúcuta y Villa del Rosario que son las zonas que están en peligro de inundaciones.

1.16. ESCALA MICRO Dinámica Demográfica y Poblacional, TRAZADO ACTUAL DE LA VÍA CÚCUTA-PAMPLONA.



Mapa 31 Dinámica Poblacional Escala Micro

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Desde el corredor de movilidad a los Asentamientos que se demoran 1 hora en llegar a ellos son. Pamplona, Pamplonita, Chinácota, Bochalema, La Esmeralda, El Diamante, la Don Juana, Villa del Rosario y máximo llega hasta Durania, San Cayetano 1 hora veh; en la capital de Cúcuta es donde se concentra la mayor parte de la población.

De acuerdo con la información de la URPA, actualmente existe una población bovina estimada de 283.370 cabezas de las cuales el 70% con doble propósito para carne y leche. En los municipios aledaños a la ciudad de Cúcuta como Villa del Rosario, Los Patios, Chinácota y Puerto Santander, se encuentran algunas explotaciones orientadas hacia la producción de leche.

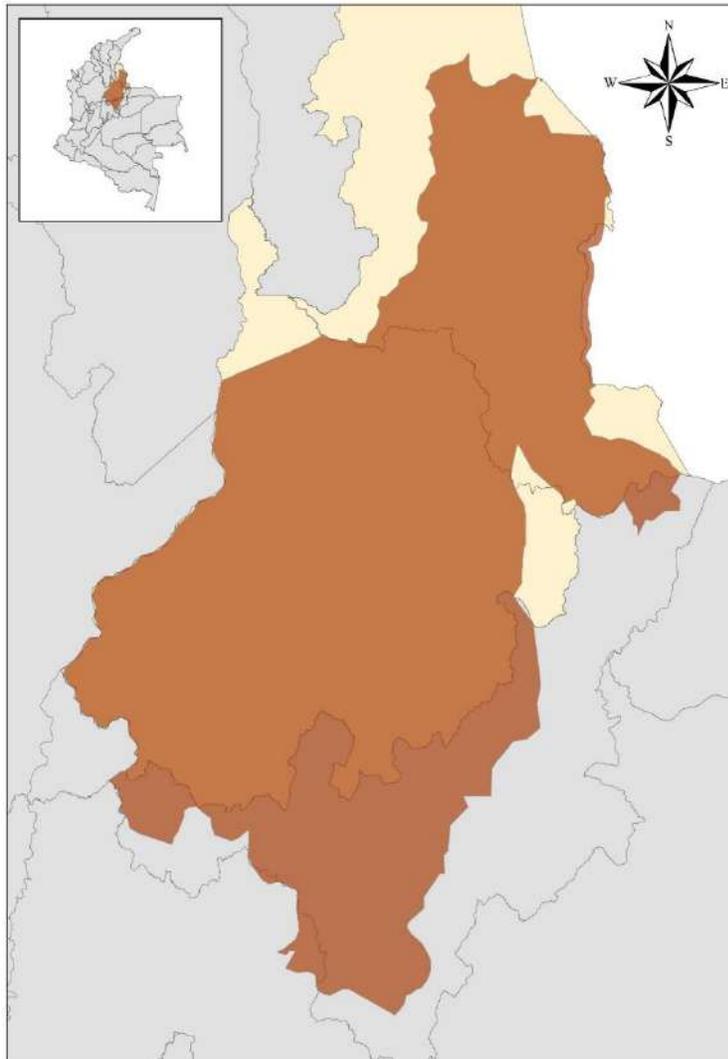
Los principales factores que han determinado la reducción de la actividad ganadera tienen que ver con la inseguridad y situaciones de orden público, así como las relaciones inestables del comercio de ganado con Venezuela y la parcelación de grandes extensiones de tierra a través del INCORA, parte de cuya superficie se dedicaba a la ganadería.

CAPITULO III

2. MARCO HISTORICO

2.1. Transformación de las Unidades Político Administrativas

2.1.1. Escala Macro: COLONIA, Provincia de Tunja - Caro / Moreno y Escandón (1781)

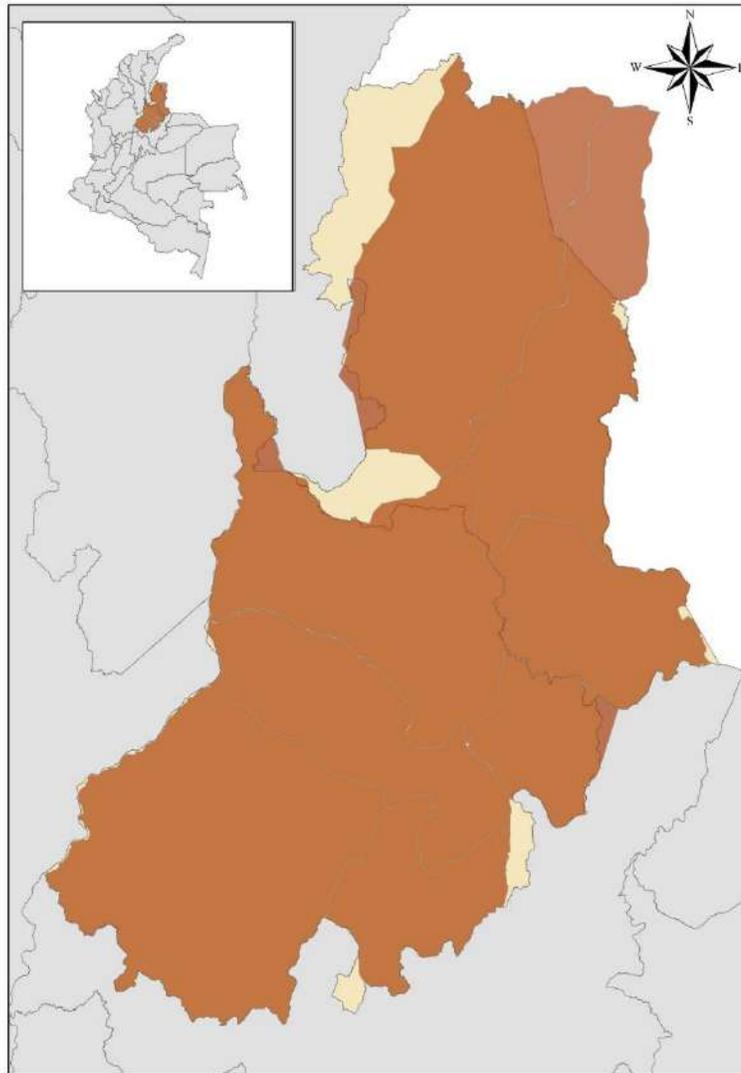


Mapa 33 Provincia de Tunja - Caro / Moreno y Escandón

Fuente: Elaboración propia, Abril 2020; a partir de Caro, Francisco Javie. " Descripción Geográfica de Virreinato de la Nueva Granada" (1781):AGN M6-111 y Herrera M (2001:83). IGAC Base Cartográfica Nacional.

Provincia de Tunja - Caro / Moreno y Escandón (1781) con un área de 5036142,13 Ha antes abarcaba parte del departamento de Santander, Norte de Santander y Boyacá.

2.1.2. Escala Macro: Estado Soberano de Santander (1871)

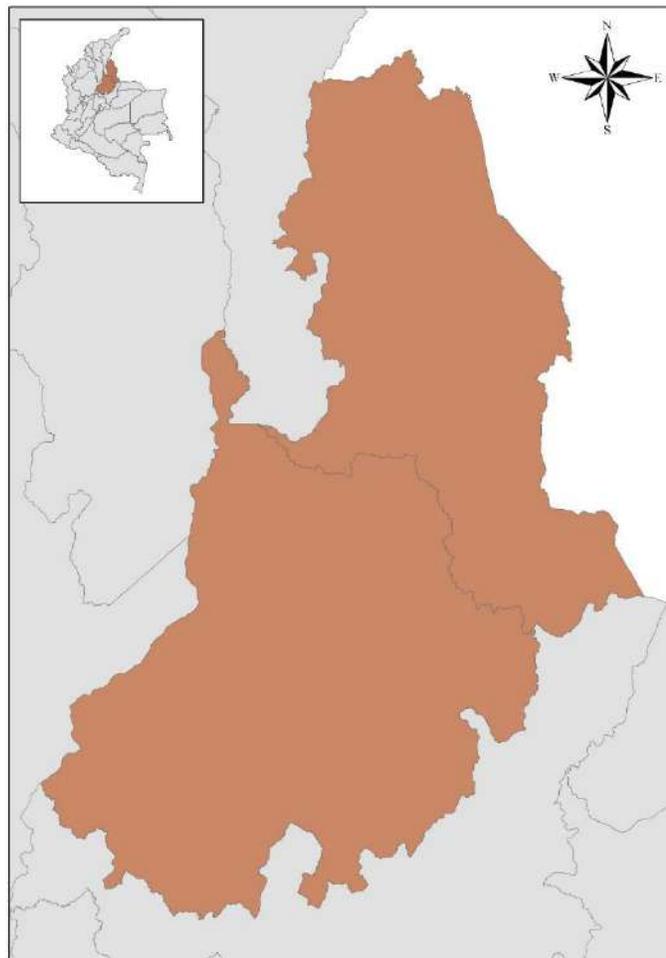


Mapa 34 Estado Soberano de Santander

Fuente: Elaboración propia, abril 2020; a partir de Ayala, Daniel. “Carta Corografica de Estado de Santander adaptada para las escuelas primarias de la unión” (1871): BNC-976, IGAC, Base Cartográfica Nacional, 2017 ESRI, 2019.

Estado Soberano de Santander (1871) Con un área 5232917,40 Ha que abarca los departamentos de Santander, Norte de Santander y parte de la República Bolivariana de Venezuela.

2.1.3. Escala Macro: Departamentos de Santander y Norte de Santander siglo XX.

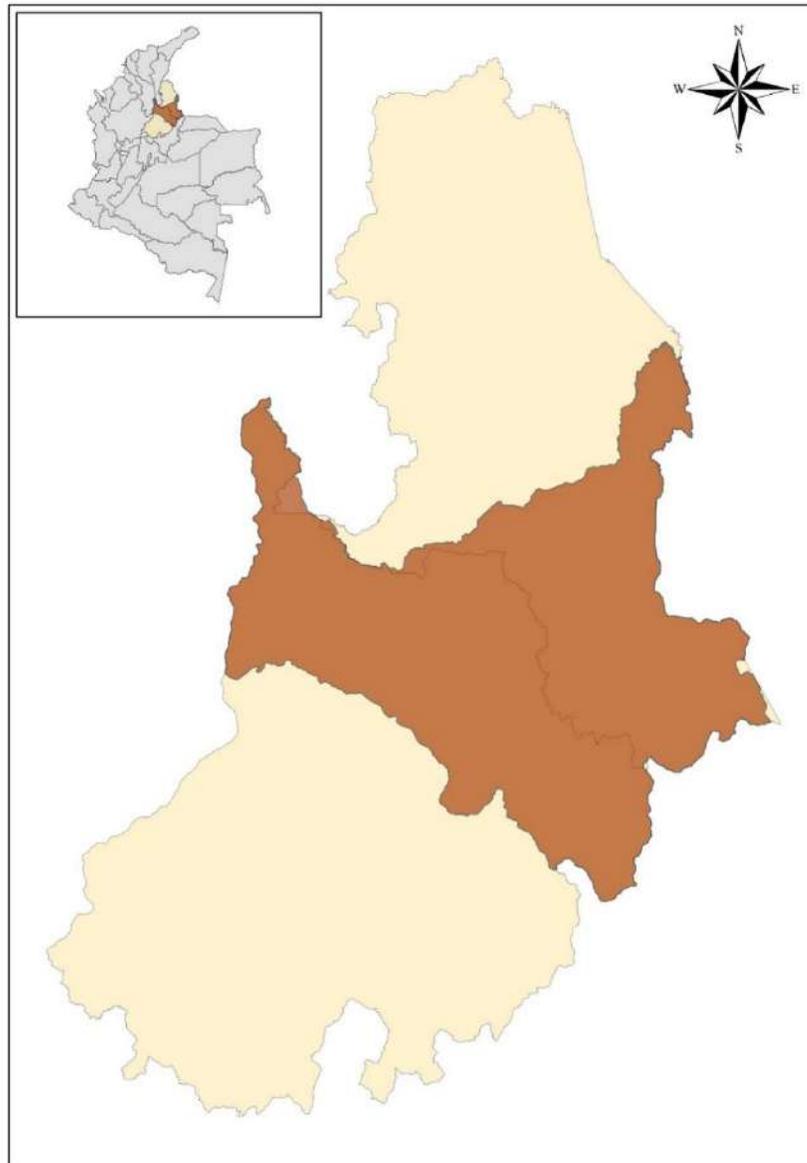


Mapa 35 Mapa del siglo XX

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Departamentos de Santander y Norte de Santander con un área de 5,2185 millones de Hectáreas.

2.1.4. Escala Meso: Mapa de la Provincia de Pamplona. (1805)

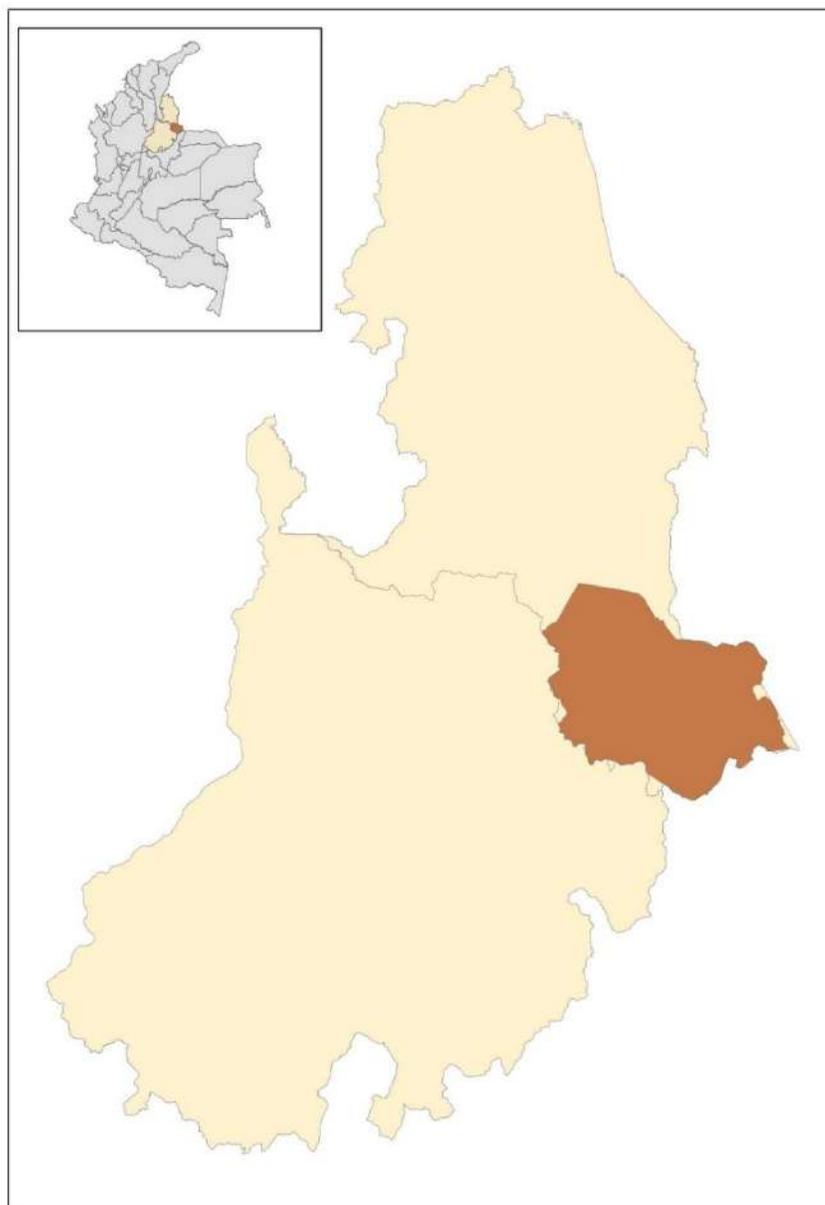


Mapa 36 Maa Provincia Pamplona

Fuente: Elaboración Propia, abril 2020: a partir de “Provincia de Pamplona”, S.A 1805. AGN M2-87; IGAC, Base Cartográfica Nacional, 2017 ESRI,2019.

El Mapa de la provincia de Pamplona tiene un Área de 1810664,78 Ha anteriormente abarcaba parte del Departamento de Santander y Norte de Santander.

Escala Meso: Mapa del Corográfico del Cantón de Pamplona.

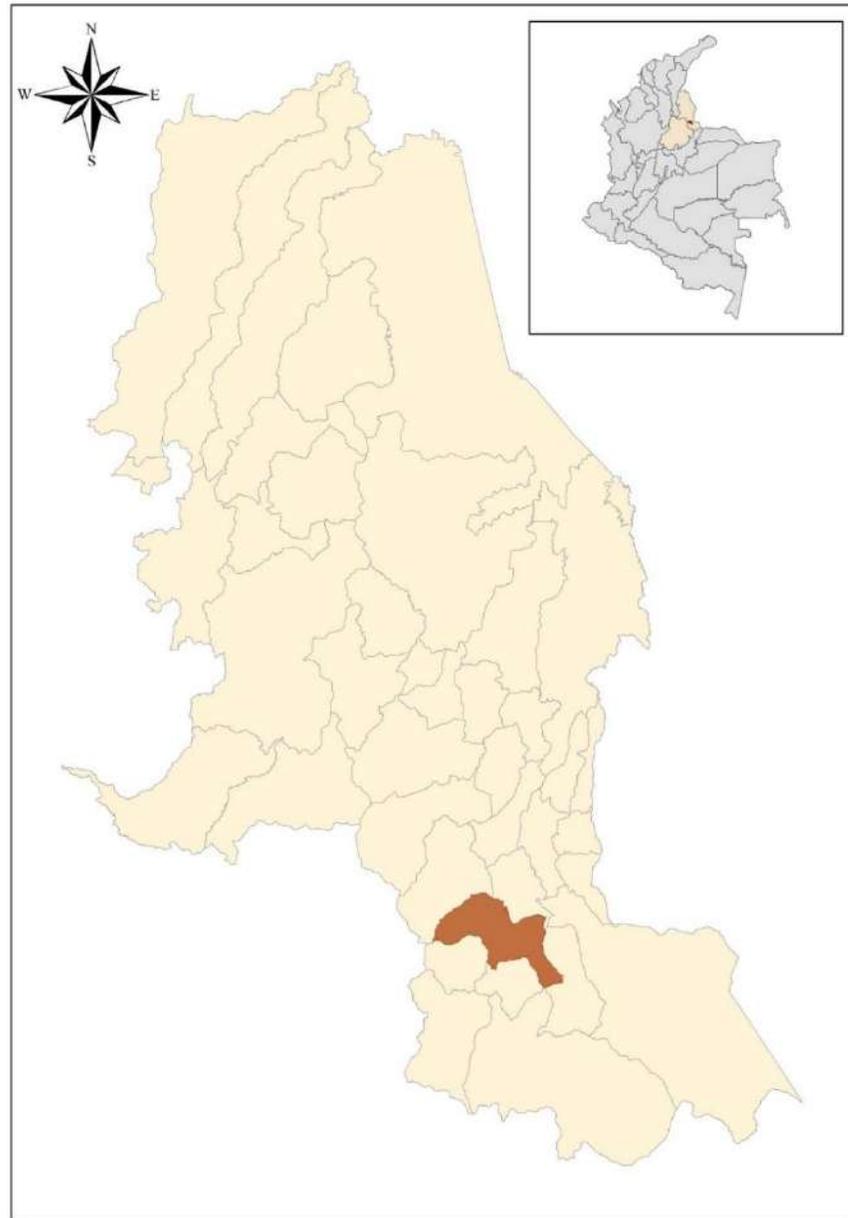


Mapa 37 Cantón de Pamplona

Fuente: Elaboración Propia, abril 2020; a partir de Codazzi Agustín; “Mapa Corográfica de la Provincia de Pamplona”, en: “Geografía física y Política de la Confederación Granadina” IGAC Base Cartográfica Nacional, 2017, ESRI 2019.

El Cantón de Pamplona tiene un área de 423058,16 Ha disminuyó radicalmente, y ahora pertenece a al actual Departamento de Norte de Santander.

2.1.5. Escala Meso: Municipio de Pamplona.



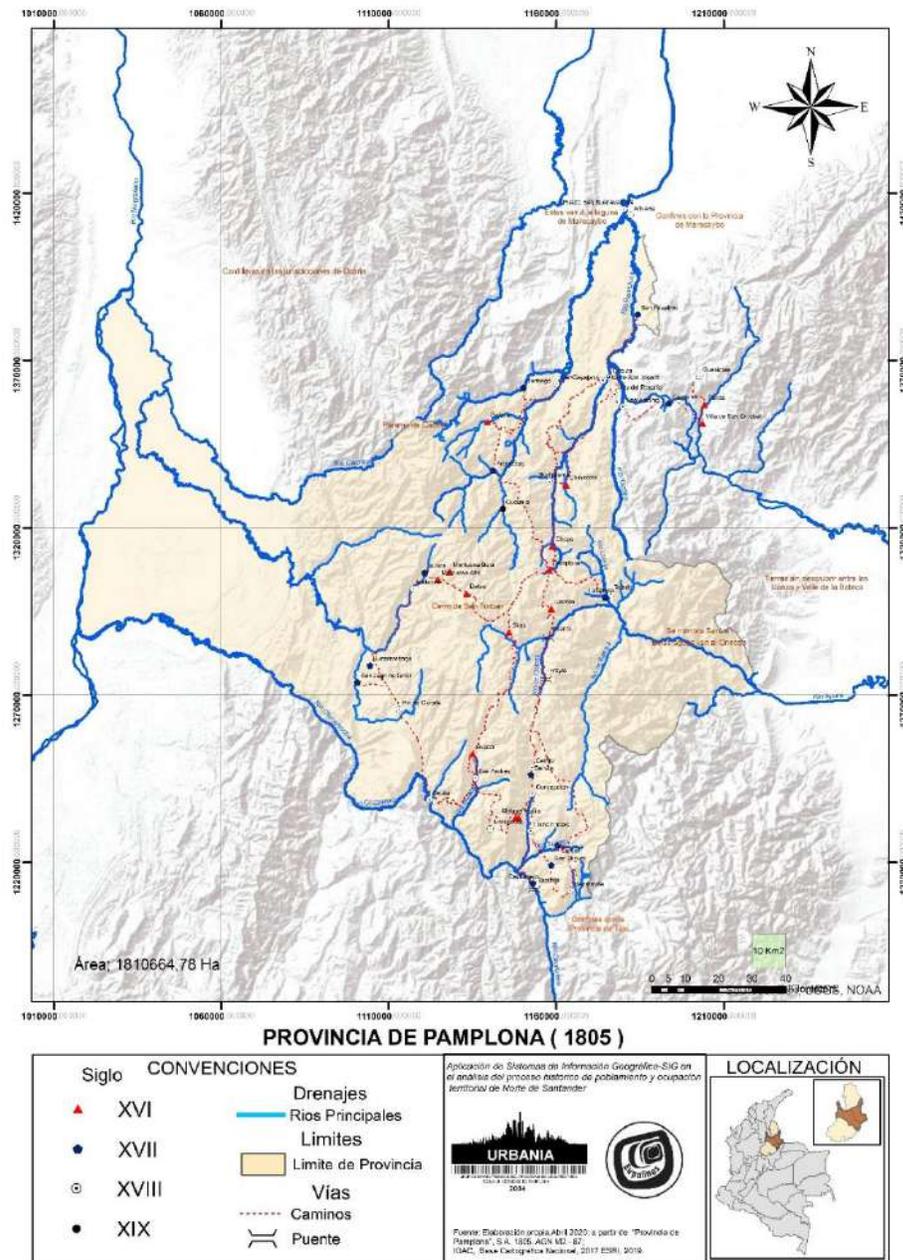
Mapa 38 Municipio de Pamplona

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

El actual Municipio de Pamplona con un área de 29817,32 Ha perteneciente al Departamento de Norte de Santander.

2.2. Evolución de la red urbana.

2.2.1. Escala Meso: Mapa de la Provincia de Pamplona (1805).



Mapa 39 Mapa de la Provincia de Pamplona

Fuente: Elaboración Propia, abril 2020: a partir de "Provincia de Pamplona", S.A 1805. AGN M2-87; IGAC, Base Cartográfica Nacional, 2017 ESRI, 2019.

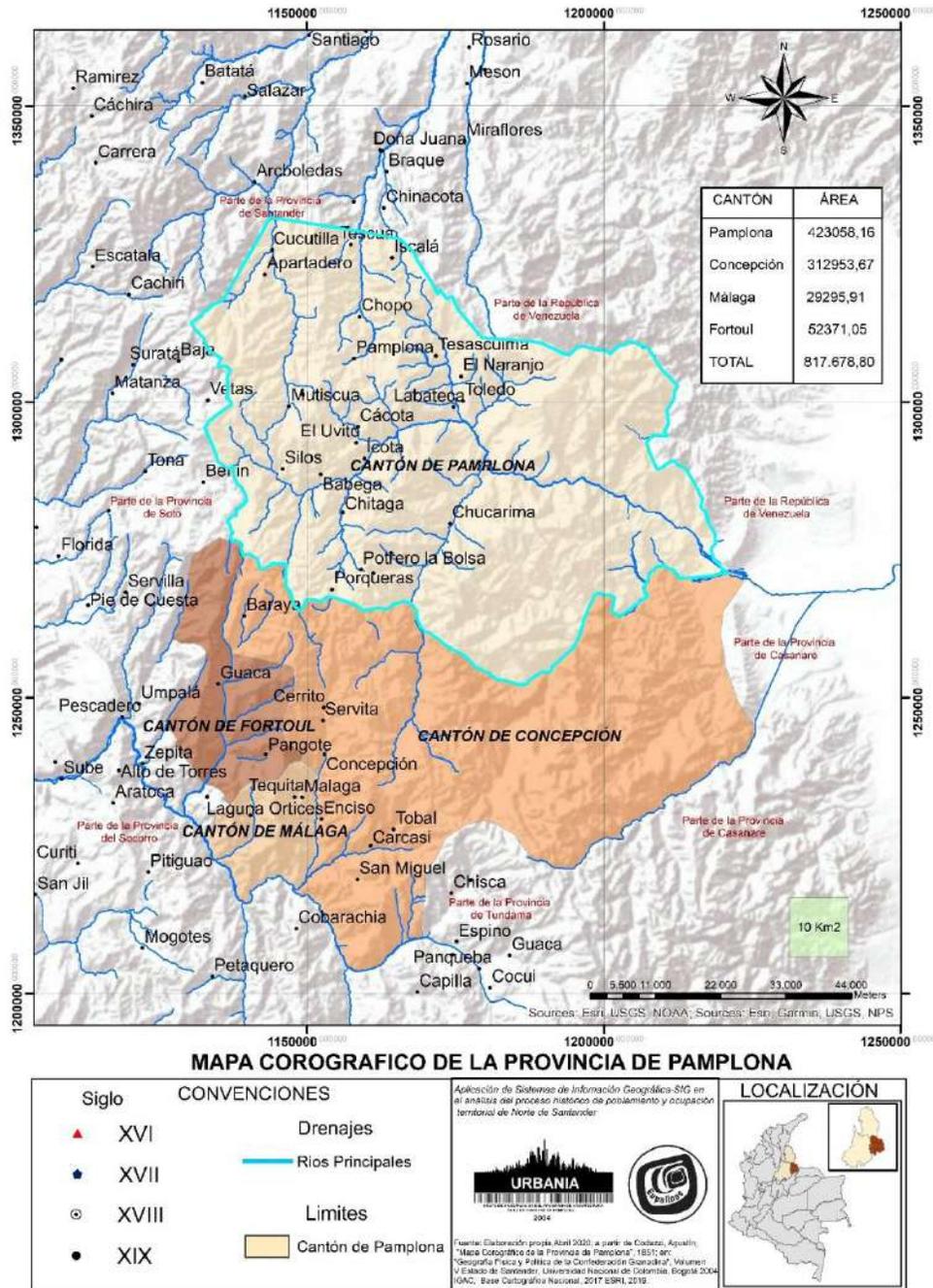
Contaba con 40 asentamientos pertenecientes al polígono de la Provincia de Pamplona y 6 que pertenecen a Venezuela.

Asentamientos	Siglo
Aduana	XVIII
Arboledas	XVII
Betas	XVI
Bochalema	XVIII
Bucaramánga	XVII
Cácota	XVI
Capácho	XVII
Capitanejo	XVII
Carcasí	XVII
Cerrito	XVIII
Chinacota	XVI
Chopo	XVI
Concepcion	XVIII
Cúcuta	XVIII
Cucutilla	XVII
Guaca	XVI
Guasimas	XVIII
Labateca	XVII
Llano Enciso	XVIII
Macaravita	XVIII
Málaga	XVI
Matanza	XVIII
Molagavita	XVIII
Montuosa Alta	XVI
Montuosa Baja	XVI
Pamplona	XVI
Pie de Cuesta	XVIII
Puerto San Buenaventura	XVIII
Salazar	XVI
San Andres	XVIII
San Antonio	XVIII
San Cayetano	XVIII
San Faustino	XVII
San Juan de Girón	XVII
San Miguel	XVII
Santiago	XVII
Servita	XVII
Silos	XVI
Suratá	XVII

Táriba	XVI
Tequía	XVI
Toledo	XVIII
Villa de San Critobal	XVI
Villa de San Joseph	XVIII
Villa del Rosario	XVIII
Zepitá	XVIII

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

2.2.2. Escala Meso: Mapa del Corográfico de la Provincia de Pamplona (1851).



Mapa 40 Mapa del Corográfico de la Provincia de Pamplona

Fuente: Elaboración Propia, Abril 2020; a partir de Codazzi Agustín; "Mapa Corografica de la Provincia de Pamplona", en: "Geografía física y Política de la Confederación Granadina" IGAC Base Cartografica Nacional, 2017, ESRI 2019.

El mapa Corográfico de la Provincia de Pamplona, está dividido por 4 cantones que son el Cantón de Pamplona con un área de 423058.16 Ha, el Cantón de Fortoul con un área de 52371.01 Ha, el Cantón de Concepción con un área de 312953.67 Ha y el Catón de Málaga 29295.91 tiene en total 137 asentamientos aumentando casi un 70% área de la Provincia de Pamplona.

Asentamientos
Aguachica
Alto de las Cruces
Alto de Torres
Angeles
Apartadero
Aratoca
Arcboledas
Babega
Baja
Baraya
Barichara
Barrancas
Bata
Batató
Berlin
Betulia
Boavita
Boca de las montañitas
Bochalema
Braque
Brotare
Bucaramanga
Buena Vista
Cabrera
Cáchira
Cachiri
Cácota
Calderera
Canaletal
Cañafístula
Capilla

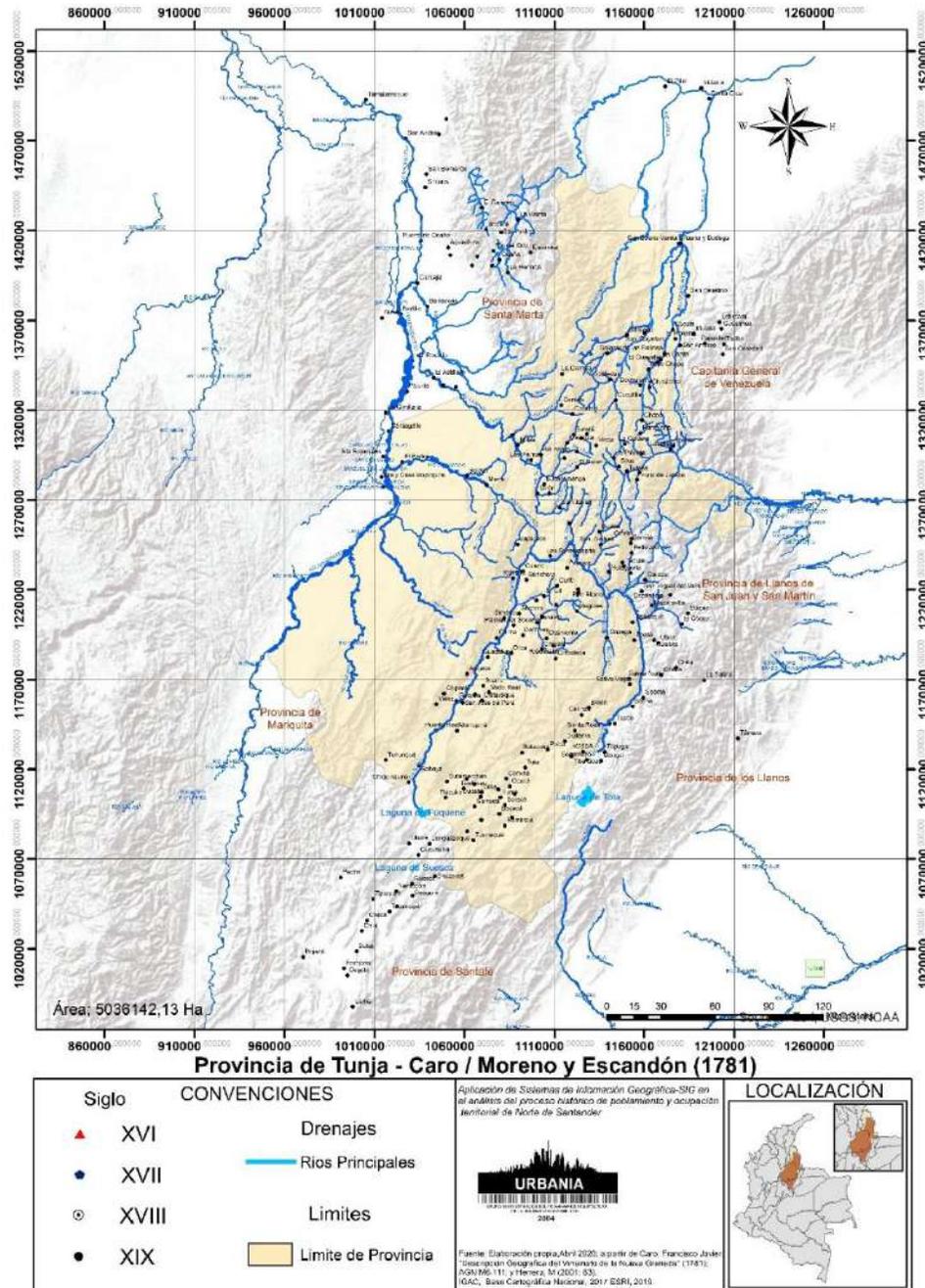
Carcajal
Carcasi
Carrera
Ceibita
Cerrito
Chinacota
Chisca
Chita
Chitaga
Chopo
Chucarima
Cobarachia
Cocui
Concepción
Cúcuta
Cucutilla
Curiti
Doña Juana
El Cerrito
El Naranjo
El Uvito
Enciso
Escatala
Espino
Florida
Girón
Guaca
Guaca
Guacamaya
Guane
Ícota
Iscalá
Jerico
La Caldera
La Corcova
Labateca
Laguna Ortices
Las Palmas
Llano Redondo
Los Santos

Malaga
Matanza
Meson
Miraflores
Mogotes
Molagavita
Muneque
Mutiscua
Ocaña
Palmar
Pamplona
Pangote
Panqueba
Papayal
Paramo
Pescadero
Petaquero
Pie de Cuesta
Pitiguao
Porqueras
Potrero de la Bolsa
Potrero la Bolsa
Potrero la Bolsa
Pueblo Nuevo
Puerto de Botijas
Puerto de Sogamoso
Puerto Nacional
Puerto Patiño
Ramirez
Rio de Oro
Rio Negro
Robada
Rosario
Salazar
Salina
San Andres
San Antonio
San Cayetano
San Jil
San Jose

San Miguel
San Vicente
Santiago
Servilla
Servita
Silgara
Silos
Soata
Socorro
Sube
Sube
Suratá
Susacon
Teorama
Tequita
Tesascuima
Tescua
Tobal
Toledo
Tona
Ubita
Umpalá
Valle
Vetas
Zapatoca
Zepita

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

2.2.3. Escala Macro: Provincia de Tunja - Caro / Moreno y Escandón (1781)



Mapa 41 Provincia de Tunja - Caro / Moreno y Escandón

Fuente: Elaboración propia, Abril 2020; a partir de Caro, Francisco Javier. "Descripción Geográfica del Virreinato de la Nueva Granada" (1781): AGN M6-111 y Herrera M (2001:83). IGAC Base Cartográfica Nacional.

Tiene una de las áreas más grandes por que abarca casi tres departamentos, se realizó el límite de la provincia, los Ríos y cuenta con 194 asentamientos.

Asentamientos
San Buena Ventura
San Faustino
Arboledas
Bochalema
Cacota de Velazco
La Carrera
Chinácota
Hato de Jurado
Cucutilla
Labateca
La Garita
El Guayabal
Pamplona
Chopo
Salazar de las Palmas
San. Cayetano
Santiago
Silos
La Piñuela
Toledo
Bucaramanga
Barichara
Guane
Montuosa Baja
Montuosa Alta
Carcasi
zepita
Cerrito
Servitá
Pellinazo
Curiti
Valle de Enciso
Robada
Girón
Guaca

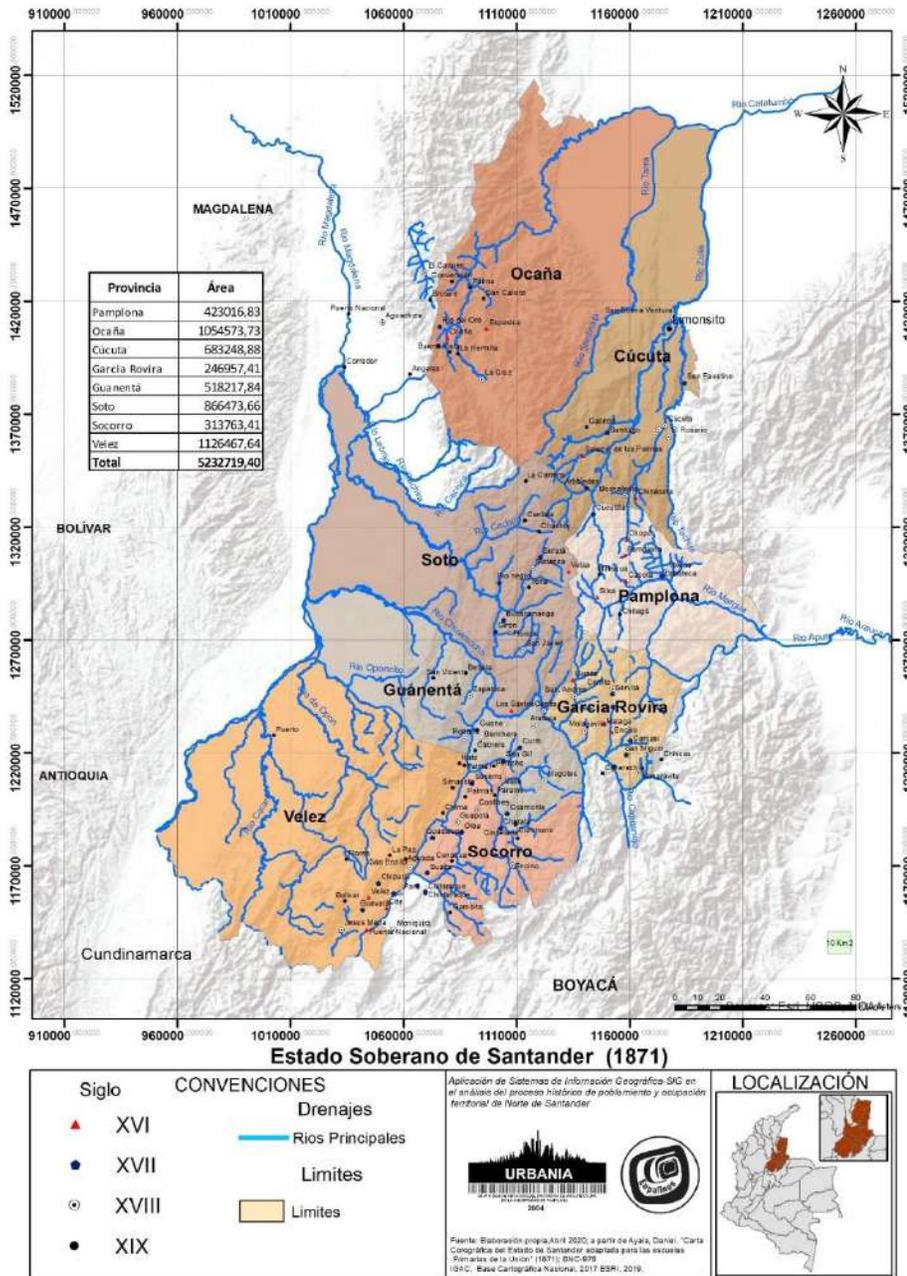
Los Santos
Macaravita
Tequia
Malagatequia
Matanza
Palo Blanco
Molagavita
San Javier
Rio negro
Las Palmas
San. Andres
S. Gil
San Miguel del Valle
Suratá
Chachiri
Cantala
Vetas
Zapatoca
Socorro
Mogotes
Aratoca
Cúcuta
La Caldera
Tutepa
Las Ventanas
El Rosario
Ocaña
La Palma
Rio del Oro
Ocaña
Aguachica
El Butan
Santa Cruz
Victoria
El Pilar
Puerto de Ocaña
El Carmen
La Hermita
Brotaré
Simití

Badillo
Isla Rosario
Paturia
Cantagallo
El Pedral
Puerto y Bodega
Espasica
San Andres
El Astillero
Bolcan
San Antonio
Ilano Chopo
Marta
Barrancas
Carcajal
Simana
San Bernardo
San Andres
Tamalameque
Islitas
Isla y Casa Zorrilla
Isla y Casa Bojorquita
Isla Bojorques
La Cimitana
Bogotá
Bojacá
Zipaquirá
Gachancipá
Nemocón
Suesca
Sesquilé
Pacho
Tocancipá
Suba
Usme
Fontibón
Chía
Cajicá
Chocontá
Cucunubá

Lenguazaque
Ubaté
Ventaquemada
Tunja
Boyacá
Ramiriquí
Samacá
Motavita
Chivatá
Convitá
Viracachá
Tierra Negra
Turmequé
Sáchica
Ráquira
Chiquiza
Chiquinquirá
Saboyá
Tununguá
Sutamarchán
Moniquirá
Villa de Leyva
Sora
Cucaita
Ocaitá
Soracá
Tuta
Tiba Sosa
nOBSA
Sogamoso
Monguí
Tópaga
Beteitiva
Tasco
Duitama
Paipa
Sotaquirá
Santa Rosa
Cerinza
Socha

Belén
Suaita
San Jose de Pare
Guepsa
Chitaraque
Santana
Guadalupe
Velez
Chipatá
Puente Real
Oiba
Chima
Confines
Aguada
Simacota
Palmas del Socorro
Ocamonte
Riachuelo
Charalá
Cincelada
Onzaga
Sativa Viejo
Chita
Socotá
Sativa Norte
La Salina
Tipacoque
Soatá
Paramo
Valle de San José
El Cocuy
Capitanejo
Guabita
Ubita
Chéba
Chiscas
Buicán
Vado Real
Támara

2.2.4. Escala Macro: Estado Soberano de Santander (1871)



Mapa 42 Estado Soberano de Santander

Fuente: Elaboración propia, abril 2020; a partir de Ayala, Daniel. "Carta Corográfica de Estado de Santander adaptada para las escuelas primarias de la unión" (1871): BNC-976, IGAC, Base Cartográfica Nacional, 2017 ESRI, 2019.

Uno de los mapas más completos, tiene 8 provincias, la de Ocaña, Cúcuta, Soto, Pamplona, Guanentá, García Rovira, Vélez y Socorro; se realizaron los Ríos, La División Político Administrativa y los asentamientos que son 117.

Asentamientos	Siglo
Aguachica	XVIII
Aguada	XIX
Angeles	XIX
Aratoca	XVIII
Arboledas	XVII
Barichara	XVIII
Betulia	XIX
Bochalema	XVIII
Bolivar	XIX
Brotaré	XIX
Bucaramanga	XVII
Buena Vista	XIX
Cabrera	XIX
Cacota	XVI
Cantala	XIX
Capitanejo	XVII
Carcasi	XVII
Cepita	XVIII
Cerrito	XVIII
Chachiri	XIX
Charalá	XVII
Chima	XIX
Chinácota	XVI
Chintaraque	XVII
Chipatá	XVII
Chiscas	XIX
Chitagá	XIX
Chitaraque	XVII
Chopo	XVI
Cinzelada	XIX
Cite	XVI
Concepción	XVII
Confines	XVIII

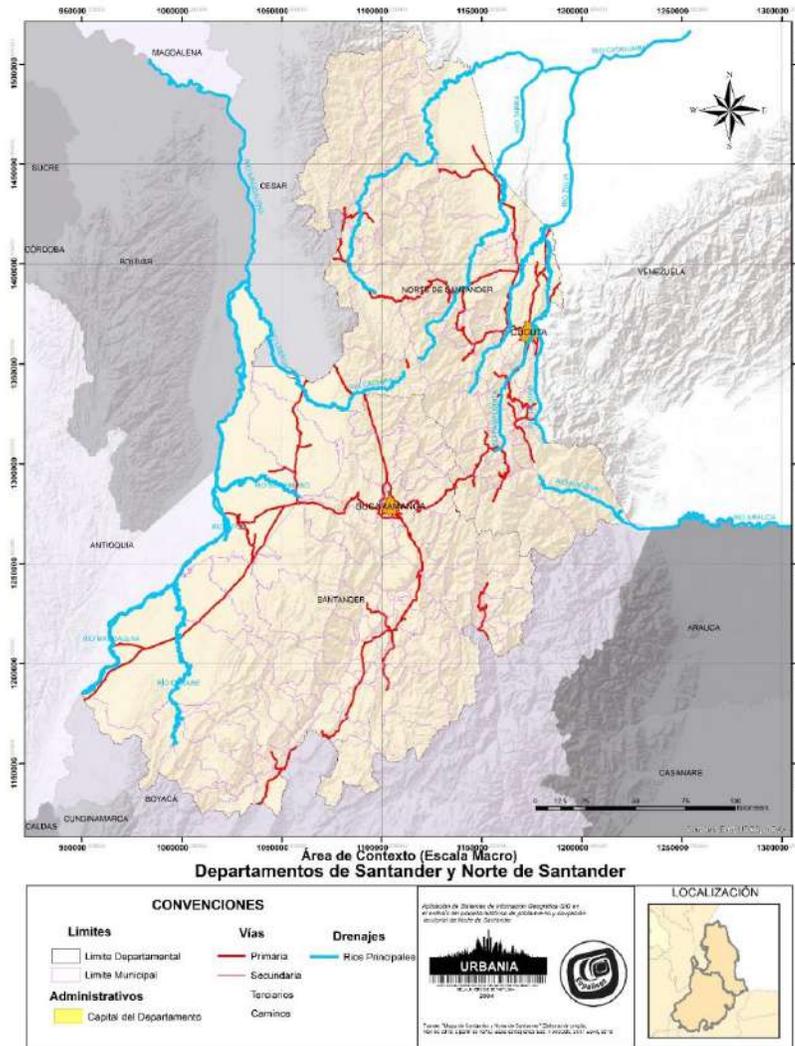
Convención	XIX
Coromoro	XVII
Corredor	XIX
Covarachía	XIX
Cúcuta	XVIII
Cucutilla	XVII
Cunacua	XIX
Curiti	XVII
El Carmen	XVIII
El Rosario	XVIII
Encino	XVIII
Enciso	XVI
Espasica	XVI
Flores	XIX
Florida	XVIII
Galindo	XIX
Gambita	XIX
Girón	XVII
Guaca	XVI
Guadalupe	XVII
Guane	XVII
Guapotá	XVIII
Guavatá	XVII
Guepsa	XVII
Hato	XIX
Jesus Maria	XVIII
La Carrera	XIX
La Cruz	XVIII
La Hermita	XIX
La Paz	XIX
Labateca	XVII
Los Santos	XVI
Macaravita	XVIII
Malaga	XVI
Matanza	XVIII
Mogotes	XVIII
Molagavita	XVIII
Moniquirá	XVIII
Montuosa Baja	XVI
Mutiscua	XIX

Ocamonte	XVII
Ocaña	XVI
Oiba	XVII
Palma	XIX
Palmar	XIX
Palmas	XIX
Pamplona	XVI
Paramo	XIX
Pare	XVIII
Pinoche	XIX
Pueblo Nuevo	XIX
Puente Nacional	XVI
Puerto	XIX
Puerto Nacional	XIX
Riachuelo	XIX
Rio del Oro	XVII
Rio negro	XVII
Robada	XVIII
S. Jose Cúcuta	XVIII
Salazar de las Palmas	XVI
San Benito	XVIII
San Buena Ventura	XVIII
San Calixto	XIX
San Faustino	XVII
San Gil	XVII
San Javier	XVIII
San Miguel	XVII
San Vicente	XIX
San. Andres	XVIII
San. Cayetano	XVIII
Santana	XVII
Santiago	XVII
Servitá	XVII
Silos	XVI
Simacota	XIX
Socorro	XVII
Suaita	XVII
Suratá	XVII
Toledo	XVIII
Tona	XIX

Valle	XVIII
Velez	XVI
Vetas	XVI
Zapatoca	XVIII

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

2.2.5. Escala Macro: Departamentos de Santander y Norte de Santander (1910 a la fecha).



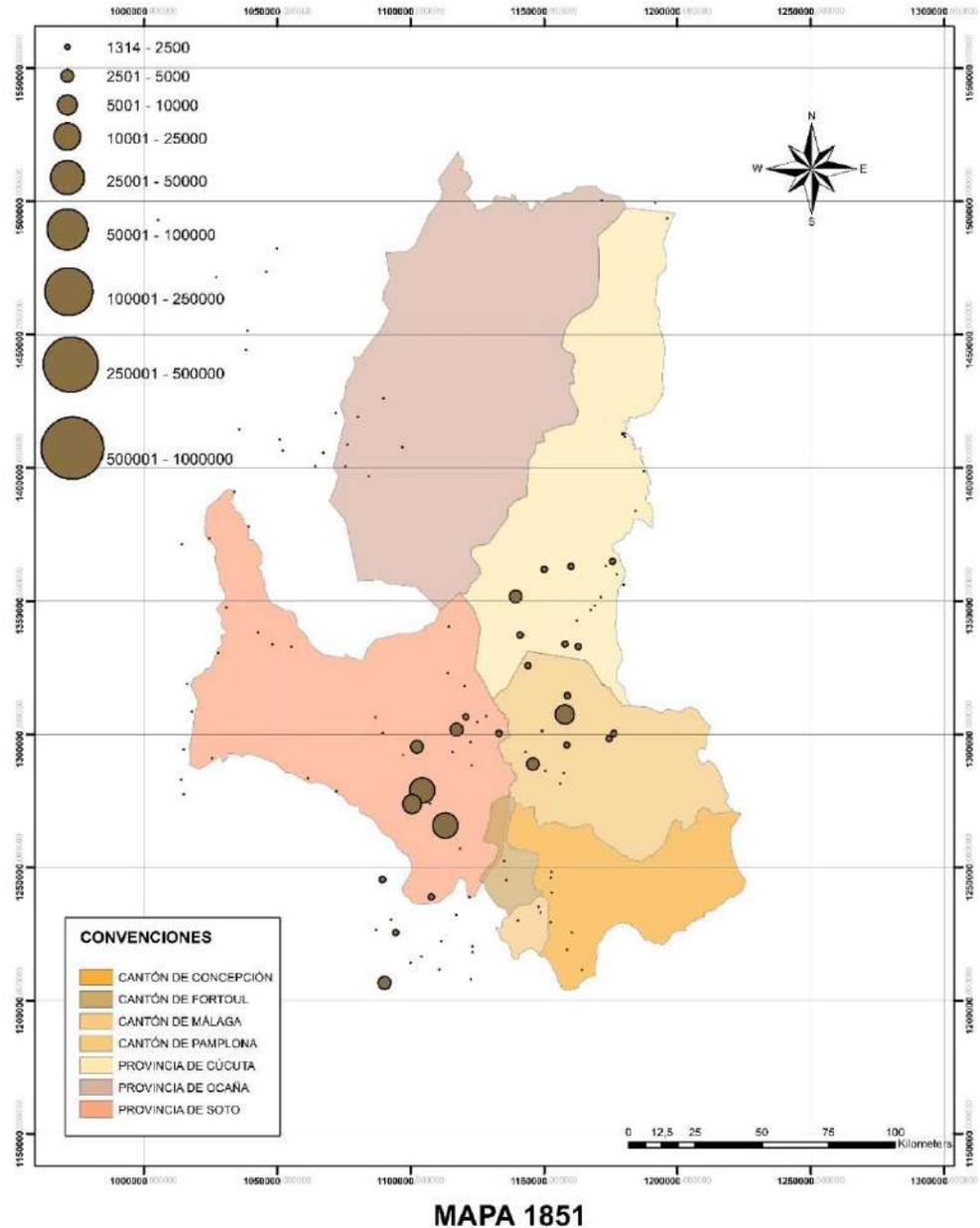
Mapa 43 Escala macro dos departamentos

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Estado actual de los dos departamentos tienen un total de 187 municipios, 522 asentamientos y 2 cabeceras municipales.

2.3. Población

2.3.1. Mapa de población de Cantones y Provincia de 1851.



Mapa 44 Mapa de población de Cantones y Provincia

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC y Mapa de Cantones., Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Mapa de los cantones y Provincias, se puede notar que la población de la época se concentraba en la Provincia de Soto.

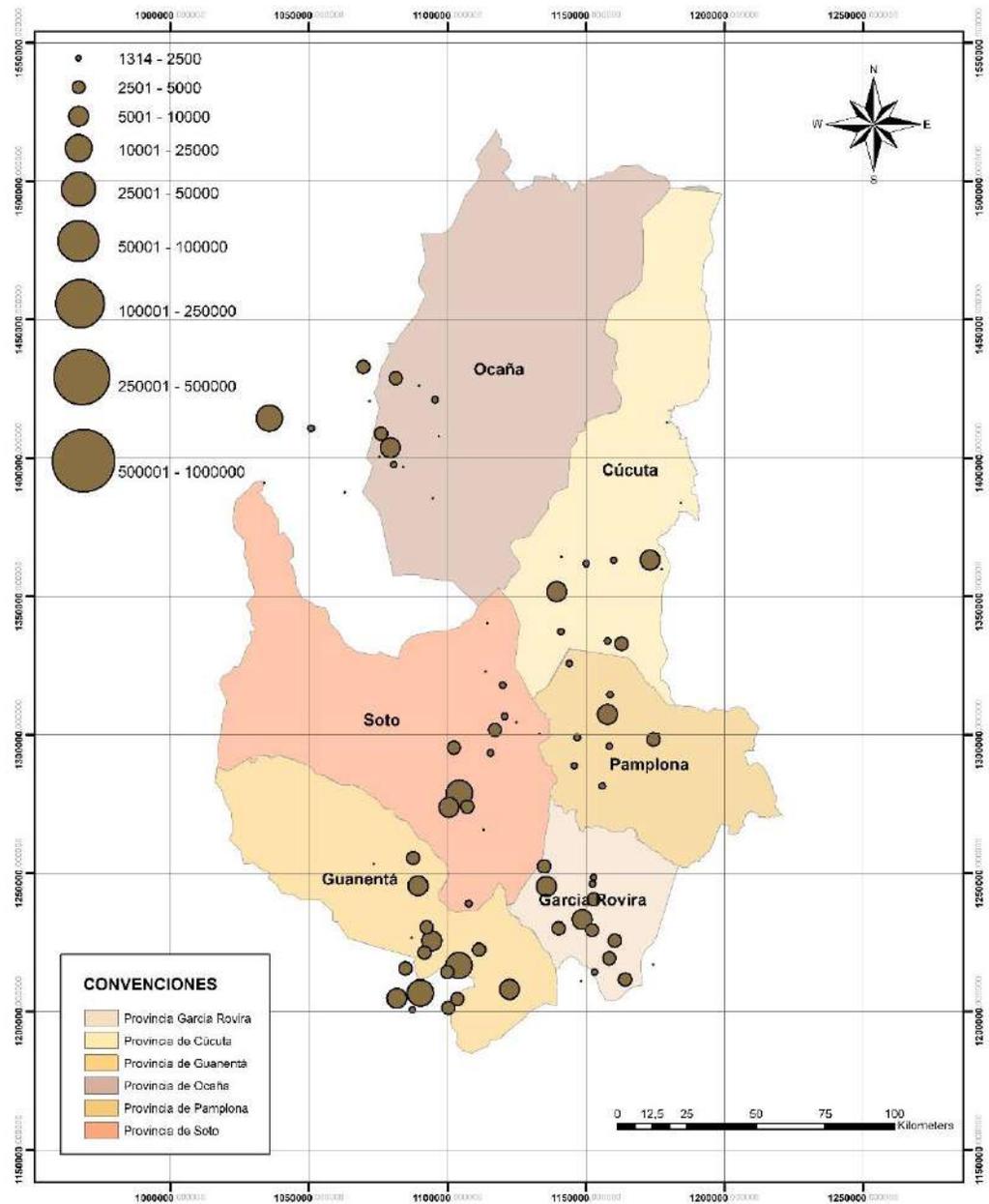
A continuación, se muestra la tabla de la población:

Asentamientos	Población
Zapatoca	93
Suratá	201
Barichara	294
Cúcuta	602
Bochalema	612
Vetas	616
Labateca	982
San. Cayetano	982
Santiago	1249
Toledo	1408
Arboledas	1433
Chopo	1647
Cacota de Velazco	1799
Los Santos	2005
Chinácota	2012
Cucutilla	2344
Silos	2514
Matanza	3582
Rio negro	4013
Socorro	4084
Salazar de las Palmas	4631
Pamplona	9095
Girón	9316
Bucaramanga	10008
San Javier	14841

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

El asentamiento que cuenta con más población es San Javier con 14.841 habitantes y tiene solo 25 asentamientos.

2.3.2. Mapa de Población del Estado Soberano de Santander de 1871



MAPA 1871

Mapa 45 Mapa de Población del Estado Soberano de Santander

Fuente: Elaboración propia, abril 2020; a partir de Ayala, Daniel. "Carta Corografica de Estado de Santander adaptada para las escuelas primarias de la unión" (1871): BNC-976, IGAC, Base Cartografica Nacional, 2017 ESRI, 2019.

La población se concentra en la provincia de Soto y se nota el crecimiento de la población en las provincias de Guanentá y García Rovira.

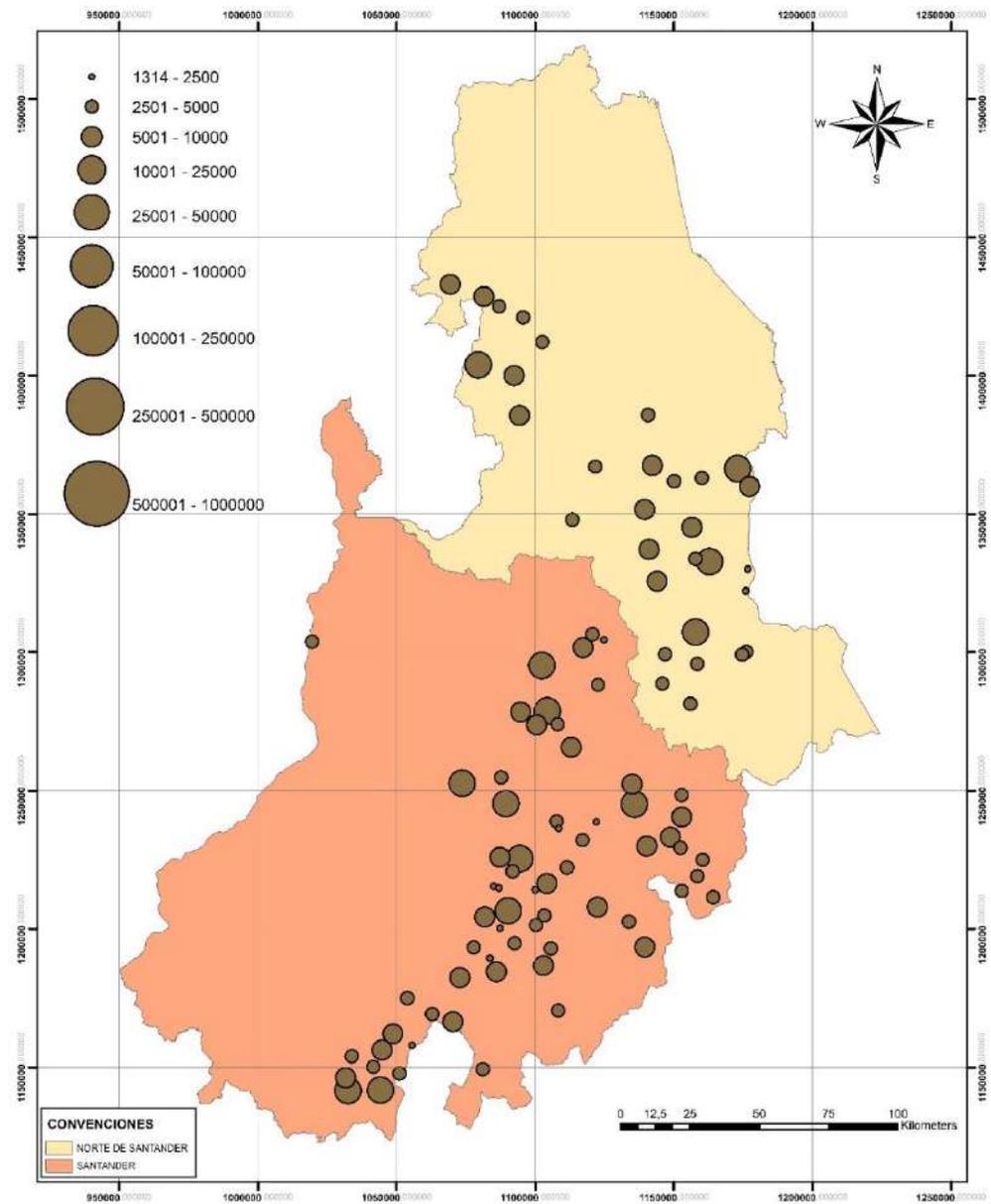
Asentamientos	Población
Cucutilla	34
Servitá	853
Aguachica	926
Chachiri	1139
Buena Vista	1247
Cacota	1432
Santiago	1507
Chitagá	1634
Mutiscua	1682
San Calixto	1773
San. Cayetano	1805
Tona	1821
Suratá	2012
Cerrito	2142
Arboledas	2158
Chopo	2185
Capitanejo	2234
Bochalema	2348
Palmas	2427
Los Santos	2428
Silos	2465
Hato	2546
Pinoche	2559
Convención	2765
Betulia	2993
Florida	3216
El Carmen	3264
Macaravita	3265
Rio del Oro	3323
Paramo	3464
Guane	3597
Matanza	3714
San Miguel	3736
Rio negro	3894
Enciso	3947
Curiti	4179
Chinácota	4205
Concepción	4319
Carcasi	4337

Cabrera	4447
Valle	4468
Guaca	4551
Labateca	4604
Molagavita	4872
Malaga	5805
Salazar de las Palmas	6019
Ocaña	6104
Ocaña	6104
Simacota	6436
Mogotes	7046
Zapatoca	8016
Pamplona	8261
Barichara	8855
S. Jose Cúcuta	9226
Girón	9955
San. Andres	9997
San Gil	10038
Bucaramanga	11255
Puerto Nacional	11956
Socorro	16048

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

El asentamiento del Socorro es el que tiene más población de 16.048 habitantes.

2.3.3. Mapa de Santander y Norte de Santander del año 1918.



MAPA 1918

Mapa 46 Mapa de Santander y Norte de Santander del año 1918

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La población se concentra en el departamento de Santander.

Sus asentamientos son:

Asentamientos	Población
Jordán	1451
Palmar	1748
Güepsa	1848
California	1899
Pinchote	1944
Cepitá	1965
Hato	1996
Herrán	2162
Guapotá	2224
Concordia	2401
Palmas del Socorro	2414
Páramo	2525
Puerto Wilches	2568
Tona	2593
Confines	2604
Cité	2631
Betulia	2669
Bolívar	2669
Encino	2743
La Palma	2793
Aratocha	2900
Mutiscua	2966
La Paz	2972
Cácota	2974
Chitagá	3046
San Benito	3148
Los Santos	3171
Chima	3211
Santiago	3255
San Pedro	3292
Cerrito	3356
San Miguel	3433
Teorama	3528
San Joaquín	3529
Cáchira	3635
Labateca	3658

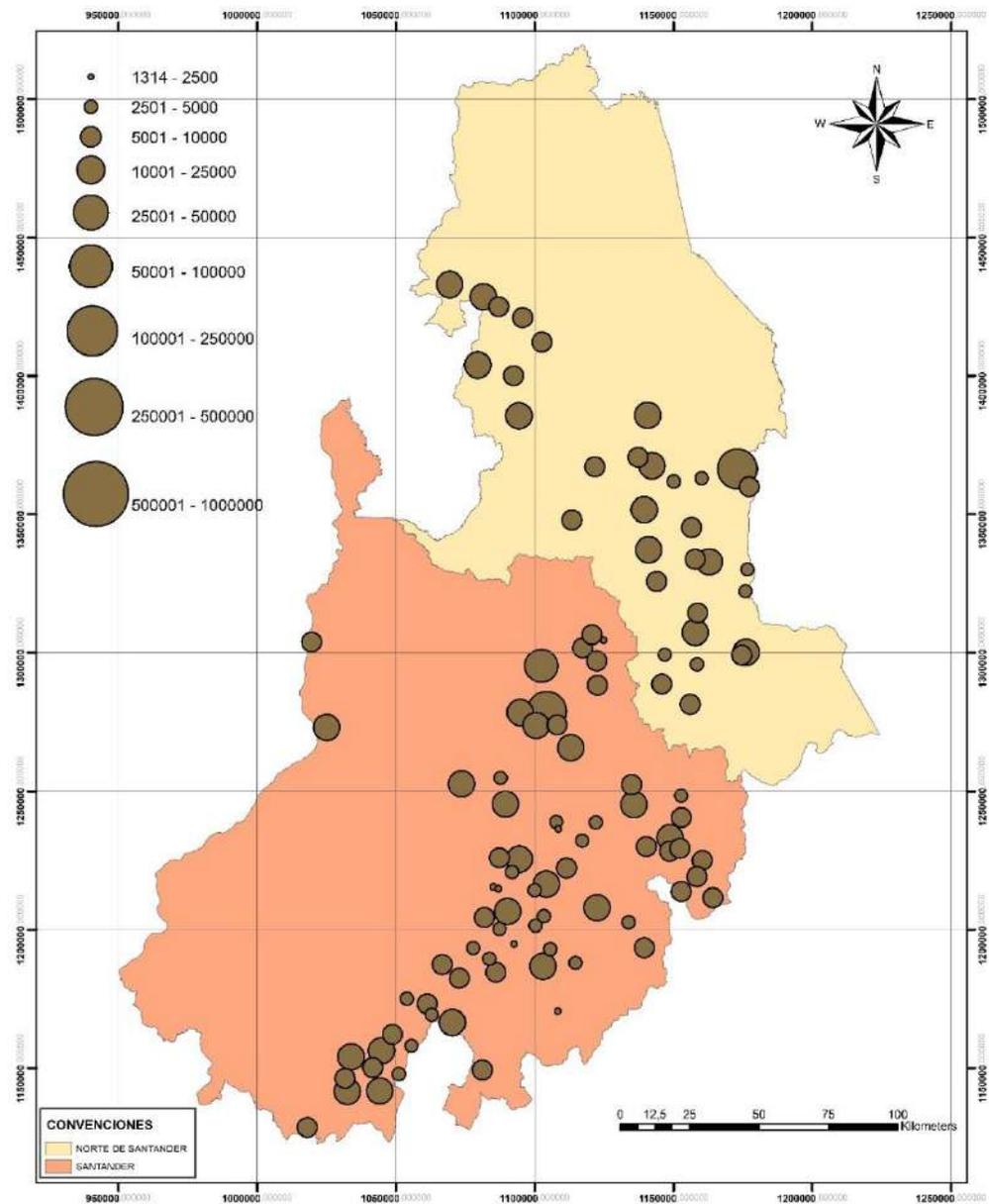
Suratá	3686
San Calixto	3936
Curití	4084
Enciso	4203
Gámbita	4263
Bochalema	4277
Capitanejo	4348
Sardinata	4354
Silos	4407
Cabrera	4543
Carcasí	4558
Ocamonte	4602
Florida	4633
Macaravita	4639
San Cayetano	4777
Valle	4794
Toledo	4881
Guavatá	4969
Concepción	5063
Guadalupe	5147
Galán	5214
Aspasica	5341
Simacota	5363
Oiba	5366
Chipatá	5404
Sucre	5531
Guaca	6083
Girón	6202
Rosario (Parroquia)	6296
Córdoba	6404
Cucutilla	6596
Molagavita	6956
Suaita	7432
Onzaga	7438
Málaga	7630
Matanzas	7688
La Cruz	7991
Piedecuesta	8076
Convención	8235
Carmen	8251
Mogotes	8314
Galindo	8633
Vélez	8637
Lebrija	8769

Salazar	9210
Arboledas	9720
Charalá	9861
San Gil	9965
Chinácota	10059
San Vicente	10395
Zapatoca	10598
Barichara	11336
Socorro	11427
Puente Nacional	11927
San Andrés	12721
Jesús María	13229
Rionegro	14256
Pamplona	14834
Ocaña	16814
Bucaramanga	19735
Cúcuta	20364

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Cúcuta es el asentamiento con más población de 20.364 Habitantes y cuenta solo con 97 asentamientos.

2.3.4. Mapa de Santander y Norte de Santander del año 1938.



MAPA 1938

Mapa 47 Mapa de Santander y Norte de Santander del año 1938

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se nota como la población en el departamento de Santander aumenta al igual que Norte de Santander.

Tabla de población:

Asentamientos	Población
Palmar	1892
Confines	2135
Jordán Sube	2169
Encino	2306
California	2376
Hato	2463
Pinchote	2662
San Cayetano	2719
Palmas del Socorro	2895
Guapotá	2968
Güepesa	3042
Cepitá	3130
Páramo	3202
Ocamonte	3316
Herrán	3339
Cácota	3464
Betulia	3673
San Benito	3690
Mutiscua	3903
Santiago	4202
Ragonvalia	4214
Chima	4334
Cabrera	4389
San Joaquín	4418
La Paz	4607
Los Santos	4607
Coromoro	4775
Cerrito	4833
Valle de San José	4885
Aratoca	4897
Barbosa	4903
Charta	5095
Curití	5161
Suratá	5212
Lourdes	5250
Aguada	5369
Tona	5609

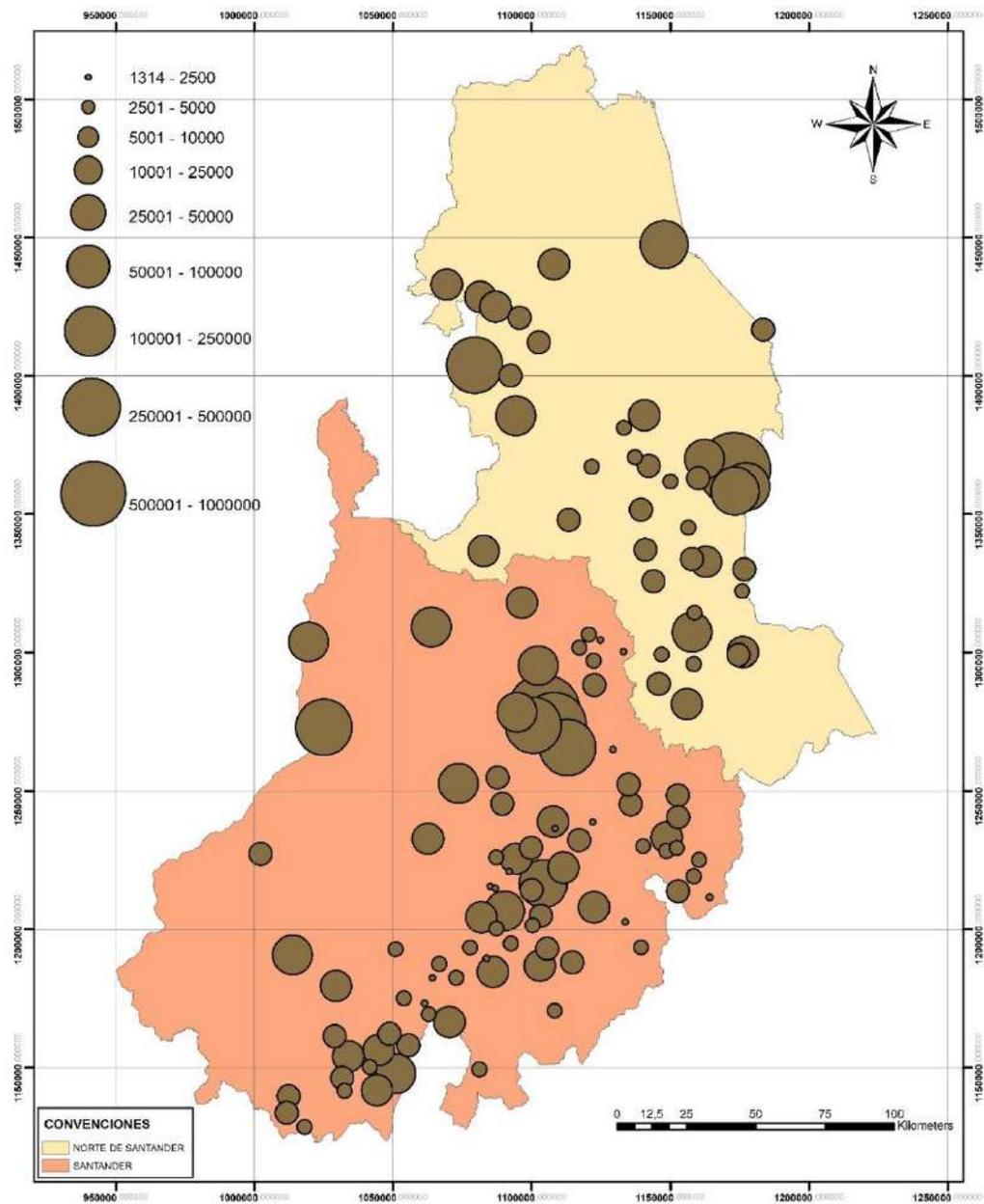
Pamplonita	5636
Capitanejo	5712
Hacarí	5832
San Miguel	5985
Silos	6043
Gámbita	6107
Teorama	6141
Chitagá	6225
Cáchira	6234
Oiba	6344
Chipatá	6372
Guavatá	6472
Macaravita	6502
Guadalupe	6578
Galán	6595
Labateca	6648
Floridablanca	6887
Enciso	6896
Contratación	7092
San Calixto	7238
Matanza	7445
Concepción	7621
Puerto Wilches	7677
San José de Miranda	7700
Guaca	7954
Carcasí	8011
Molagavita	8015
La Playa	8206
Simacota	8214
Villa del Rosario	8244
Bochalema	8547
Durania	8657
Onzaga	9264
Albania	9304
Villacaro	9378
Sucre	9558
Cucutilla	9743
Suaita	10132
Gramalote	10382
Charalá	10421
Zapatoca	10480
Girón	10744
Vélez	10769
Sardinata	11052

El Carmen	11309
Chinácota	11414
Mogotes	11632
Málaga	11733
Barichara	11910
Jesús María	12633
Lebrija	12763
Toledo	12934
San Vicente de Chucurí	13587
Ábrego	13861
Arboledas	13951
Salazar de Las Palmas	14828
San Gil	15237
Barrancabermeja	15401
Puente Nacional	15552
Socorro	15928
Convención	17523
Piedecuesta	17926
Pamplona	20056
San Andrés	21138
Ocaña	21760
Bolívar	22429
Rionegro	26079
Bucaramanga	51283
San José de Cúcuta	57248

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La población de Cúcuta pasó de tener 20.364 Habitantes a 57.248 Habitantes y cuenta con 106 asentamientos.

2.3.5. Mapa de Santander y Norte de Santander del año 2018.



MAPA 2018

Mapa 48 Mapa de Santander y Norte de Santander del año 2018.

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Mapa de Población actual la mayoría de la población de concentra en las capitales de cada departamento.

Tabla de población:

Asentamientos	Población
Jordán Sube	1314
Palmar	1361
Aguada	1855
Cabrera	1937
Cepitá	2015
Vetas	2114
California	2130
El Guacamayo	2167
Macaravita	2171
San Joaquín	2241
Hato	2328
Guapotá	2375
Santa Bárbara	2401
San Miguel	2531
Palmas del Socorro	2535
Encino	2552
Cácota	2733
Chima	2875
Galán	2886
Charta	2888
San Benito	2950
Santiago	3087
Confines	3159
Jesús María	3342
Santa Helena del Opón	3389
Enciso	3461
Lourdes	3609
Contratación	3679
Mutiscua	3891
Suratá	3975
Gámbita	4021
Albania	4129
Molagavita	4137
Onzaga	4183
Guavatá	4230
Carcasí	4292

San José de Miranda	4367
Durania	4390
Guadalupe	4511
Villacaro	4602
Páramo	4654
Bucarasica	4698
Herrán	4702
Pamplonita	4944
La Paz	4953
Matanza	4976
Coromoro	5015
Chipatá	5075
Güepsa	5114
Pinchote	5162
El Peñón	5279
Ragonvalia	5420
Capitanejo	5505
Labateca	5550
Florián	5562
Ocamonte	5661
Silos	5713
Concepción	5738
Guaca	5916
Betulia	5941
Valle de San José	6084
La Belleza	6198
Gramalote	6408
San Cayetano	6677
Cerrito	6729
Bochalema	6972
Sucre	7202
La Playa	7237
Tona	7373
Puerto Parra	7640
Cucutilla	7648
Villanueva	7873
Puerto Santander	8139
Arboledas	8202
Aratoca	8229
Cáchira	8642
San Andrés	8683
Salazar de Las Palmas	8768
Zapatoca	9466
Hacarí	9745

San Calixto	9961
Suaita	10031
Simacota	10042
Landázuri	10384
Barichara	10486
Mogotes	10527
Chitagá	10554
Oiba	10800
La Esperanza	11040
Bolívar	11287
El Carmen	12001
Charalá	12270
Curití	12717
Teorama	12727
El Playón	13713
Los Santos	14106
Puente Nacional	14654
Toledo	14962
Chinácota	16021
Convención	18112
El Tarra	19075
El Carmen De Chucurí	20916
Málaga	20945
Sardinata	21243
Vélez	24356
El Zulia	26019
Rionegro	26438
Ábrego	30191
Barbosa	31050
Socorro	32158
Puerto Wilches	32791
Cimitarra	32947
Sabana de Torres	33055
San Vicente de Chucurí	33133
Lebrija	41835
Pamplona	45521
Tibú	51399
San Gil	56037
Los Patios	81411
Villa del Rosario	93735
Ocaña	111643
Girón	160403
Piedecuesta	170625
Barrancabermeja	203537

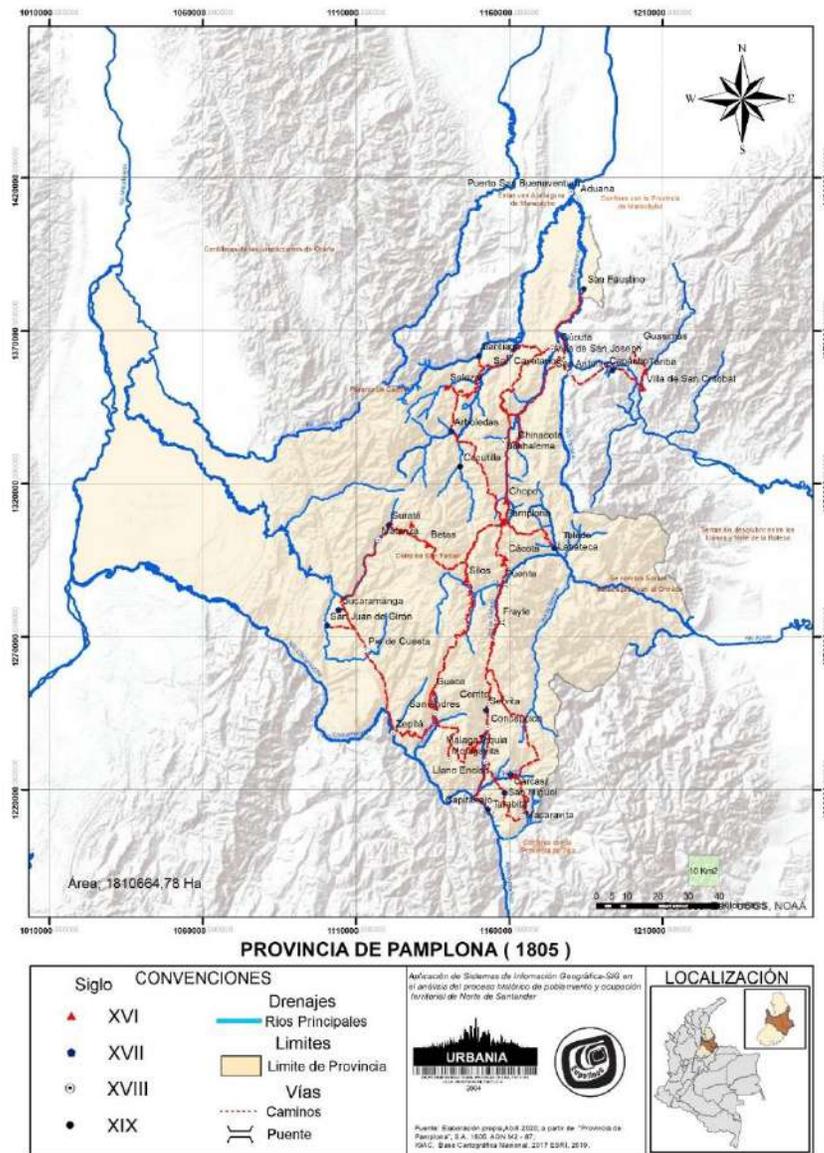
Floridablanca	291935
Bucaramanga	581130
San José de Cúcuta	629414

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

San José de Cúcuta paso de tener 57.248 Habitantes a tener 629.414 habitantes.

Se puede notar la evolución de caminos en el siglo XVI desde Pamplona hasta Puerto Villamizar, que para este siglo solo existían caminos de herradura, Pamplona era el nodo regional y existía un puerto fluvial.

2.4.1.2. Caminos 1805 Provincia de Pamplona.

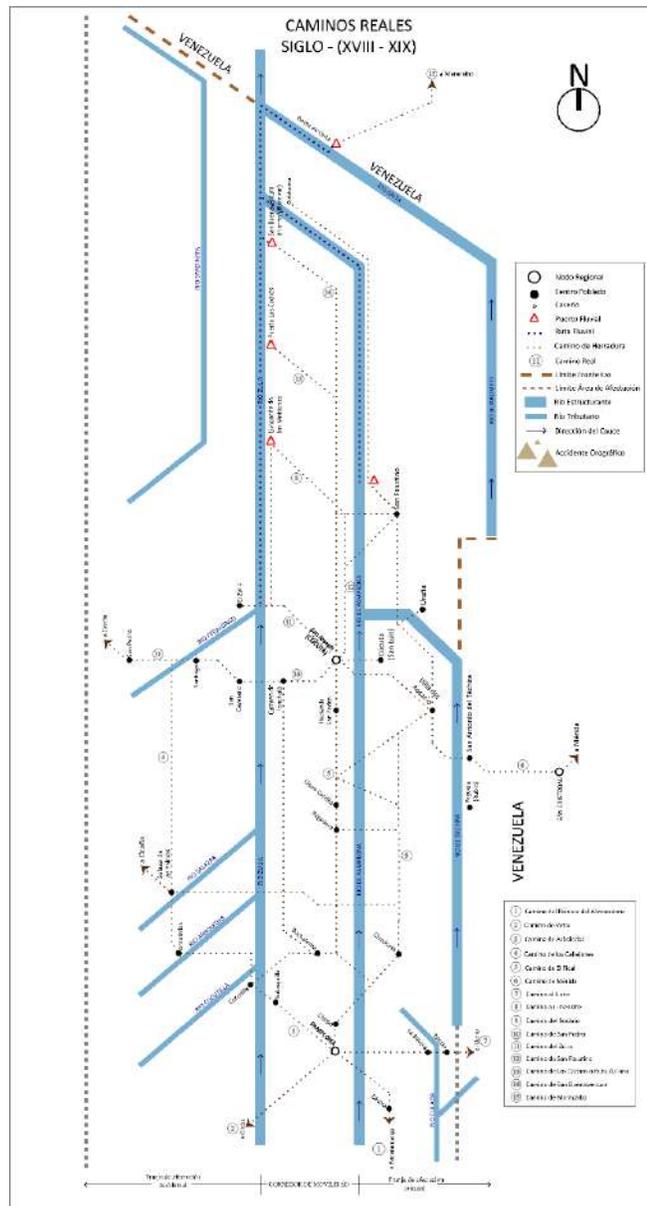


Mapa 50 Caminos 1805 Provincia de Pamplona

Fuente: Elaboración Propia, abril 2020: a partir de "Provincia de Pamplona", S.A 1805. AGN M2-87; IGAC, Base Cartográfica Nacional, 2017 ESRI, 2019.

Se nota que la comunicación del camino entre Pamplona, Cúcuta y el puerto a San Buenaventura es el camino más importante en el año 1805, los asentamientos tenían buena conexión de caminos, incluso con el vecino país Venezuela.

2.4.1.3. Siglo XVIII - XIX

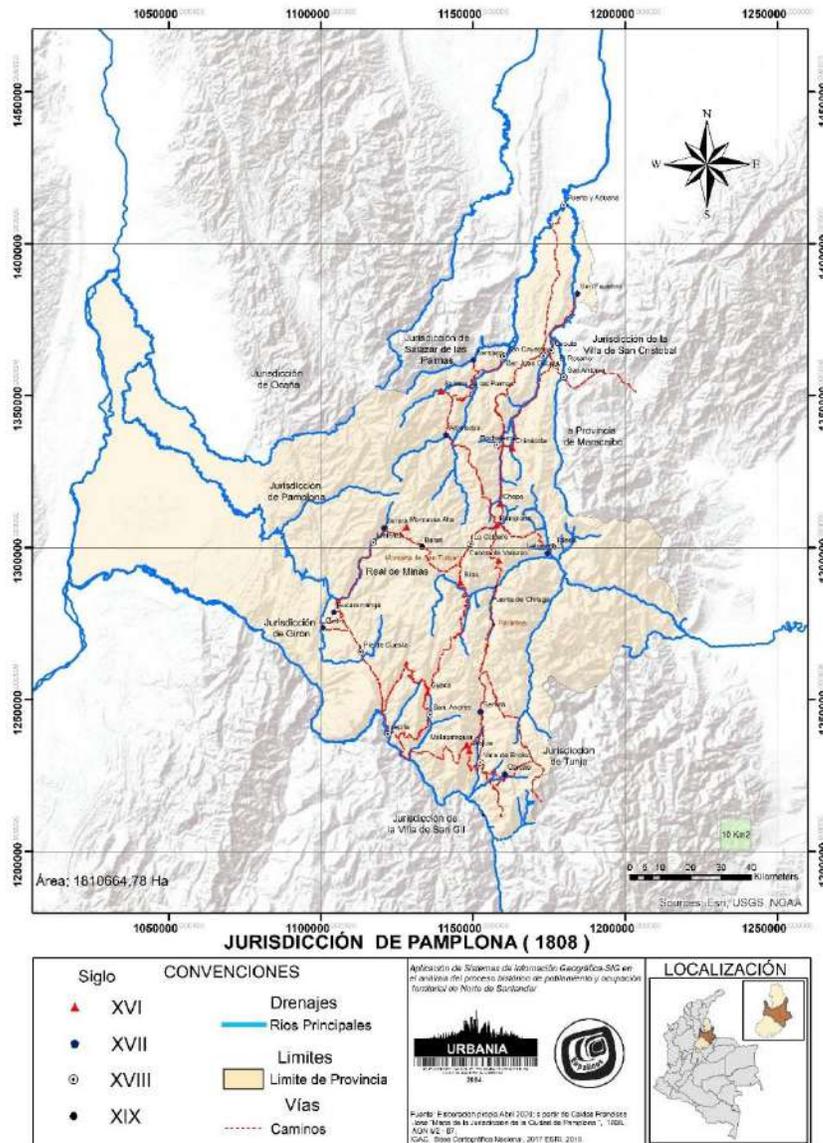


Mapa 51 Diagrama de Movilidad Siglo XVIII – XIX

Fuente: Semillero Urbana, Eupalinos, 2017-2018 a partir de Mapas Historicos

Pamplona y Cúcuta eran los dos nodos regionales, los puertos fluviales aumentaron a 5 y crecieron radicalmente los caminos de herraduras por la expansión del territorio.

2.4.1.4. Caminos Caldas 1808

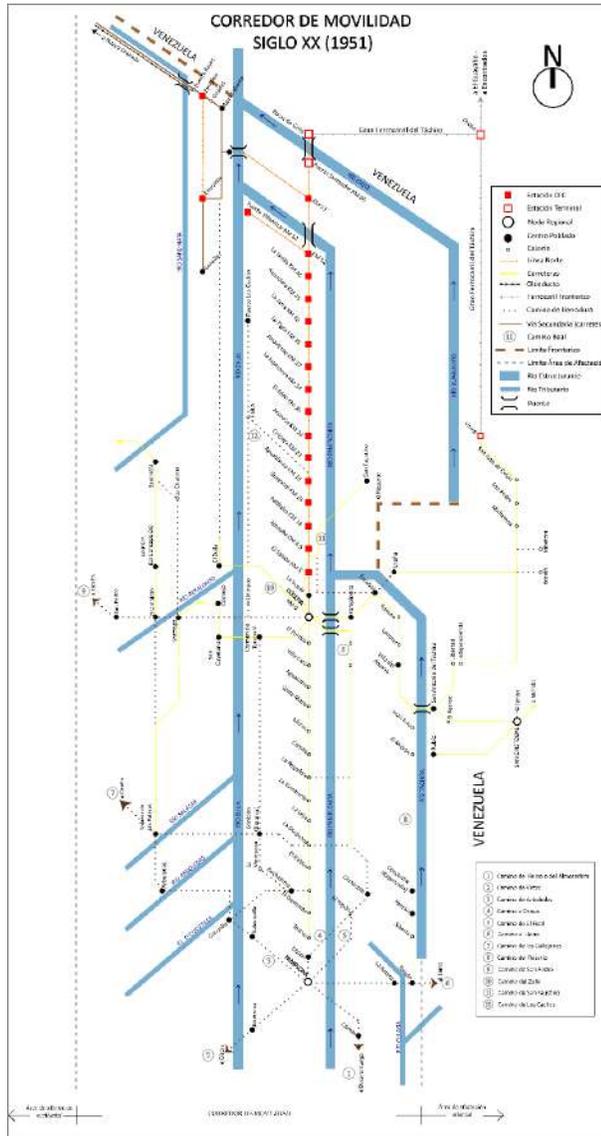


Mapa 52 Caminos Caldas 1808

Fuente: Elaboración Propia, abril 2020, a partir de Caldas Francisco José, "Mapa Jurisdicción de la Ciudad de Pamplona, AGN M2-87, IGAC, Base Cartográfica Nacional, 2017 ESRI, 2019.

Acá ya se puede notar la existencia del ferrocarril y como estaban compuestas sus tres líneas, la línea norte, la línea sur y la línea de frontera.

2.4.1.7. Siglo XX 1951

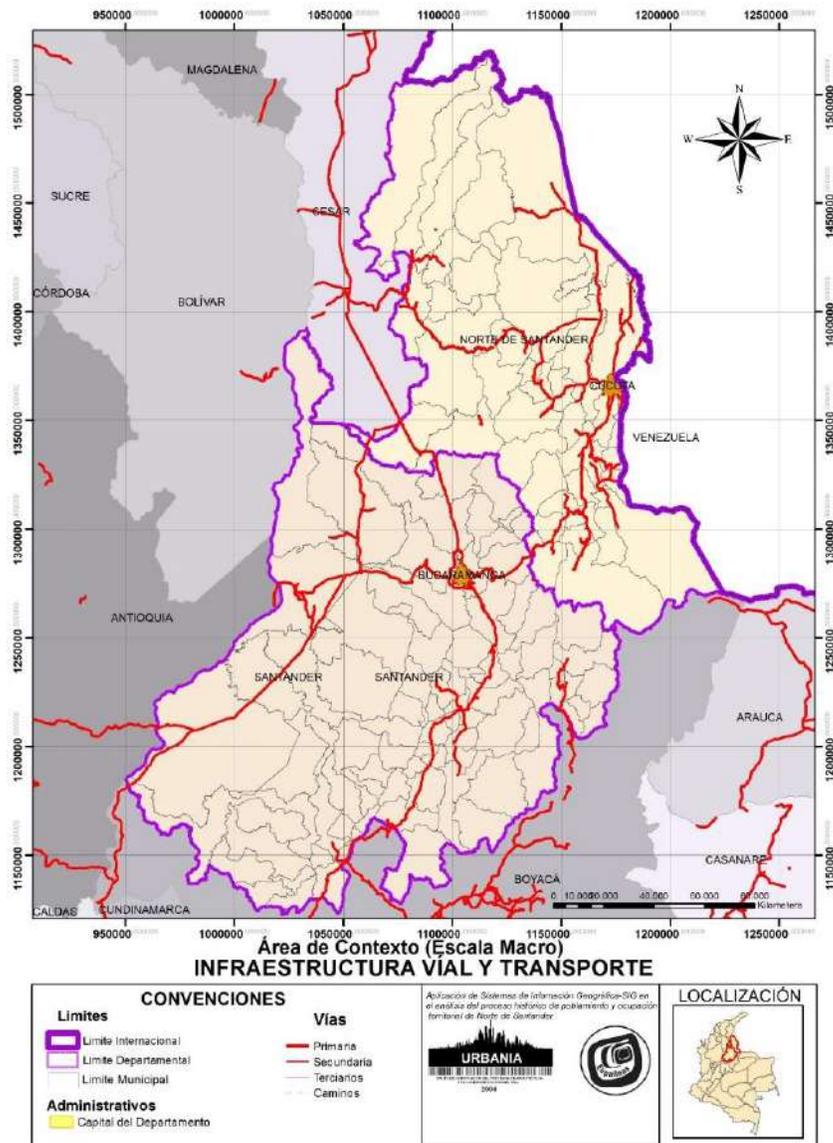


Mapa 55 Diorama de Movilidad Siglo XX 1951

Fuente: Semillero Urbana, Eupalinos, 2017-2018 a partir de Mapas Historicos

En 1951 primero desapareció la Línea Sur y después la Línea de Frontera y para la Línea Norte aún seguía existiendo el ferrocarril.

2.4.1.8. Caminos 2019 Departamento Santander y Norte de Santander.

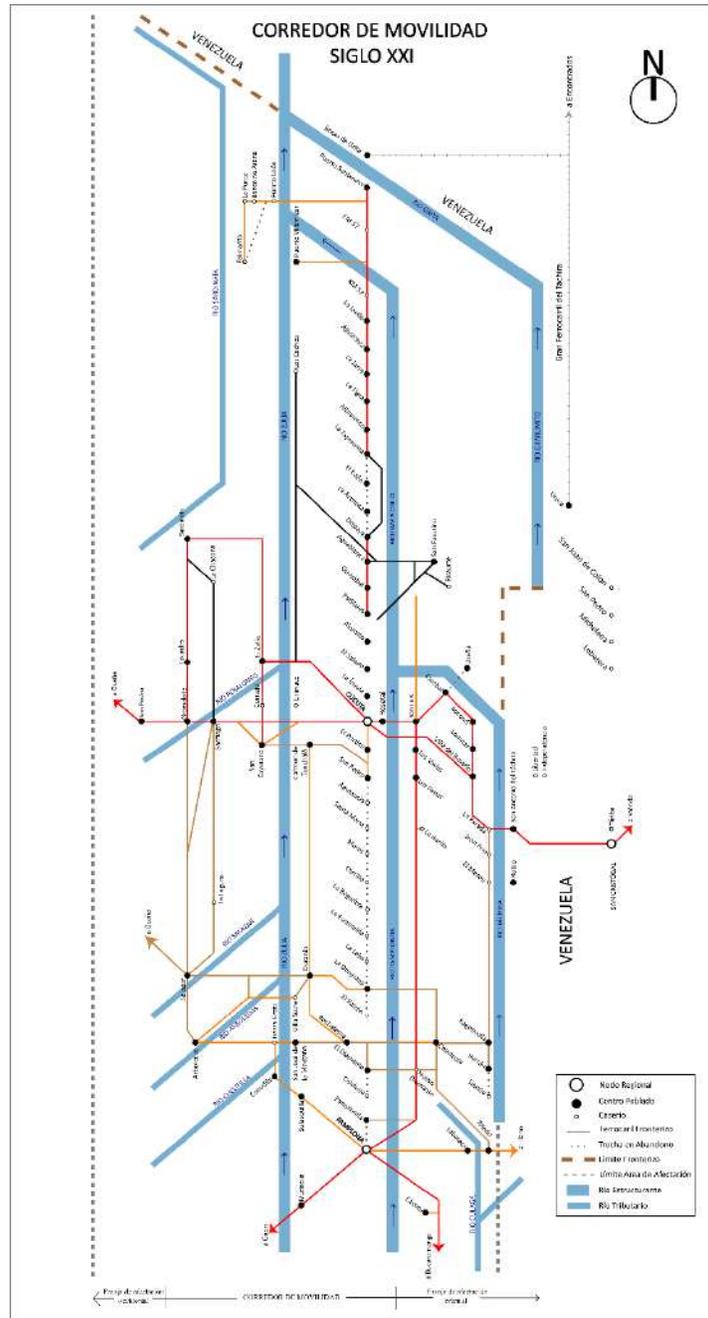


Mapa 56 Caminos 2019 Departamento Santander y Norte de Santander

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se muestran las vías primarias más importantes de conexión de los departamentos y el aumento que han tenido a lo largo de los años. Caminos, Doble Calzada Cúcuta Pamplona

2.4.1.9. Caminos Siglo XXI



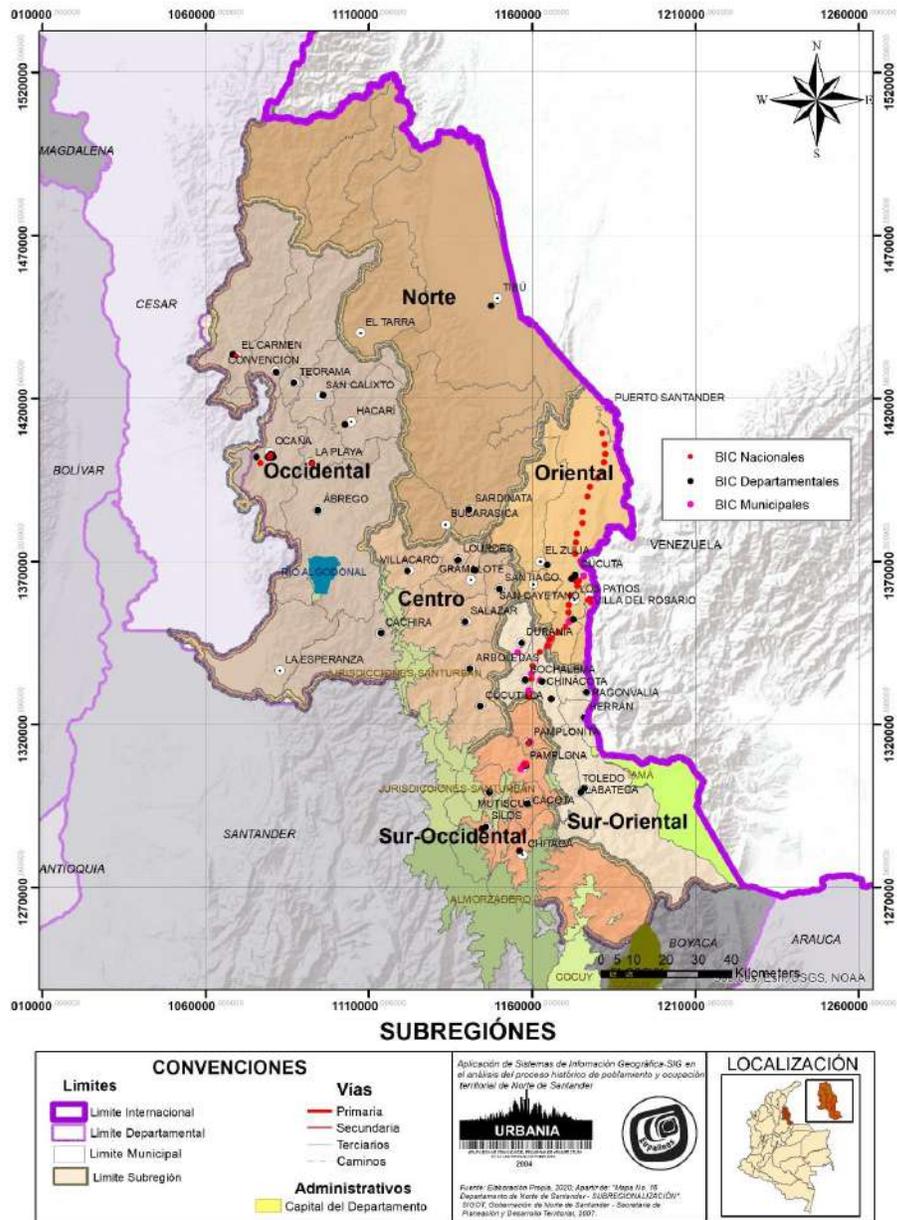
Mapa 57 Caminos Siglo Actual.

Fuente: Semillero Urbana, Eupalinos, 2017-2018 a partir de Mapas Historicos

El diagrama del siglo actual se marcar los caminos existentes y ya no existe el Ferrocarril

2.5. Patrimonio

2.5.1. Bienes Nacionales, Departamentales y Municipales.



Mapa 58 Bienes Nacionales, Departamentales y Municipales

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

muestran los Bienes Declarados a Nivel Nacional que los acobija la Ley 1185 de 2008 de la Región Sur - Occidental, Sur – Oriental, y Oriental.

Bienes de Interés Nacional	Ley
Estación Bochalema	1185 de 2008
Estación Carrillo	1186 de 2008
Estación El Diamante	1187 de 2008
Estación El Portico	1188 de 2008
Estación El Raizón - Calaluna	1189 de 2008
Estación La Donjuana	1190 de 2008
Estación La Lejía	1191 de 2008
Estación La Regadera	1192 de 2008
Estación La Esmeralda	1193 de 2008
Estación San Pedro	1194 de 2008
Estación Santa María	1195 de 2008
Estación Villa del Rosario	1196 de 2008
Estación Sur	1197 de 2008
Estación Moros	1198 de 2008
Estación Aloncito	1199 de 2008
Estación Aguaclara	1200 de 2008
Estación Km 52	1201 de 2008
Estación Eden	1202 de 2008
Estación Guayabal	1203 de 2008
Estación La Esperanza	1204 de 2008
Estación La Javilla	1205 de 2008
Estación La Tigre	1206 de 2008
Estación Patillales	1207 de 2008
Estación Agua Blanca	1208 de 2008
Estación Alto Viento	1209 de 2008
Estación El Salado	1210 de 2008
Estación La Jarra	1211 de 2008
Estación Oripaya	1212 de 2008
Estación Puerto Santander	1213 de 2008
Puente Real	1214 de 2008
Casa de la Cultura	1215 de 2008
Edificio de la Gobernación de Norte de Santander	1216 de 2008
Hospital San Juan de Dios	1217 de 2008
Quita Teresa	1218 de 2008
Centro Historico El Carmen	1219 de 2008
Centro Historico La Playa de Belén	1220 de 2008
Columna de la Libertad de los Esclavos	1221 de 2008

Complejo Histórico de la Gran Convención	1222 de 2008
Santuario Gracias de Torcoroma	1223 de 2008
Museo Eduardo Ramírez Villamizar	1224 de 2008
Plaza del Mercado Cubierto de Pamplona	1225 de 2008
Sector Antiguo de la Ciudad de Pamplona	1226 de 2008
Iglesia Nuestra Señora del Rosario	1227 de 2008
Casa del General Santander	1228 de 2008
Iglesia del Rosario de Cúcuta	1229 de 2008
Sector Antiguo de Villa del Rosario de Cúcuta	1230 de 2008

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Actualmente hay 46 BIC con declaratoria nacional de los cuales 29 son estaciones del ferrocarril, Cabe resaltar que la mayoría de los bienes se encuentran en el corredor de movilidad Pamplona – Puerto Santander, y que también Existen paramos y parques naturales de igual importancia como lo son:

- Paramo del Almorzadero.
- Páramo de Santurbán.
- Páramo del Cocuy.
- Tama.
- Rio Algodonal.

Se muestran los BIC a nivel Departamental de la Región Occidental, Norte, Centro, Oriental, Sur-Oriental y Sur-Occidental.

Bienes de Interés Departamental
Templo Parroquial Santa Barbara
Parque o Plaza Principal
Templo Parroquial Santisima Trinidad
Templo Parroquial Sagrado Corazón de Jesus
Parque o Plaza Principal
Capilla de la Virgen de la Cueva Santa
Templo Parroquial Nuestra Señora de los Dolores
Parque principal
Parque principal
Templo Parroquial
Templo Parroquial

Parque principal
Templo Parroquial Inmaculada Concepción
Templo Parroquial San Juan Bautista
Hacienda Iscalá
Templo Parroquial San Juan Nepomuceno
Templo Parroquial San Jose de Durania
Monte sagrado
Puente Mariano Ospina Perez
Templo parroquial San Rafael
Reloj Lunar
Templo Parroquial San Miguel
Parroquia San Antonio de Papua
Parque Principal
Templo Parroquial Nuestra Señora de las Angustias
Parque Principal
Parque Principal
Templo Parroquial
Templo Santa Catalina
Zona Arqueologica
Parque Principal
Templo Parroquial Nuestra Señora de Lourdes
Parque Principal
Templo Parroquial San Jose de Mutiscua
Edificio de la Moliner de Herrán
Catedral de Santa Ana
Casa de Anton Garcia de Bonilla
Templo de San Agustin
Templo de Santa Rita
Palacio Municipal
Club Ocaña
Templo de San Antonio de papua
Templo de Jesus Cautivo
Monumento de Cristo Rey
Capilla de Pueblo Nuevo
Monumento de Jose Eusebio Caro
La Santa Cruz
Semana Santa
Parque Principal
Templo Parroquial
Parque Principal
Templo Nuetra Señora Belén
Templo Parroquial San Pablo Apostol
Puente Peralonso
Templo Parroquial Santiago Apostol

Templo Parroquial
Parque Principal
Templo Parroquial San Martín
Parque Principal
Templo Parroquial Santo Domingo
Puente Caraba
Templo Parroquial
Catedral San Luis Beltrán
Templo Parroquial
Fachada Templo Parroquial
Iglesia Nuestra Señora de la Candelaria
Catedral de San Jose
Columna Bolivar
Parque Santander

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

La mayoría de los BIC se concentran en la región Oriental, Sur-Oriental, Sur-Occidental y la Centro, existen muchos parques y templos antiguos.

Se muestran los Bienes de Interés Municipal.

Bines de Interés Municipal
Casa de las Marias
Casa Antigua
Plaza de Mercado
Casa Agueda Gallardo
Catedral Metropolitana
Palacio Arzobispal
Museo Casa Colonial
Casa Expresidente "Leonardo Canal"
Club Santander
Hotel Ursua
Casa Ignacio Gallardo
Casa del Parque
Iglesia del Señor del Humilladero
Teatro Jáuregui
Teatro Cecilia
Casa de Alfredo Lamus
Palacio Alcaldia Municipal

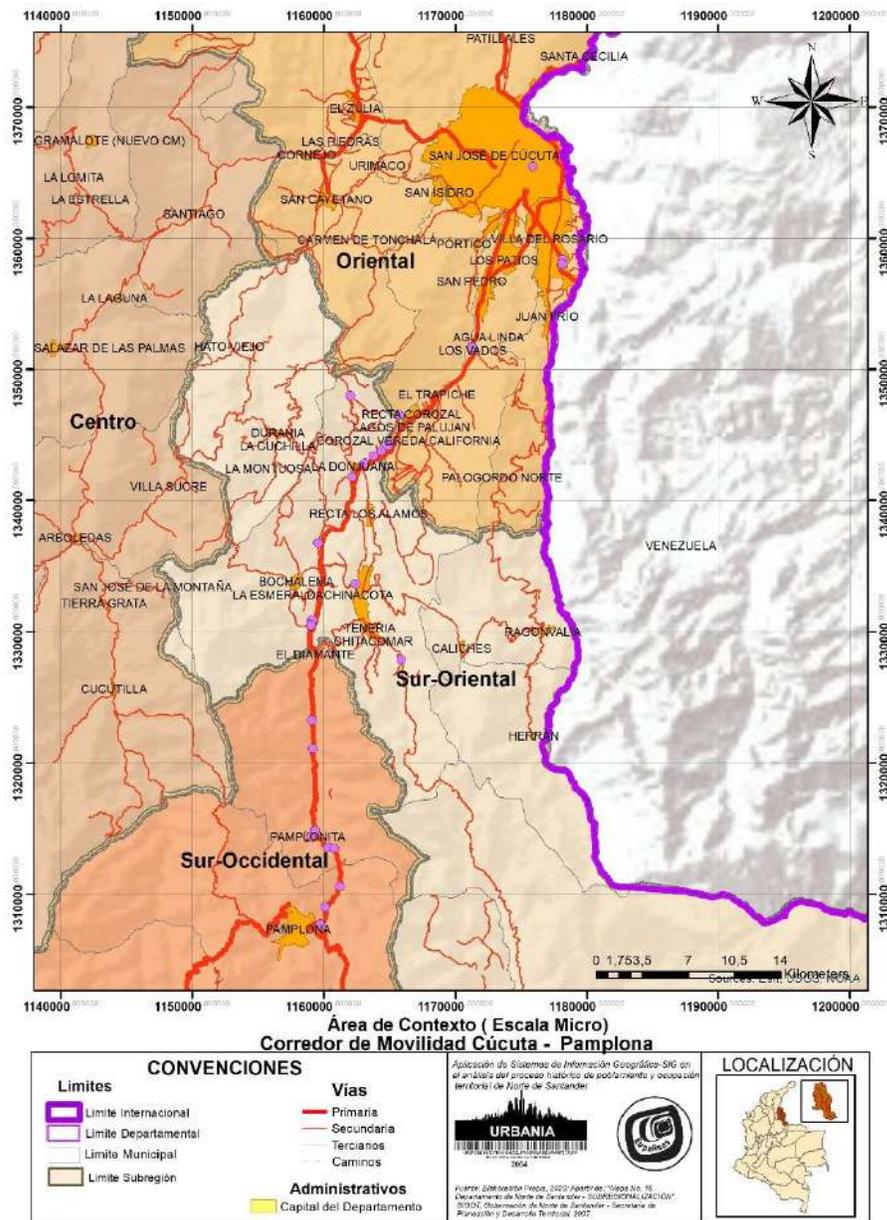
Colegio Nuestra Señora de la Presentación
Casa de Sor Gertrudis de Santa Ines
Colegio Sagrado Corazón de Jesus
Casa de las Cajas Reales
Asilo de Ancianos San José
Capilla de San José
Casa Parroquial Nuestra Señora de las Nieves
Iglesia de Santo Domingo
Parroquia Nuestra Señora del Carmen
Casa del poeta Joge Gaitan Duran
Casa Hospedaje del Libertador
Sede Banco Agrario
Casa de Jose Gabriel Peña
Casa de los Hermanos Felipe y Damaso Zapata
Casa del Corregidor Joaquin Camacho y Lago
Casa Camilo Daza
Capilla de San Juan de Dios
Antigui Hospital de San Juan de Dios
Convento de San Antonio de Paula
Convento de San Antonion de Padua
Antiguo Cuartel del Batallon Garcia Rovira
Asilo de la Sagrada Familia
Edificio del Molino
Casa de Eduardo Cote Lamus
Museo de Arte Religioso
Casa del poeta Pacho Valencia
Casa de Manuel Caceres Enciso
Casa de Pedro Simon Olago
Casa de Jose Javier Gallardo
Museo Anzoategui
Casa del General Santander
Estación Villa del Rosario
Capilla de Santa Catalina
Ruinas Templo Historico
La Bagatela
Predio árbol El Tamarindo
La Bagatela
Casa de General Santander
Templo Histórico
Parque Grancolombiano

Casa de La Cultura "Arnulfo Briceño"
Ermita Los Vados
Hacienda Iscalá
Iglesia "Nuestra Señora Rosario"
Puente Potosí
Puente Santa Helena
Puente Rojo
Hacienda Zarcuta
Zona Arqueológica
Puente Araujo
Aguas Termales El Raizón
Laguna La Barca

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Son en total 69 BIC en su mayoría Casas.

2.5.2. Bienes identificados sin declaratoria.



Mapa 59 Bienes identificados sin declaratoria

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbania – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

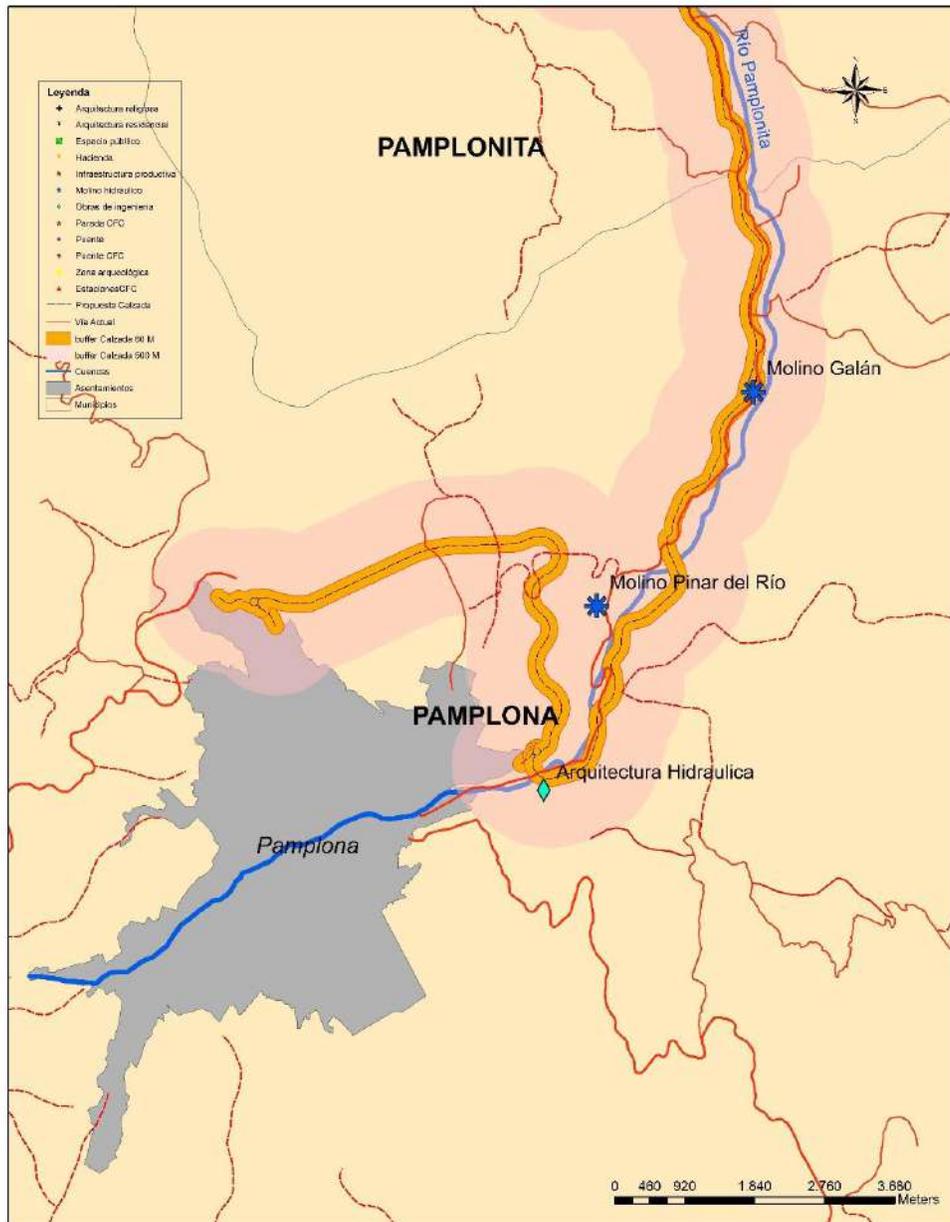
Se muestran los BIC encontrados por el Semillero de Investigación Eupalinos-del grupo Urbana, identificados en trabajo de campo realizado entre 2015 y 2020 bajo la dirección de los docentes Mónica Bibiana Botello Arciniegas y Alirio Rangel Wilches (Taller de Diseño 7 y Trabajo de Grado).

BIC	Clasificación
Arquitectura Hidraulica	Obras de ingeniería
Camino real a Pamplonita	Obras de ingeniería
Casa de General Santander	Hacienda
Casa de La Cultura "Arnulfo Briceño"	Arquitectura residencial
Ermita Los Vados	Arquitectura religiosa
Hacienda Jimenez	Hacienda
Hacienda Iscalá	Hacienda
Hacienda la Palmita	Hacienda
Hacienda La Selva	Hacienda
Hacienda Zarcuta	Hacienda
Horno cal La Valvanera	Infraestructura productiva
Iglesia "Nuestra Señora Rosario"	Arquitectura religiosa
La Bagatela	Arquitectura residencial
Molino Fernández	Molino hidráulico
Molino Galán	Molino hidráulico
Molino la Isla	Molino hidráulico
Molino Pinar del Río	Molino hidráulico
Parada CFC	Parada CFC
Parada CFC	Puente CFC
Parque Grancolombiano	Espacio público
Puente Araujo	Puente CFC
Puente CFC	Puente CFC
Puente Potosí	Puente
Puente Rojo	Puente
Puente Santa Helena	Puente
Talud izquierdo CFC	Obras de ingeniería
Templo Histórico	Arquitectura religiosa
Zona Arqueológica	Zona arqueológica

CONCLUSIÓN

Apartir del trabajo de campo del semillero Eupalinos y grupo de investigación Urbana se agregaron tantos BIC que no cuentan con declaratoria, se dibujó un buffer de 60 m correspondiente al área de exclusión obligatoria según la ley Ley 1228 de 2008 Nivel Nacional y un buffer secundario de 500m para establecer el área de influencia de la nueva doble calzada, se georreferenciada parte de la trocha del ferrocarril y la ubicación de algunos de los bienes tanto declarados como sin declaratoria. Se cumplió con el objetivo general de la investigación que es Caracterizar mediante Sistemas de Información Geográfica - SIG el impacto del trazado de la doble calzada Cúcuta – Pamplona en la conservación de los Bienes de Interés Cultural – BIC ubicados en su área de influencia y con los objetivos específicos.

Doble Calzada Cúcuta – Pamplona, Unidad Funcional 1

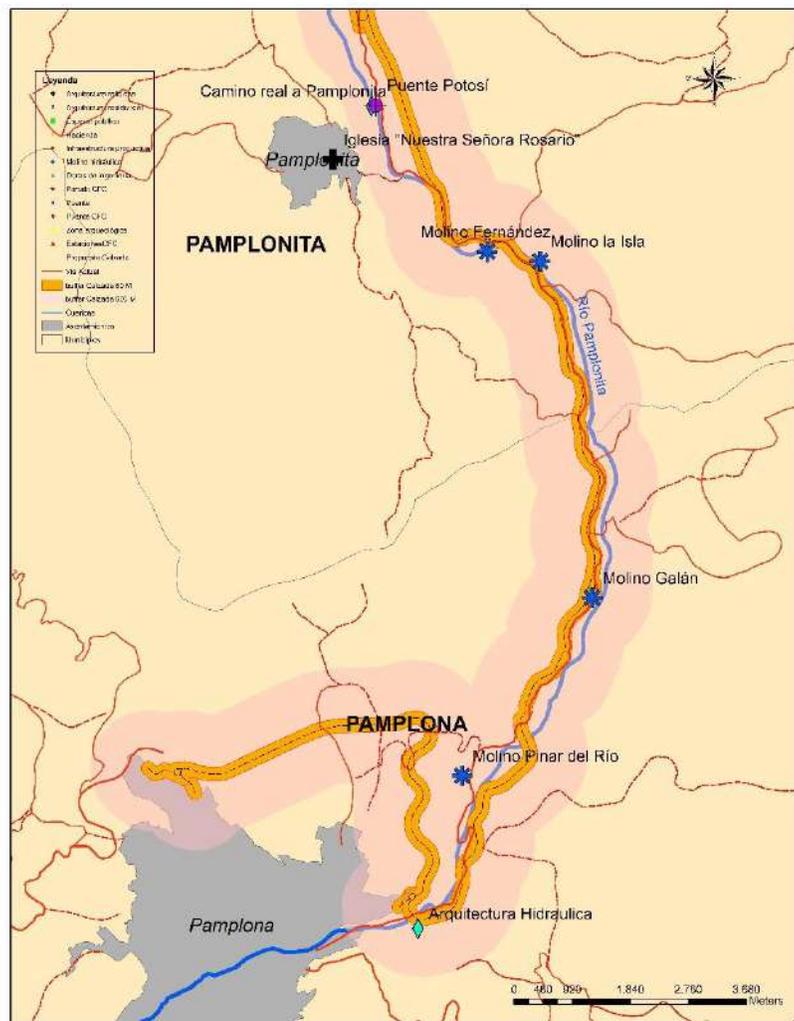


Mapa 60 Unidad Funcional 1

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbana – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se plantea la construcción de 4.02 Km de vía nueva en la variante Pamplona, donde existe una alternativa al ingreso al municipio, principalmente del tráfico pesado, tendrá las respectivas intervenciones para direccionar el flujo vehicular nacional o local; cabe resaltar que en este tramo no se encuentran BIC que sean afectados.

Unidad Funcional 2

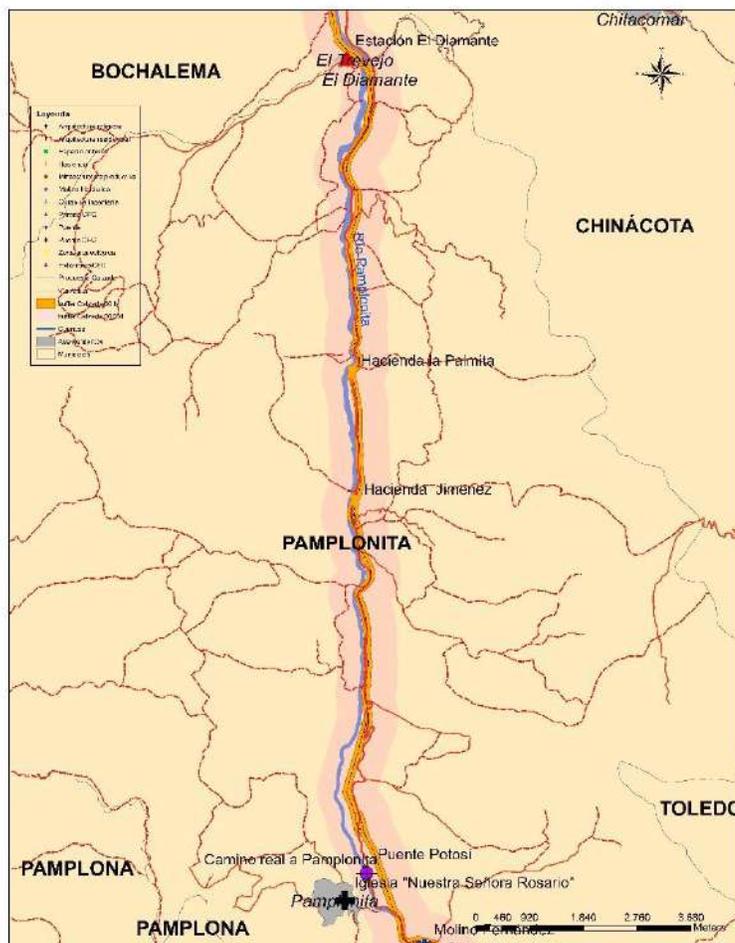


Mapa 61 Unidad Funcional 2

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbana – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Ubicada entre el Km 57+546 inicio hasta el Km 49+050 final, con una longitud de 8.5 Km Propone la Construcción de una Segunda Calzada, este tramo tiene obras especiales de gran complejidad viaductos y un túnel, en el área de exclusión obligatoria que es de 60 M existen BIC que pueden ser afectados como Arquitectura Hidráulica, el Molino Galán, el Molino la Isla y otros Bic en el área de influencia como Molino Pinar del Río, el Molino Fernández y el Camino a Pamplonita.

Unidad Funcional 3



Mapa 62 Unidad Funcional 3

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbana – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Comprendida entre el Km 49+050 inicio y el Km 34+600 final bordeando el Río Pamplonita, en este tramo se destaca la construcción de dos túneles, hay dos haciendas que se encuentran en el área de exclusión y la Estación el Diamante que se encuentra en el área de Influencia.

Unidad Funcional 4

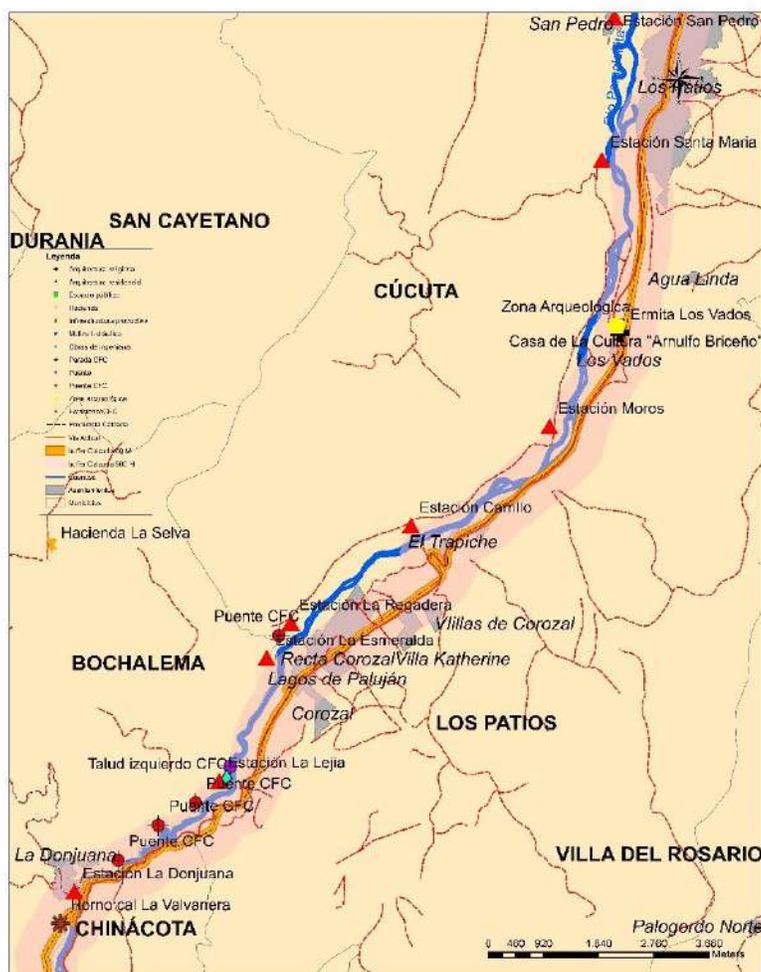


Mapa 63 Unidad Funcional 4

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbana – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Ubicada entre el Km 34+600 inicio y el Km 16+740 final, en el área de exclusión se encuentra la Hacienda Zarcuta, cuatro Paradas del Ferrocarril, La Estación El Raizón, El Horno de Cal de la Valvanera, Estación la Donjuana y en el área de influencia solo se encuentra la Estación Bochalema.

Unidad Funcional 5



Mapa 64 Unidad Funcional 5

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbana – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se construirá una segunda calzada como paro vial por el costado izquierdo del Río pamplonita comprendida entre Km 16+740 inicio y el Km 10+900 final, en esta unidad se destaca la construcción de dos túneles cortos en el área de exclusión se encuentra la Casa de la Cultura de Arnulfo Briceño, La Ermita los Vados, una Zona Arqueológica y en el área de influencia existen 4 Puentes de Ferrocarril, la Estación La Lejía y la Estación Moros.

Unidad funcional 6

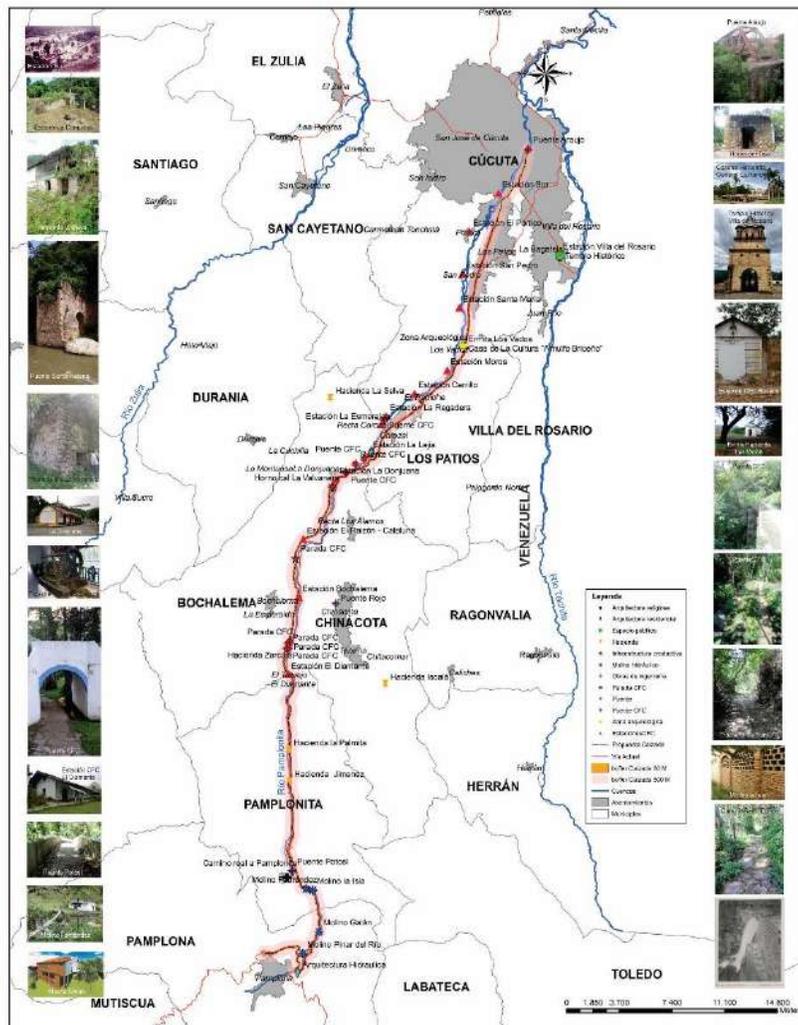


Mapa 65 Unidad funcional 6

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbana – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se nota cada una de las unidades funcionales con la ubicación de los BIC, la Doble Calzada, el Área de Exclusión y el Área de Intervención.

Ubicación de BIC



Mapa 67 Ubicación de BIC con Fotos.

Fuente: Elaboración propia, Nov de 2020; a partir de trabajo de campo grupo Urbana – Semillero Eupalinos (2015-2020) IGAC, Base cartográfica Esc: 1:500.000, 2017; ESRI, 2019.

Se ubican algunas de las fotos de los BIC según el margen derecho o izquierdo en el que se encuentre.

RECOMENDACIONES

- Realizar a través del programa de Arquitectura y el grupo Urbania la socialización de los hallazgos de la investigación.
- Formular en otra etapa de la investigación un estudio de paisaje cultural para el área de estudio.
- Promover a través del grupo Urbania la divulgación de los BIC sin declaratoria ante la comunidad y las entidades encargadas de la protección del Patrimonio Inmueble.

REFERENCIAS

- Consultoría especializada para la estructuración integral de los corredores viales - (febrero 2015) - INFORME DISEÑO DE PAVIMENTOS NUEVOS SEGUNDA CALZADA - Bogotá – Bucaramanga 2. Bucaramanga – Pamplona 3. Duitama – Pamplona – Cúcuta 4. Norte de Santander 5. Transversal Cusiana – Carare – Boyacá 6. Manizales – Honda – Villeta.
- Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. – (2012) – Guía metodológica. Estudios del Paisaje. – Colombia.
- Unión Vial Río Pamplonita, Vigilado Súper Transporte, ANI, Gobierno de Colombia. – (Julio de 2018). – Al Día con la Vía. - Colombia.
- La Opinión, - (2017). - proyecto de doble calzada entre Pamplona y Cúcuta. – Norte de Santander.
- Los pueblos del cacao: Orígenes de los asentamientos urbanos en el oriente colombiano. Escuela de Historia UIS – Fondo Mixto de Promoción de la Cultura y las Artes del Norte de Santander. UIS, Bucaramanga, 1998. ISBN 958-9318-55-X.

- GUTIÉRREZ FLÓREZ, Felipe. Rutas y el sistema de hábitats de Colombia. La ruta como objeto: Epistemología y nuevas cartografías para pensar el hábitat. Escuela del Hábitat CEHAP, Universidad Nacional de Colombia, Medellín, septiembre de 2007. ISBN 978-958-8256-71-9.
- LaGro Jr., James A. Site Analysis: Informing Context-Sensitive and Sustainable Site Planning and Design. John Wiley & Sons Inc., New Jersey, 2013 (3ª. Edición).
- LONDOÑO GÓMEZ, César Augusto. Un modelo de análisis para el territorio rural: El caso del Eje Cafetero Colombiano. En: revista Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad; vol. 16 No 16 (Junio de 2014; pp. 129 – 156. ISSN 1666-6186.
- MEJÍA PAVONY, Germán Rodrigo. La pregunta por la existencia de la historia urbana; en: Revista Historia Crítica N° 18, 1999, pp. 23 – 35.
- MEJÍA PAVONY, Germán Rodrigo. Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá, 1820 – 1910. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 1999.
- CORPONOR, GOBERNACIÓN DE NORTE DE SANTANDER. Parque Nacional Natural Catatumbo Barí. 2016. PLANEAR.
- DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE RIESGO DE SANTANDER. Amenaza Departamental para los Principales Escenarios de Riesgo. 2019. DGRD.
- GOBERNACION NORTE DE SANTANDER, INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE SALUD. ANÁLISIS DE SITUACIÓN DE SALUD (ASIS) EN MUNICIPIOS DE FRONTERA. 2016.

- Ministerio de Cultura. LISTA DE BIENES DECLARADOS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DEL ÁMBITO NACIONAL. 14 de junio de 2019.
- LINA MARÍA RUIZ NIETO. "GESTIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL COMO ALTERNATIVA DE DESARROLLO URBANO INTEGRAL EN EL MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA". 2018. UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA.
- MINISTERIO DE TRANSPORTE, OFICINA ASESORA DE PLANEACION, GRUPO PLANIFICACION SECTORIAL. Caracterización del Transporte en Colombia Diagnostico y Proyectos de Transporte e Infraestructura. Bogotá, D.C. febrero de 2005.
- GOBERNACIÓN DE N.S. CÓDIGO DE URBANISMO, ACUERDO 030. 12 DE SEPTIEMBRE DE 2002.
- Gerson Javier Pérez V. La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Octubre, 2005.
- William Villamizar Laguado, Plan de Desarrollo para Norte de Santander 2016-2019 "Un Norte Productivo Para Todos". San José de Cúcuta, abril 2016.
- Ministerio de transporte. Informe de gestión. 2019.
- COMTRALURIA GENERAL DE LA REPUBLICA. PERFIL DE LA GESTION FISCAL DEL DEPARTAMENTO DE NORTE DE SANTANDER.2016.

- Observatorio en Comercio Internacional y Frontera. BOLETÍN DE INDICADORES ECONÓMICOS Y DE COMERCIO INTERNACIONAL. Segundo Trimestre 2019.
- DANE. LA INFORMACIÓN DEL DANE EN LA TOMA DE DECISIONES DE LAS CIUDADES CAPITALES. Bucaramanga, Santander enero 2020.
- DANE. Resultados Censo Nacional de Población Vivienda 2018. Agosto 6 de 2019.
- GOBERNACIÓN DE SANTANDER, Mauricio Aguilar Hurtado. PLAN DE DESARROLLO 2020-2023. Bucaramanga, 2020.
- SILVANO SERRANO GUERRERO, GOBERNACIÓN DE NORTE DE SANTANDER. PLAN DE DESARROLLO 2020 2023. Julio de 2020.