

# PROCESO DE REVISIÓN ORDINARIA DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - POT



**MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA**

Elaboración de los estudios técnicos y productos previstos en el marco jurídico vigente dentro del proceso de estudio para la revisión ordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio San José de Cúcuta

## ETAPA DIAGNÓSTICO

Producto 2.1  
Documento de Diagnóstico

DOCUMENTO DE CONCLUSIONES

Diciembre 22 de 2017



**UNIÓN TEMPORAL  
PLANEANDO CÚCUTA**



**ALCALDÍA DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA**





## ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL

Departamento Administrativo Área de Planeación

## EQUIPO CONSULTORÍA

Unión Temporal Planeando Cúcuta

## INTERVENTORÍA

Unión Temporal Interventoría POT



UNIÓN TEMPORAL  
PLANEANDO  
CÚCUTA



ALCALDÍA DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA



Interventoría POT  
N11901.051.045 - 7



## CONTENIDO

1	CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO.....	4
1.1	COMPONENTE AMBIENTAL Y RURAL .....	15
1.1.1	Ambiental .....	15
1.1.2	Rural.....	17
1.2	COMPONENTE DE GESTIÓN DEL RIESGO.....	17
1.2.1	Condición de Amenaza .....	17
1.2.2	Condición de Riesgo.....	18
1.2.2.1	Riesgo Tecnológico.....	19
1.2.3	Retos para la Formulación .....	19
1.3	COMPONENTE SOCIOECONÓMICO .....	20
1.4	COMPONENTE DEMOGRÁFICO .....	23
1.5	COMPONENTE DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y DE ASENTAMIENTOS.....	23
1.6	COMPONENTE FUNCIONAL Y DE SERVICIOS .....	24
1.6.1	Sistema de Movilidad .....	24
	Conclusiones y Recomendaciones .....	24
1.6.2	Sistema de Servicios Públicos .....	25
	Conclusiones y Recomendaciones .....	25
1.6.3	Sistema de Espacio Público.....	27
	Conclusiones y Recomendaciones .....	27
1.6.4	Sistema de Equipamientos .....	28
	Conclusiones y Recomendaciones .....	28
1.6.5	Sistema de Patrimonial.....	29
	Conclusiones y Recomendaciones .....	29
1.7	SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS .....	30
1.7.1	ALCANCE y OBJETIVOS DEL DIAGNÓSTICO FUNCIONAL.....	30
1.7.2	METODOLOGIA Y GESTIÓN .....	31
1.7.3	CONTENIDO DEL ESTUDIO .....	32
1.7.3.1	SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.....	32





<b>1.7.3.1.1</b>	<b>Transnacional, Nacional y Regional.....</b>	<b>32</b>
<b>1.7.3.1.2</b>	<b>Componente Urbano.....</b>	<b>35</b>
<b>1.7.3.1.3</b>	<b>Componente Rural.....</b>	<b>46</b>
1.7.3.2	SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS.....	47
1.7.3.3	SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO.....	60
1.7.3.4	SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	61
1.7.4	CONCLUSIONES Y RESULTADOS RELEVANTES.....	68
1.7.4.1	SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.....	68
1.7.4.2	SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS.....	69
1.7.4.3	SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO.....	72
1.7.4.4	SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	75
1.7.4.5	SISTEMA DE PATRIMONIO.....	78
1.7.5	INDICADORES ESTRATÉGICOS.....	79
1.7.5.1	SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO.....	79
1.7.5.2	SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	81
1.7.5.3	SISTEMA DE PATRIMONIO.....	82
1.7.6	PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES.....	84
1.7.6.1	SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.....	84
1.7.6.2	SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS.....	85
1.7.6.3	SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO.....	86
1.7.6.4	SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	87
1.7.6.5	SISTEMA DE PATRIMONIO.....	88





# 1 CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

En el presente documento se presentan las conclusiones de la Etapa de Diagnóstico dentro del proceso de estudio para la revisión ordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio San José de Cúcuta, sintetizando los principales problemas del territorio sobre cada estructura y componente, indicando los retos que se han identificado para la Etapa de formulación.

Tabla 1. Conclusiones – reto del diagnóstico

COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
COMPONENTE AMBIENTAL Y RURAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inserción y/o cambios en la EEP</li> <li>• Consolidación de la EEP</li> <li>• Ausencia de medidas frente al Cambio climático</li> <li>• Falta de reconocimiento de procesos de suburbanización y centros poblados</li> <li>• Otorgamiento de títulos mineras en zonas de reserva del recurso hídrico</li> <li>• Integración del POMCA río Pamplonita al POT y formulación del POMCA río Zulia</li> <li>• Conflicto de usos del suelo rural</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concertar áreas de protección e incluir nuevas categorías.</li> <li>• Asegurar áreas para la conectividad ecológica y provisión de servicios ecosistémicos</li> <li>• Programas de adaptación al cambio climático</li> <li>• Incorporación de nuevos usos del suelo</li> <li>• Seguimiento al impacto de la actividad minera sobre el recurso hídrico</li> <li>• Cambios en los usos del suelo por la zonificación ambiental del POMCA</li> <li>• Generación de medidas correctivas del uso del suelo rural</li> </ul>
COMPONENTE DE GESTIÓN DEL RIESGO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Amenaza Alta por Fenómenos de Remoción en Masa. Con base a los estudios y a información técnica levantada en campo, corresponde a un área de 737,85 Ha. distribuidas en su mayor parte en la Comunas 3, 6, 7, 8, 9 y 10. Y en menor proporción las comunas 1, 2, 4, 5.</li> <li>• La susceptibilidad a los FRM toma como base las unidades de referencia morfométricas como la Curvatura, La Pendiente, La Rugosidad, La Geomorfología y Las Unidades Geológicas para La Ingeniería.</li> <li>• En las pendientes escarpadas a muy escarpadas (20° a 45°) es donde se concentra la mayor proporción de FRM</li> <li>• La forma convexa de las laderas favorece la incidencia de FRM.</li> <li>• La Rugosidad del terreno influye en</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar inventario de las familias y predios localizados sobre zonas de amenaza alta.</li> <li>• Desarrollar estudios de A.V.R. de las instalaciones críticas como Hospitales, escuelas o colegios, estación de bomberos y estaciones de Policía y equipamientos o infraestructura de Servicios.</li> <li>• Evaluar los efectos locales del suelo de acuerdo con las características geotécnicas y geológicas de cada sitio para proyectos arquitectónicos con alta complejidad.</li> <li>• Desarrollar estudios detallados de AVR para las zonas de amenaza alta y media, implementado medidas de mitigación y plan de monitoreo de las obras proyectadas.</li> <li>• Desarrollar un sistema de información Geográfico de Gestión del Riesgo.</li> <li>• Desarrollar estructuras de soporte o</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>la favorabilidad de los FRM, las rugosidades medias a altas tienen mayor incidencia de FRM.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El elemento geomorfológico “Depósitos de Ladera”, concentra un 63,3 % de los FRM.</li> <li>• Las Unidades Geológicas para la ingeniería donde ocurren con mayor porcentaje los FRM, son los Suelos Transportados de Ladera con un 29,6% y Las Rocas muy blandas de lodolitas de la Formación León.</li> <li>• Amenaza Media Por Fenómenos de Remoción en Masa, con base a los estudios y a información técnica levantada en campo se zonificaron un total de 2.049,28 Ha. Distribuidas en su mayor parte en las Comunas 3, 6, 7, 8, 9 y 10, en menor proporción, en las comunas 1, 2, 4, 5.</li> <li>• La Amenaza por Inundación fue zonificada en alrededores de las corrientes fluviales principales del área urbana: Río Pamplonita, Quebrada Seca, Quebrada Tonchalá, Quebrada La Cañada y Canal Bogotá.</li> <li>• Se identificaron 69 puntos de encharcamiento en la ciudad por deficiencia en los drenajes. La mayoría de ellos afecta al centro del casco urbano por lo que es uno de los mayores malestares de la población durante las temporadas invernales.</li> <li>• El riesgo Tecnológico está asociado al paso del oleoducto por el área de expansión urbana.</li> </ul>	<p>estabilización para las zonas de pendientes abruptas con procesos de movimientos masa activo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar obras de control de drenaje para las zonas de ladera o taludes.</li> <li>• Desarrollar un plan de Mejoramiento Integral de Barrios a los predios ubicados en zona A.M.</li> <li>• Desarrollar un manual para la construcción de edificaciones de vivienda de interés prioritario y social.</li> <li>• Desarrollo y fortalecimiento institucional mediante un sistema de monitoreo de inclinómetros y piezómetros para las zonas alta y media del municipio.</li> <li>• Generar procesos de Capacitación mediante información pública y campañas de difusión a los diferentes gremios del municipio.</li> <li>• Desarrollar medidas no estructurales por medio de la organización para atención de emergencias mediante procesos sensibilización y socialización de las amenazas naturales de San José de Cúcuta.</li> <li>• Implementar en una catedra sobre sensibilización y conocimiento del riesgo en la educación formal del municipio.</li> <li>• Desarrollar procesos de participación comunitaria y la gestión a nivel local a cada J.A.C.</li> <li>• Todos los proyectos urbanísticos deben desarrollar los estudios geotécnicos de acuerdo a la Norma Sismo resistente.</li> <li>• Solicitar a todos los urbanizadores póliza de estabilidad y calidad para los estudios de AVR que deben implementar obras de estabilidad, control de erosión y mitigación</li> <li>• Formular los Planes de emergencias y contingencias o de procedimientos de acuerdo a los niveles de alerta.</li> <li>• Desarrollar un Manual para inspección de edificaciones para antes y después de un desastre.</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se recomienda que en este tipo de zonas se realice un manejo y uso adecuado de aguas lluvias mediante un sistema de alcantarillado pluvial que evite la ocurrencia de procesos morfodinámicos y conserve las actuales condiciones de estabilidad.</li> <li>• Desarrollar un proyecto de alindamiento de las zonas de ronda hídrica del municipio y adquisición de predios mediante instrumentos de gestión y planificación.</li> <li>• Todos los proyectos urbanísticos cuya implantación urbanística presenten zonas de drenajes o ronda hídrica deberán desarrollar los respectivos estudios detallados de A.V.R. por inundación con el fin de establecer las zonas de aislamientos y medidas de mitigación a implementar previo a cualquier proceso de licenciamiento urbanístico.</li> <li>• De acuerdo a la normativa existente garantizar la franja de derecho de vía que tiene el oleoducto Caño Limón Coveñas a su paso por el área de expansión urbana.</li> </ul>
<p>COMPONENTE SOCIOECONÓMICO</p>	<p>Desde el aspecto económico territorial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minifundio rural y cambio de usos en el suelo suburbano</li> <li>• Aumento de construcción en altura</li> <li>• Clusterización de actividades económicas e industriales en áreas específicas</li> <li>• Importantes condiciones de informalidad en buena parte de la ciudad</li> <li>• Alto déficit habitacional principalmente urbano.</li> <li>• Desaceleración de indicadores económicos, así como de empleo y calidad de vida, por su condición de capital de la frontera con Venezuela y agudización de procesos</li> </ul>	<p>Desde el aspecto económico territorial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa que delimite la parcelación y determine usos restrictivos para el suelo rural.</li> <li>• Cálculo de previsiones altas de densidad que generan altas demandas de bienes y servicios</li> <li>• Mezcla de usos en la normativa a proponer, desde una lógica eficiente, estratégica y funcional</li> <li>• Inclusión de elementos de riesgo y mejoramiento de barrios.</li> </ul> <p>Desde aspectos relativos a la gestión y financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclusión de bordes para espacio público como estrategia de reparto equitativo de cargas y</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>migratorios.</p> <p>Desde aspectos relativos a la gestión y financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se advierte falta de control y seguimiento sobre la implementación de instrumentos y mecanismos de gestión y financiación.</li> <li>• Se advierte falta de control y seguimiento, sobre los presupuestos y ejecuciones realizadas, respecto a los programas y proyectos previstos desde los Planes de Desarrollo o POT.</li> </ul>	<p>beneficios para el municipio: Que sirva como mecanismo de gestión para solventar la capacidad del espacio público en la ciudad, y a su vez, como estrategia para prevenir o mitigar la ocupación ilegal de suelo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evidenciar y fortalecer la capacidad innovadora que históricamente ha tenido el municipio, en la implementación de instrumentos y mecanismos de gestión y financiación para el desarrollo de programas: Como alternativas, a través de incentivos tributarios, pignoración de impuestos, compensaciones de cargas urbanísticas, transferencias de edificabilidad, estímulos a propietarios para el desarrollo normativo, entre otros.</li> <li>• Consolidación del papel regional del municipio como apuesta de equilibrio territorial, tanto en suelo urbano como rural: En suelo urbano, a través de la apertura máxima de actividades productivas que garanticen la competitividad a través de la mitigación de los efectos negativos. En suelo rural, la posibilidad de dinamismo en las formas de uso del suelo y en las actividades productivas, soportadas en proyectos rurales agropecuarios y productivos con orden y minimización de externalidades negativas.</li> </ul>
<p>COMPONENTE DEMOGRÁFICO</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crecimiento demográfico mayor al previsto por el DANE en 2005</li> <li>• Alta segregación socioespacial</li> <li>• Expansión urbana y conurbación con Villa del Rosario y Los Patios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provisión de bienes y servicios para la población estimada por sectores urbanos</li> <li>• Mezcla de estratos en los proyectos de vivienda a proponer</li> <li>• Estimación de los demandantes de bienes y servicios que no residen en el municipio pero si en</li> </ul>







COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
		los aledaños
COMPONENTE DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y ASENTAMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asentamientos informales.</li> <li>• Conflictos de usos en suelo urbano.</li> <li>• Usos de suelo rural desactualizados.</li> <li>• Alto porcentaje de ocupación urbana.</li> <li>• Conflictos entre usos, áreas de actividad y tratamientos.</li> <li>• Aparición asentamientos en suelo rural sin ningún orden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualizar los datos del suelo rural y articularlos con riesgos y ambientales.</li> <li>• Redefinir áreas de actividad, los tratamientos y los usos, con base en el modelo de ciudad que se plantee en la revisión</li> <li>• Reglamentar las zonas de expansión y las áreas libres para desarrollo con el fin de evitar la aparición de asentamientos informales.</li> </ul>
ESTUDIO FUNCIONAL Y DE SERVICIOS	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
ESPACIO PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Desconexión con la estructura ecológica:</b> El territorio carece de una articulación al sistema ambiental innegable. Los cuerpos de agua, por ejemplo, se han convertido de manera indebida en botaderos de residuos sólidos y escombros, situación que además de afectar la calidad del recurso hídrico, le resta capacidad hidráulica a los canales. Esta ruptura representa un deterioro y pérdida de la calidad del sistema de espacio público, puesto que algunos de estos elementos representan gran potencial para ser incorporados al sistema, de forma tal, que se valore su presencia en el territorio, convirtiéndolos en una oportunidad para mejorar la calidad de vida y el medio ambiente de Cúcuta.</li> <li>• <b>Ni sistema ni red:</b> No es posible identificar una estructura donde los elementos se encuentren conectados espacialmente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hacia una red ambiental y de encuentro efectiva:</b> Definir una estructura que compagine lo ambiental, con el sistema de espacio público, el de movilidad y el construido, es quizá el reto más grande para la formulación de este Plan de Ordenamiento, sin embargo, se convierte en una oportunidad para resolver la estructura funcional con el fin de generar una red equilibrada en términos de lo público.</li> <li>• <b>Diversidad en más metros:</b> Quizá el reto como tal de la estructura de espacio público, mas allá de su concepción, es la oferta de espacios diferenciales para el encuentro de la comunidad. Comprender que los espacios públicos no deben ser siempre canchas recreativas, o zonas verdes, es de vital importancia para que una red efectiva sea planeada. Con lo anterior, es necesario fomentar pautas de ordenamiento orientadas a ampliar el panorama de tipologías para la intervención del espacio</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>El déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público efectivo, es sin duda una respuesta a la falta de red, donde además es necesario que se genere una estructura de mayor escala territorial articulada a la Estructura Ecológica Principal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Baja cobertura y oferta de espacio público efectivo:</b>                      Aunque a grandes rasgos el territorio sea accesible y equitativo puesto que de espacio a espacio hay menos de 300 metros recorribles a pie, se evidencia un déficit de m<sup>2</sup>/Hab que sin duda se refuerza en la ausencia de un espacio público efectivo consolidado como un sistema articulado. Es decir, no es posible encontrar en el espacio una estructura continua que permee todo el territorio urbano y rural y que articule entre sí los diferentes espacios públicos, naturales y artificiales, para asegurar la accesibilidad y apropiación de los cucuteños.                 </li> <li> <b>Espacios públicos mono-funcionales “un solo carácter”:</b>                      Existe una homogenización de la oferta de espacio público en el municipio, donde dichos espacios, solo ofrecen actividades recreativas y/o deportivas.                      No hay existencia de otras tipologías de parque o espacios públicos de encuentro con otro tipo de ofertas de actividades.                 </li> </ul>	<p>público, orientadas a satisfacer las necesidades de la comunidad y la diversificación de la red; recuperando la noción de parque, plaza y plazoleta, como los escenarios de convocatoria por excelencia, así como la calle entendida como el lugar de los trayectos ineludibles, para que en su recualificación y puesta en valor, se garantice que todos los sectores de la población logren confluir en los distintos escenarios de encuentro.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Establecimiento de jerarquías en la red:</b>                      La diversificación de oferta no es comprensible si no hay escalas o jerarquías de acuerdo con cada tipología de intervención. Entonces, el reto es procurar por la generación de espacios públicos efectivos en las diferentes escalas, con el fin de mejorar los indicadores cualitativos y cuantitativos asociados a una red continua, permeable, integrada y diversa para Cúcuta.                 </li> </ul>
EQUIPAMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Sin estructura:</b>                      Desde la concepción del Sistema de Equipamientos, tanto en definición                 </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Centralidades:</b>                      Un indiscutible reto para la formulación de este sistema es la                 </li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>como en norma, se aprecia la necesidad de generar una red formada por centralidades y nodos. Sin embargo, esta intención no es comprensible ni en una formulación clara ni espacialmente, por lo que tampoco para los dirigentes locales ha sido fácil desarrollar proyectos de equipamientos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Concentración en el centro:</b> Esta problemática está asociada con la anterior, puesto que deja entrever la oportunidad de generar una ciudad policéntrica. Sin embargo, es importante resaltarla, puesto que como también se hizo evidente en el análisis del ámbito rural, las veredas cercanas al perímetro urbano se suplen de los servicios ofrecidos para la cobertura urbana, y la concentración de los equipamientos se encuentra en el centro del territorio, dejando la periferia con pocos servicios y espacios para el disfrute y uso de los ciudadanos.</p> </li> <li> <p><b>Entre más lejos, menos equipamientos:</b> Esta dinámica explica la necesidad de contar con centralidades y nodos, como se expuso anteriormente, de forma tal que el territorio y sus ciudadanos cuenten una cobertura de servicios que permitan que Cúcuta se lea de forma equitativa y accesible.</p> </li> <li> <p><b>La Malla por un lado y lo demás por otro:</b> Es comprensible que la estructura funcional de Cúcuta se ha</p> </li> </ul>	<p>estructuración de centralidades y nodos que permitan abordar diferentes escalas del territorio, asociadas al sistema de espacio públicos y al de movilidad. Esto, con el fin de brindar una oferta equitativa, distribuida, accesible y efectiva para los cucuteños.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Establecimiento de jerarquías en la red:</b> La implementación de escalas de cobertura o de actuación es vital para la implementación de las centralidades y nodos que se tejen a partir de los espacios públicos y sus escalas.</p> </li> <li> <p><b>Dotar la periferia:</b> Asociado a la estrategia de centralidades y nodos, se encuentra el reto de dotar las comunas que más se alejan del centro de la ciudad, puesto que estas también sirven a las veredas inmediatas.</p> </li> <li> <p><b>Garantizar el acceso:</b> Este es otro de los retos grandes para este sistema, puesto que su realización depende de los demás, como lo es el de espacio público y el de movilidad. Lo anterior, porque para poder generar accesibilidad y permeabilidad, es necesario ofrecerle a los cucuteños una red que les permita llegar a los espacios de encuentro ciudadano, por lo que, habría que pensar en estrategias de transporte y movilidad, así como en redes de andenes o de espacios públicos que permita que la población acceda a los equipamientos.</p> </li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>desarrollado con una serie de capas que se piensan, conciben y desarrollan cada una por su lado. Es por esto de hecho, que la oferta de servicios se encuentra concentrada, puesto que las comunas del centro de la ciudad son accesibles y dotadas, además de que la malla vial fue concebida desde la colonia. Entonces, las demás zonas de la ciudad se van dotando de acuerdo con otras dinámicas, como la edificatoria y económica, donde la oferta de servicios se realiza sin pensar en la accesibilidad.</p>	
SERVICIOS PÚBLICOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Índice de Agua No Contabilizada-IANC del 53%, que requiere un estricto control de asentamientos subnormales que toman el agua de manera fraudulenta y la reposición de redes de acueducto que ya superan su vida útil estimadas en un 60% y que generan pérdidas técnicas, que según la norma debe ser del 30%.</li> <li>• Fuentes de abastecimiento de acueducto (Río Pamplonita y Zulia) de la ciudad de San José de Cúcuta que son la fuente receptora de los alcantarillados de las ciudades tales como Pamplona, Los Patios, Villa del Rosario, entre otras.</li> <li>• Baja cobertura de alcantarillado pluvial y reposición de redes que ya cumplieron su vida útil.</li> <li>• Ampliar la cobertura del servicio de energía en el área rural, la cual se encuentra en un 86,58%.</li> <li>• Deficiente prestación del</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguimiento y control de los asentamientos subnormales y la correspondiente normalización de aquellos que se encuentran en el área de expansión. Así mismo conseguir recursos para la reposición de redes de acueducto y así disminuir el IANC.</li> <li>• Se requiere aunar esfuerzos por parte de los municipios del área metropolitana para la construcción del proyecto de embalse para la solución de abastecimiento de agua regional y el tratamiento de las aguas residuales que son vertidas a las dos principales fuentes de abastecimiento de agua.</li> <li>• Definición y responsabilidad en el operador de acueducto y alcantarillado del alcantarillado pluvial, al igual que el tratamiento de las aguas residuales.</li> <li>• Mejorar la cobertura del servicio de energía en el área rural o</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>servicio de acueducto (agua potable) y alcantarillado o manejo de aguas residuales en la zona rural. Al igual que poca información al respecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ocupación de los derechos de vía sobre la tubería del transporte de hidrocarburos (Oleoducto Caño Limón Coveñas) por asentamientos subnormales o interferencia de redes de servicios públicos que representa riesgo sobre dicha población.</li> <li>• En el servicio público de aseo hace falta la implementación de las actividades de poda de árboles y corte de césped, que aún no están definidas por parte del municipio. (inventario de árboles y determinación de las áreas públicas). Así como la actualización de la nomenclatura. Además se evidencia poca actividad de aprovechamiento y reciclaje de residuos en la ciudad, que aunque el relleno sanitario tiene una vida útil de 25 años, es conveniente potencializar estas actividades.</li> </ul>	<p>promover en conjunto con la empresa prestadora nuevas fuentes alternativas de energía renovable en zonas de difícil acceso.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliar y mejorar la cobertura y calidad de los servicios de acueducto y alcantarillado en el área rural y designar una dependencia responsable de estos temas en la administración municipal.</li> <li>• Determinar unas directrices de localización de asentamientos sobre los derechos de vía del transporte de hidrocarburos y los usos del suelo sobre estas áreas, tales como zonas de reserva para infraestructuras que se requieran.</li> <li>• Se requiere localizar sitios potenciales para el aprovechamiento y reciclaje de residuos sólidos que produce la ciudad y además mantener las zonas de amortiguamiento ambiental con las que cuenta el predio del relleno sanitario Guayabal.</li> </ul>
MOVILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal de transporte en el Municipio.</li> <li>• No se cuenta con el Plan de Movilidad, para dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte.</li> <li>• No se cuenta con las secciones por cuadra de la malla vial para las jerarquías existentes en el POT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Validar o ajustar ubicación de la nueva terminal de transporte</li> <li>• Establecer un plazo para la formulación por Decreto del Plan de Movilidad para la ciudad.</li> <li>• Indicar el procedimiento a realizar en el corto plazo para que se cuenten con las secciones viales del 100% de la malla vial.</li> <li>• Establecer el procedimiento para realizar el inventario de la malla vial y que se mantenga actualizado en el tiempo.</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No existe un inventario de la malla vial de ciudad que permita conocer su estado.</li> <li>• Existen obras priorizadas que no se han ejecutado a la fecha.</li> <li>• Las vías rurales están en mal estado</li> <li>• Existen vías que no cuentan con el espacio adecuado para la circulación de peatones.</li> <li>• De la red de ciclorutas propuestas está pendiente por construir el 93%.</li> <li>• Falta de cultura ciudadana por parte de los usuarios a la aplicación de las normas de tránsito</li> <li>• Se presenta un número creciente de siniestros viales con heridos.</li> <li>• Existen rutas autorizadas que no se prestan por baja demanda.</li> <li>• El parque automotor de transporte público colectivo es menor al autorizado para prestar las rutas</li> <li>• No existen paraderos de transporte público.</li> <li>• No se cuenta con servicio de transporte público que cubra el 100% de las zonas rurales.</li> <li>• No existe un inventario de la señalización vertical y horizontal de la ciudad.</li> <li>• Se cuenta con un sistema semafórico desactualizado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisar las obras aún no ejecutadas para validar su necesidad.</li> <li>• Indicar un proceso para la ejecución del mantenimiento y rehabilitación que garantiza espacio adecuado para peatones.</li> <li>• Dejar indicados posibles soluciones de bajo costo para ampliar la red.</li> <li>• Indicar la necesidad de aumentar el pie de fuerza, como parte del decreto de plan de movilidad.</li> <li>• Revisar y actualizar en caso de ser necesario la propuesta para la implementación del Sistema Integrado de Transporte, fijando una etapa a corto y otra a mediano plazo; flexibles para que puedan adaptarse a los resultados del plan de movilidad a ejecutar.</li> <li>• Indicar un proceso para la actualización de lo existente y el registro de las nuevas intervenciones en señalización.</li> <li>• Indicar la necesidad de que el Plan de Movilidad establezca un proceso para la priorización de las intersecciones.</li> </ul>
PATRIMONIO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las normas establecidas por el Plan de Ordenamiento Territorial, hoy vigente,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generar políticas y programas que permitan consolidar el Patrimonio de San José de</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>sobrepone los Sectores de Interés Cultural – SIC- y los Bienes de Interés Cultural-BIC- con las zonas declaradas como renovación urbana (zonas céntricas de Cúcuta). Este hecho ha permitido la demolición de edificaciones y la llegada de nuevas construcciones que deterioran u opacan los bienes de interés presentes en la zona. Aunado a lo anterior, el que no se cuente con un Plan Especial de Manejo y Protección –PEMP- el cual establezcan para los citados bienes unas normas de protección claras, hace que estos predios se tornen más vulnerables a ser modificados y se permitan cambios en ellos e incluso se llegue a la demolición de los mismos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por no contar Cúcuta con unas normas claras que defiendan el patrimonio de la ciudad, existen unos Bienes de interés que se están dejando deteriorar hasta el punto de amenazar ruina. Perdiendo así la ciudad la oportunidad de consolidar su patrimonio en sectores como el centro histórico de la ciudad.</li> <li>• Existen algunos sectores urbanos con un alto potencial patrimonial como son los barrios La Playa, Popular, Colsag, Barrio Blanco, Latino, Lleras. Los cuales podrían complementar el sistema estructurante de patrimonio de la ciudad, pero que al no contar con una norma que los proteja</li> </ul>	<p>Cúcuta. Dar a conocer las capas históricas que permitan a los habitantes de la ciudad conocer la historia de la ciudad y plantear un sentido de pertenencia hacia la ciudad. Esto con el fin potenciar dentro de la ciudad un turismo comercial histórico.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el nuevo POT se deberá identificar cartográficamente las zonas y sectores BIC con el fin de desligar los sectores y Bienes de Interés Cultural de las Áreas de Renovación Urbana, esto con el objeto de que exista una sola norma para estos bienes y permita conservar los bienes de interés en la ciudad.</li> <li>• Con el Objeto de salvaguardar el Patrimonio de la ciudad, es preciso que se identifiquen y se les dicten normas basadas en la reglamentación nacional, a los sectores y Bienes de Interés Cultural que requiere la ciudad.</li> <li>• En el corto plazo, es importante acoger los PEMP que involucren Sectores y/o Bienes de Interés Cultural. Esto contribuirá a generar acciones sobre los bienes que están viendo amenazados por el desarrollo de nuevas construcciones o por el deterioro paulatino.</li> <li>• Articular el sistema patrimonial con estrategias y programas económicos en la ciudad; con el objeto que se garantice la permanencia en el tiempo de los Bienes de Interés Cultural. Al igual es preciso generar</li> </ul>





COMPONENTE	PROBLEMAS DEL TERRITORIO	RETOS PARA LA FORMULACIÓN
	<p>ni recursos económicos que permitan algunas mejoras estos se vienen deteriorando paulatinamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Al no existir en la actualidad un mobiliario urbano y una señalización que resalte el patrimonio de la ciudad este pasa desapercibido ante los ojos de los turistas que visitan la ciudad.</li> </ul>	<p>programas que potencien su sostenibilidad y estos no sean una carga económica para el municipio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Por ser zonas que presentan un alto potencial patrimonial es preciso que se evalúe la posibilidad de ser declarados como Bienes de Interés Cultural predios como: San Faustino (Primer asentamiento europeo) y San Luis (antiguo asentamiento precolombino – Barí).</li> <li>Los BIC deberán estar asociados a campañas educativas, culturales y turísticas, con el fin de promover sus valores y propiciar su permanencia y re-funcionalización.</li> <li>General una señalización que resalte el patrimonio de la ciudad y que invite al turista a visitar los BIC de la Ciudad.</li> <li>Para la recuperación de las estaciones del antiguo ferrocarril en mal estado se deberá acoger y continuar con los estudios que encabezan el Ministerio de Cultura, la Gobernación, la Alcaldía de Cúcuta y CORPATRIMONIO.</li> </ul>

## 1.1 COMPONENTE AMBIENTAL Y RURAL

### 1.1.1 Ambiental

- Inserción y/o cambios en la EEP







Como parte del Sistema Regional de áreas Protegidas se establecen una serie de predios para la conservación del recurso hídrico por parte de la Corporación. La mayoría de dichos predios se encuentran dentro de alguna zona establecida en el Sistema Local de áreas Protegidas del municipio, teniendo algún tipo de estatus de conservación. Aunque de estas áreas se presentan el caso particular del Área de reserva de recurso hídrico de Cúcuta, donde una importante proporción del predio no se encuentra dentro de la Estructura Ecológica Principal vigente; lo cual, implica la necesidad de ampliación o inserción de dichas zonas a una categoría de manejo especial.

Por otro lado, dentro de las seis áreas establecidas como Áreas de Manejo Especial se realizó el cambio de dos de ellas al régimen de Distrito de Manejo Integrado, con objetivos de conservación claros dentro de la síntesis de manejo ambiental que presenta CORPONOR; por lo tanto, se debe elevar este cambio al nuevo Acuerdo POT.

Adicionalmente, se presenta una serie de áreas que no obedecen a figuras legales de protección, es decir, que no se tiene un sustento técnico para la asignación de usos principales, compatibles, condicionados y prohibidos; por lo cual deberían generarse los actos administrativos correspondientes.

- Consolidación de la EEP

La estructura ecológica principal vista como la red de espacios y corredores que sostienen y conducen la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales a través del territorio, en sus diferentes formas e intensidades de ocupación y dotando al mismo de servicios ambientales para su desarrollo sostenible. No presenta un fundamento técnico de conectividad ecológica donde se asegure el flujo de bienes y servicios ecosistémicos entre las áreas establecidas como parte de la EEP actual.

- Ausencia de medidas frente al Cambio climático

Para el municipio de San José de Cúcuta se pronostica mayor frecuencia de aparición de eventos extremos asociados a cambio climático; por lo cual, se debe prestar mayor atención desde lo ambiental a los procesos de manejo y conservación de los elementos que constituyen la Estructura Ecológica Principal del municipio, a través de la planeación de una oferta programática dirigida a la adopción de medidas de mitigación; con el fin de aumentar la resiliencia y el flujo de servicios ambientales que dicha estructura presta y, así ayudar a mitigar los principales efectos perjudiciales que se derivan de tales eventos extremos tales como: afectación al recurso hídrico la biodiversidad, la producción de alimentos, riesgos a la salud, y afectaciones al hábitat humano e infraestructura social.

- Otorgamiento de títulos mineros en zonas de reserva del recurso hídrico

En las áreas de manejo especial asociadas a las Reservas Forestales Cerro Mono, Morretón y Cerros Tesajero donde hay una extensa zona de reserva del recurso hídrico bajo la jurisdicción de CORPONOR, es necesario reevaluar los usos permitidos, dado que la mayoría de la zona es de



reserva y dentro del Acuerdo vigente se permite actividades mineras; a partir, del real entendimiento de los impactos de tal actividad sobre la oferta del recurso hídrico.

- Integración del POMCA río Pamplonita al POT y formulación del POMCA río Zulia

Como parte del Acuerdo 089 no se incluye la zonificación ambiental producto del POMCA del río Pamplonita; por lo cual, este debe ser integrado al nuevo acuerdo a realizar y armonizar dicha zonificación con los usos del suelo establecidos por el municipio. Por otra parte, CORPONOR debe entregar la zonificación ambiental producto de la realización del POMCA río Zulia y armonizarla con los usos del suelo asignados por el municipio.

### 1.1.2 Rural

- Falta de reconocimiento de procesos de suburbanización y centros poblados

Por una parte, el resultado de la identificación muestra que las construcciones rurales en general son muy dispersas y aun no se percibe la aparición de procesos de suburbanización avanzados y, por otra parte, es posible la de identificación de seis zonas donde se presenta agrupaciones de construcciones a las cuales se les puede dar el tratamiento de centros urbanos. En consecuencia, el nuevo Acuerdo de POT debe incluir la localización y dimensionamiento de las zonas determinadas como suburbanas y los centros poblados rurales.

- Conflicto de usos del suelo rural

En la actualidad se presentan conflictos de uso del suelo rural básicamente por el hecho de existir áreas de uso agrícola que no se encuentran aprovechadas, áreas con estatus de protección en estado de degradación y la presencia de cultivos en áreas destinadas a la conservación; por lo cual, el nuevo Acuerdo de POT debe propender por la planeación de políticas y/o programas dirigidas por una parte, a la restauración ecológica y/o recuperación de suelos con estatus de conservación; por otra parte, a la reubicación de cultivos y, también al incentivo a la producción agrícola en las áreas donde su uso es permitido.

## 1.2 COMPONENTE DE GESTIÓN DEL RIESGO

### 1.2.1 Condición de Amenaza

Las áreas en condición de amenazas son aquellas áreas sin ocupar del suelo urbano, de expansión urbana, rural suburbano o centros poblados rurales en las que en la revisión o en la expedición de un nuevo POT se proponga su desarrollo. La identificación de estas áreas se realizará a partir del análisis de las áreas zonificadas como de amenaza alta y media sin ocupar en los estudios básicos con aquellas que se consideren como objeto de desarrollo.



En el área urbana y de expansión urbana, las zonas clasificadas en condición de amenaza corresponden en su mayor parte a las áreas de expansión urbana. El total de hectáreas en condición de amenaza de por fenómenos de remoción en masa son: 664.2 Ha., y el total en condición de amenaza por inundación corresponde a 134.6 Ha. Al norte del casco urbano, en inmediaciones del anillo vial noroccidental, una de estas zonas presenta amenaza media por fenómenos de remoción en masa; aunque el lugar es de pendientes moderadas, el estudio básico de gestión del riesgo (ver DTS) determinó que unos de los factores que más influye en la susceptibilidad de terrenos a fenómenos de remoción en masa es su característica de roca blanda de lutitas altamente meteorizada. Por lo tanto, un estudio detallado con las características técnicas mínimas expuestas en el decreto 1807 de 2014 se hace necesario para el desarrollo de este sector.

También, en el sector noroccidental de la ciudad, mas exactamente al oeste de los asentamientos Crispín Duran, José Bernal, La Conquista y Paz y Progreso, hay áreas sin ocupar que presentan condición de amenaza por fenómenos de remoción en masa e inundaciones, su desarrollo por lo tanto está supeditado a la ejecución de estudios detallados.

Dentro de los límites del área de expansión urbana en el sector occidental de la ciudad, se ha llevado a cabo en los últimos años un intenso proceso de colonización de asentamientos subnormales impulsado por el desarrollo del anillo vial. La mayor parte de estos suelos están categorizados como de amenaza media y alta, por lo tanto, lo terrenos aun sin ocupar y con posibilidades de desarrollo deben ser objeto de estudios detallados. En el suroccidente, en las inmediaciones de la Quebrada Tonchalá, así como el sur, en adyacencias del Batallón y sectores colindantes con el corregimiento El Pórtico, además del suroeste en el sector de la Loma, existen áreas en condición de amenaza que deben ser evaluadas a nivel de estudios de detalle. Dentro del área urbana los lotes del 28 de febrero al suroccidente del barrio Doña Nidia y Rudesindo Soto corresponden a zonas en condición de amenaza.

### 1.2.2 Condición de Riesgo

Las áreas en condición de riesgo corresponden a las zonas o áreas del territorio municipal clasificadas como de amenaza alta que estén urbanizadas, ocupadas o edificadas, así como en las que se encuentren elementos del sistema vial, equipamientos (salud, educación, otros) e infraestructura de servicios públicos.

El estudio básico de gestión del riesgo determinó un área de 669, 22 Ha, de las cuales 45 Ha corresponden a condición de riesgo por inundaciones, mientras que las restantes 577.9 corresponden a condición de riesgo por fenómenos de remoción en masa. Las áreas en condición de riesgo para la zona urbana y de expansión urbana del municipio de Cúcuta representan un 8.12 % de su territorio.

Estas áreas que fueron calificadas por su susceptibilidad, teniendo en cuenta sus altas pendientes, rugosidades de terreno medias a altas, convexidad de sus laderas y rocas blandas de lutita, así como suelos transportados de ladera, también fueron evaluadas respecto a la probabilidad de presentarse el factor detonante lluvia en una intensidad similar a la del fenómeno de la Niña, la cual tiene una alta probabilidad de presentarse antes de los próximos 5 años. Por consiguiente, los





estudios detallados para categorizar el riesgo y evaluar la vulnerabilidad y mitigabilidad de estos sectores deben ser ejecutados con urgencia.

Los sectores de la ciudad con condición de riesgo corresponden en su mayor parte al occidente y suroccidente, más exactamente en el borde de la terraza de Atalaya, adyacencias del Cerro Nazareno y los barrios Gaitán, Belén y las Delicias. En el sur están afectados, Alfonso Lopez, Cuberos y San Rafael; mientras que, en el oriente de la ciudad esta están afectados diversos sectores del Cerro San Luis. En el norte, hay condición de riesgo en los barrios Virgilio Barco, Colinas del Tunal y en menor proporción, El Salado, Panamericano y Agualinda. EL cerro que divide el sector céntrico de la ciudad con la ciudadela Juan Atalaya presenta condición de riesgo en los barrios la Victoria, Los Almendras, Sevilla, Cerro la Cruz y Cerro Norte. Otros barrios no han sido mencionados por su menor proporción de zonas en condición de riesgo, pero el documento técnico da mejor detalle de las áreas afectadas.

### 1.2.2.1 Riesgo Tecnológico

Dentro la clasificación de riesgo tecnológico, el municipio cuenta en su área de expansión urbana un tramo del Oleoducto Caño Limón-Coveñas, el cual ya cuenta con un derecho de vía de 20 metros, los cuales se deben garantizar, y hacer un control a la hora de iniciar los procesos de urbanísticos.

### 1.2.3 Retos para la Formulación

- Adoptar como medida resiliencia la formulación del estudio de Microzonificación Sísmica del área urbana del municipio e instalación de una red de sismógrafos en las zonas de fallamiento geológico y con mayor sismicidad de San José de Cúcuta mediante la gestión de un proyecto de cooperación internacional.
- Generar y adoptar instrumentos de planificación mediante la actualización de plan municipal de Gestión del riesgo donde deberán implementarse medidas de reducción y prevención para la evaluación y seguimiento de las áreas identificadas bajo alguna categoría de amenaza alta o muy alta.
- Capacitación y fortalecimiento de las organizaciones encargadas de prevención y atención de desastres que hacen parte del Consejo Municipal de Gestión del Riesgo de Desastre.
- Desarrollar un sistema de información para el monitoreo y seguimiento de la amenaza, vulnerabilidad y riesgo que sea coordinado por el consejo o unidad municipal de gestión del riesgo.
- Implementación en los programas educativos institucionales, de cátedras que promuevan la sensibilización de los niños y jóvenes frente a la gestión del riesgo y el cambio climático.
- Implementación de desarrollo de infraestructuras públicas seguras frente a los desastres mediante el desarrollo de estudios de vulnerabilidad sísmica que permita establecer las medidas de reforzamiento que propendan por la mitigación de los impactos en áreas y comunidades ubicadas en amenaza y vulnerabilidad alta.





- Implementación de normas urbanísticas específicas para el control urbano e inventario de los asentamientos o barrios ubicados sobre las áreas categorizadas en amenaza media y alta
- Actualización e implementación del Plan de Gestión del Riesgo del municipio de San José de Cúcuta.
- Desarrollar un sistema de monitoreo y seguimiento constante de las amenazas geológicas mediante una red de piezómetros e inclinómetros para el área urbana del municipio de San José de Cúcuta.
- Desarrollar un proceso anual de inventario de movimientos en masa, identificar las áreas de amenaza alta y media por movimientos en masa e inundación con el fin implementar un plan de reducción del riesgo mediante acciones y proyectos como obras de mitigación, protección de cauces, control de erosión y manejo de drenajes.
- Generar con CORPONOR y la Aeronáutica civil, los permisos y autorizaciones para el diseño y/o construcción de cualquier tipo de infraestructura dentro de las superficies de transición o de aproximación del aeropuerto.
- Crear un grupo técnico para la evaluación, seguimiento y monitoreo de los estudios detallados desarrollados para los predios ubicados en zonas de amenaza alta y media por movimientos en masa e inundación, con el fin de fortalecer la gobernanza del riesgo ante desastres.
- Adoptar instrumentos de gestión por parte del municipio de San José de Cúcuta con el fin de obtener recursos que permitan invertir en la reducción, prevención y atención de desastres.
- Desarrollar un plan de Mejoramiento Integral de Barrios a los predios ubicados en zona amenaza alta.
- Desarrollar un proyecto de alindamiento de las zonas de ronda hídrica del municipio y adquisición de predios mediante instrumentos de gestión y planificación
- Todos los proyectos urbanísticos cuya implantación urbanística presente zonas de drenajes o ronda hídrica deberán desarrollar los respectivos estudios detallados de A.V.R. por inundación con el fin de establecer las zonas de aislamientos y medidas de mitigación a implementar previo a cualquier proceso de licenciamiento urbanístico.

### 1.3 COMPONENTE SOCIOECONÓMICO

Desde el aspecto económico territorial:

- Alta dependencia de Cúcuta en su condición de capital de la frontera con Venezuela, que en términos sociales, demográficos y económicos, ha producido la agudización del proceso migratorio de venezolanos y colombianos, como la desaceleración de las relaciones e indicadores económicos, así como de la calidad de vida y empleo de la población.
- Hay una estructura predial rural que sugiere condiciones de minifundio y procesos de subdivisión predial alrededor del área urbana, lo que evidencia procesos de cambios de usos del suelo y el encarecimiento del suelo suburbano.





- El proceso de densificación y de incremento de la dinámica constructora está siendo protagonizado por el desarrollo de vivienda en altura, tanto de interés social como de otros tipos de vivienda. Sin embargo, sobresale la gran cantidad de proyectos de VIS que se encuentran detenidos, mostrando el cambio en el nicho de demanda residencial que existe en el municipio.
- Las actividades comerciales, aunque se encuentran presentes en la mayor parte del territorio urbano, se concentran en el eje de mayor renta. Mientras tanto, las actividades industriales tienen concentraciones específicas alrededor del centro administrativo del municipio, donde también se localizan en su mayoría las actividades de servicios. En estas zonas se observa mixtura de usos, mientras que en la mayor parte del resto del municipio la actividad predominante es la residencial
- Persiste un alto déficit cuantitativo de vivienda en la zona urbana, además de un déficit cualitativo especialmente en las zonas de vivienda informal que se extienden por un alto porcentaje del territorio municipal.

Desde aspectos relativos a la gestión y financiación:

- Es uno de los municipios del territorio nacional, que contempla desde el POT, todos los instrumentos de gestión y financiación dispuestos en la Ley 388 de 1997. Se identifica la capacidad innovadora que históricamente ha tenido el municipio en la implementación de instrumentos y mecanismos de gestión y financiación, sin embargo, no se hace evidente el seguimiento y control de dicha implementación.
  - Por ejemplo, llama la atención, que solo hasta el año 2016 se inició la creación del Banco de Tierras<sup>1</sup> a través de METROVIVIENDA CÚCUTA, después de 16 años de creada. Empresa que según el Proyecto de Acuerdo 005 de enero de 2017, presentado y aprobado en Consejo Superior Municipal de Política Fiscal - COMFIS en la exposición de motivos manifiesta que “...no está cumpliendo sus funciones al 100%...” y “...desde el año 2007...no genera un solo proyecto de vivienda”.
- En cuanto a los instrumentos financieros asociados a la captura de valor del suelo: Contribución por Valorización, Impuesto Predial Unificado, Delineación Urbana y Plusvalía, se concluye lo siguiente del periodo analizado (2011 a 2015):
  - A nivel nacional, Cúcuta se encuentra dentro de los 10 municipios con mayor participación promedio en referencia a ingresos obtenidos por valorización.
  - A nivel municipal, el instrumento más significativo sobre los ingresos totales entre los cuatro analizados es el de impuesto predial unificado.

---

<sup>1</sup> Instrumento de gestión donde interviene las entidades públicas en la propiedad y mercado del suelo.





- El municipio ha dejado de recaudar por más de 15 años la participación en Plusvalía. Actualmente, este cobro se encuentra suspendido mediante la Resolución 0042 del 13 de febrero de 2017, donde se decreta la nulidad de todo el proceso administrativo de determinación y liquidación del efecto plusvalía. La argumentación se fundamenta en que la actuación administrativa enfrenta el Acuerdo Municipal 040 de 2010 con la Ley 388 de 1997, ya que la Ley 388, establece que la tarifa de plusvalía fluctúe entre el 30% y el 50%, por cuanto el Estatuto Tributario, estaría por fuera de la ley, al establecer un efecto plusvalía entre 22, 5% y 27,5%.
- El impuesto predial, que teóricamente se espera que tenga un grado de variabilidad reducido por cuanto su hecho generador son los mismos inmuebles, es de los tres impuestos recaudados con mayor nivel de variación.
- Relativo a las finanzas municipales, se evidencia que el municipio no dispone de la información presupuestal completa y detallada sobre los presupuestos previstos y ejecuciones de los proyectos de inversión clasificados por sectores, órganos y programas y su relación con lo planteado en el Plan de Ordenamiento Territorial. En los POAs disponibles para consulta, no se muestra discriminadamente la inversión prevista y ejecutada.
- De los análisis presupuestales realizados (desde 2008 hasta 2016), a partir de la información reportada al Formulario Único Territorial (FUT), se destaca lo siguiente:
  - En general, se refleja un indicador alto de ejecución de los recursos comprometidos (hasta en un 95%) respecto a los presupuestos definitivos para cada vigencia.
  - Respecto a la Inversión por sectores, se sitúa como prioridad el sector *Educación* y el sector *Salud* con una participación promedio entre el 30% y 50% aproximadamente. Con una menor participación sin llegar a superar el 5%, se encuentra el *Fortalecimiento institucional, Agua potable y saneamiento básico, Servicios públicos* y el *Transporte*. Los gastos invertidos en el sector de *Vivienda*, no superan el 1%.
  - En cuanto a los Ingresos, el recaudo efectivo refleja un indicador medio alto (entre un 63% hasta un 94%) respecto a los presupuestos definitivos para cada vigencia.
  - De los ingresos corrientes, compuesto por los *Tributarios* y *No tributarios*, se destaca que entre los años 2010 a 2011, el recaudo disminuyó para los dos tipos de ingresos, en la misma proporción, cayendo un 22,5% respecto al año anterior.
  - Relacionado con los ingresos corrientes de tipo tributario, se observa que el *Impuesto de Industria y Comercio* y el *Impuesto Predial Unificado*, son los impuestos de mayor recaudo, con una participación promedio para cada uno entre el 30% y 40% aproximadamente del total de los ingresos tributarios. Desde el 2014, se destaca un aumento considerable, en los ingresos obtenidos por la *Sobretasa a la Gasolina*.





- Respecto a los ingresos corrientes no tributarios, se observa que los ingresos por *Trasferencias* son los de mayor participación promedio (entre un 90% a 95%). Seguidamente, están los ingresos por Contribuciones, con una participación promedio aproximada del 4% del total de los ingresos no tributarios.

## 1.4 COMPONENTE DEMOGRÁFICO

- Con respecto al crecimiento poblacional, se observa un proceso de aumento demográfico mayor al previsto por el DANE en 2005, en función de un patrón de migración superior al previsto a partir de los resultados censales. En esa lógica, se pudo establecer un proceso de densificación de la trama urbana con una expansión limitada de la huella en el área administrativa de Cúcuta. En complemento, el proceso de expansión territorial y de crecimiento demográfico se ha volcado sobre el área metropolitana, especialmente sobre los municipios de Los Patios y Villas del Rosario, que han mostrado altas tasas de aumento poblacional.
- El análisis de los precios del suelo y su relación con la calidad de vida de la zona urbana muestra una alta segregación socioespacial que se refuerza por las dificultades de accesibilidad al suelo y que ha generado incentivos para el desarrollo informal en las zonas de ladera. Lo anterior deberá ser tenido en cuenta en la lectura de los procesos de ocupación del territorio, para considerar los destinos potenciales y el modelo urbano que se proponga.

## 1.5 COMPONENTE DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y DE ASENTAMIENTOS

El desplazamiento en la zona, más la falta de políticas de vivienda y la falta de un control urbano, han incrementado la aparición de asentamientos informales, el reto en la formulación es el de reglamentar claramente y de una manera práctica la aplicación del Plan, con lo cual se facilite la construcción de proyectos que puedan así elevar la oferta de vivienda y por ende la disminución de los asentamientos y así poder controlar la ocupación.

Las dinámicas de uso en el suelo rural necesitan ser actualizadas y se deben cruzar esos datos con los temas ambientales y de riesgos. Por otra parte, en el área urbana también deben ser actualizadas las dinámicas de usos y para así poder definir las áreas de actividad, los tratamientos y los usos, con base en el modelo de ciudad que se planteó en la revisión.

En el suelo rural en Cúcuta, se presenta un porcentaje elevado de aparición de asentamientos sin ningún tipo de soportes (servicios públicos, equipamientos, vías, espacio público), tal vez asociado al desplazamiento o al contrabando, esta situación debe ser reglamentada con el fin de evitar la aparición de estos asentamientos de una manera informal. Finalmente es importante definir el modelo de ocupación del suelo urbano, pues conociendo las necesidades del suelo para el municipio se requeriría plantear un modelo de ocupación compacto y un control de la frontera urbana.







## 1.6 COMPONENTE FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 1.6.1 Sistema de Movilidad

#### Conclusiones y Recomendaciones

Pese a que el artículo 124 (modificado por el Artículo 80 del Acuerdo 089 de 2011), indica que la Ciudad debe tener un Plan de Movilidad, conforme el Artículo 1 de la Ley 1083 de 31 de Julio de 2006, con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte y el uso de sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, no existe un Decreto que adopte este plan, esencial para fijar las directrices en el tema de movilidad para el Municipio de Cúcuta. Por lo anterior se considera primordial mantener esta obligación con el fin que el Municipio cuente con el Plan de Movilidad adoptado por Decreto, el cual permita definir entre otros aspectos las políticas de estacionamiento, de cargue y descargue, prioridad a los modos no motorizados, entre otros temas.

Con el fin de contar con la información actualizada del Subsistema vial, es necesario realizar un inventario del estado actual de la misma, definiendo la sección vial para cada uno de los segmentos viales que conforman las diferentes mallas establecidas para la ciudad, lo cual permitirá contar con información actualizada para priorizar las intervenciones de mantenimiento. Se recomienda establecer una periodicidad para este proceso, para lo cual se deberá fortalecer técnicamente las Entidades responsables y contar con un mecanismo que permita priorizar técnicamente las intervenciones para favorecer las intervenciones donde circulen los vehículos de transporte público.

Dentro de la definición de secciones viales se considera que se deben ajustar para que estas cuenten con un mayor ancho de andén, sin realizar compra de predios, sacrificando espacio para el vehículo particular, debido que muchos andenes de la ciudad, principalmente en la malla vial zonal y barrial existente, no cuentan con un ancho adecuado.

La red de ciclorutas en la ciudad está aún sin desarrollar, por lo que este modo de transporte tiene una participación baja en los viajes diarios que se realizan. Actualmente el área metropolitana está desarrollando el proceso para construir un nuevo tramo que permita conectar tramos ya existentes, sin embargo, aún con este tramo seguirá estando pendiente lograr una red que atraiga viajes a este modo de transporte. Se considera que se deben priorizar intervenciones de bajo costo que permitan mejorar la conectividad de la red de ciclorutas y así generar la oferta que permita atraer nuevos usuarios.

En relación con la señalización de la Ciudad se tiene un atraso importante, iniciando porque no existe un inventario actualizado de las señales instaladas en la ciudad, ni de la demarcación, adicionalmente se observan zonas que cuentan con demarcación y tienen señalización escasa o inexistente. Teniendo en cuenta esta situación se recomienda actualizar el inventario de señalización vertical, y priorizar recursos para esta actividad.





La ciudad cuenta con 102 intersecciones semaforizadas, las cuales operan con equipos obsoletos. Actualmente la Secretaria de Tránsito y Transporte está realizando un proceso para actualizar los equipos y la central semafórica, proceso de concesión que permitirá mejorar el estado actual de la red, proceso en el cual se recomienda incluir pasos peatonales y para bicicletas en las intersecciones existentes. Así mismo, se considera que se debe establecer un proceso para revisar las necesidades de instalación de nuevas intersecciones, definiendo un proceso que permita un orden para la instalación de estas nuevas intersecciones con base a criterios técnicos.

Actualmente, las rutas autorizadas de transporte público no están siendo atendidas en su totalidad, debido a que se aduce que algunas de estas tienen baja demanda. Se han realizado varios estudios para la implementación del Sistema Integrado de Transporte para la ciudad, proceso que debe ir acompañado de una serie de obras para lograr una adecuada operación. En este sentido actualmente el Área Metropolitana de Cúcuta está realizando un programa que busca organizar el sistema de transporte público; mediante la implementación de paraderos, cobro unificado, cuenta pasajeros, entre otras iniciativas. Esta consultoría que este proceso es un avance en la organización del transporte público necesaria, no obstante, se debe validar que sean eliminadas las rutas que no se prestan y se asignen nuevas rutas que garanticen garantizar los nuevos desarrollos de la ciudad, basados en estudios técnicos actualizados con el fin de no tener un sistema con sobreoferta de servicios causando problemas financieros, o quejas de la comunidad por deficiencias en el número de vehículos requeridos; proceso que se considera debe revisar el número de vehículos autorizados para la prestación del servicio, de forma tal que se disminuya la capacidad autorizada al menos a los vehículos autorizados actualmente a circular. Así mismo, se considera que se deben integrar las rutas que cubran las zonas rurales, con el fin que hagan parte del sistema propuesto.

En relación con el transporte de carga es necesario actualizar los datos técnicos para conocer el manejo de la carga en la Ciudad, pudiendo así establecer horarios de cargue y descargue, vías de acceso para estos vehículos y a mediano plazo establecer un centro logístico para la consolidación de la carga.

### 1.6.2 Sistema de Servicios Públicos

#### Conclusiones y Recomendaciones

La prestación de los servicios públicos domiciliarios y de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones-TICs en el Municipio de San José de Cúcuta, en términos generales es aceptable en el área urbana donde se evidencia un avance en materia de cobertura de los servicios públicos, pero manteniéndose un rezago en el área rural especialmente en lo relacionado con el suministro de agua potable, alcantarillado o manejo de las aguas servidas. Así mismo el tratamiento de aguas residuales tanto en lo urbano como lo rural, solo se encuentra en proyectos que requieren atención inmediata, máxime cuando las fuentes de abastecimiento de la ciudad Pamplonita y Zulia son las mismas fuentes receptoras de los alcantarillados, no solo de Cúcuta sino también de los municipios que hacen parte de la cuenca respectiva.





El avance en la cobertura del servicio de acueducto, mediante la ampliación de la oferta disponible de agua en 779 l/s, por la optimización de las plantas de tratamiento de agua potable (El Pórtico y Tasajero) y de la estación de bombeo Tasajero, sea suficiente para atender la demanda, ya que logró aumentar la frecuencia del servicio en los sectores Occidental, Norte y Oriental de la ciudad. Además las acciones de sectorización hidráulica, reposición de redes, instalación de dispositivos (macromedición y micromedición), control de presiones e instrumentación del sistema han permitido mejorar en indicadores como continuidad en el servicio y control de pérdidas.

No obstante y teniendo en cuenta que el Índice de Agua No Contabilizada (IANC) para el año 2017 es del 53%, por encima del porcentaje máximo aceptado según la Resolución CRA 287 de 2004 que es del 30%. Se debe continuar con las acciones de la empresa para disminuir este índice, pero además se requiere concretar una estrategia conjunta entre el municipio y Aguas Kpital que controle la localización de asentamientos subnormales o su posterior legalización siempre y cuando se cumplan los requisitos de ley, así como en la reposición de redes acueducto y ampliación de la cobertura.

Para el servicio de alcantarillado, se tiene un atraso, representado en que el 77% de las redes sanitarias se encuentran en Gres y algunos colectores no tienen la capacidad hidráulica, lo que supone problemas técnicos en la operación y mantenimiento, adicionalmente se evidencia la existencia de conexiones erradas que saturan el sistema para el caso del alcantarillado sanitario y contaminación de las fuentes hídricas en el caso del alcantarillado pluvial. Es así que debido a la baja cobertura del alcantarillado pluvial cada vez que se presentan aguaceros fuertes, la avenida Los Libertadores colapsa, se presentan rebosamientos y se altera el funcionamiento del alcantarillado sanitario y en consecuencia el tráfico vehicular en general.

El servicio de energía eléctrica presenta una de las coberturas más alta, con respecto a los otros servicios públicos, es así que en el área urbana es del 100% y en la zona rural el 86,58%, sin embargo frente al alumbrado público la información no fue posible obtenerla.

En cuanto al servicio público de aseo, los dos operadores prestan el servicio a la zona rural, siendo Aseo Urbano la de mayor cobertura, no obstante no se evidencia acciones de manejo integral de residuos en la vivienda dispersa, ni acciones de aprovechamiento de residuos que disminuyan el volumen de residuos que son llevados a disposición final. No se encontraron datos de reciclaje ni de población dedicada a esta labor, razón por la cual se hace necesario incentivar tanto a nivel urbano como rural proyectos de reciclaje y aprovechamiento de los diferentes tipos de residuos.

Para el servicio de gas natural, aunque su cobertura no es tan alta 80,64%, se tiene previsto la expansión de redes a aquellos barrios que se encuentran en la zona de expansión, tales como, Peracos, Carmen de Tonchalá, Patillales, El Resumen, El Progreso, La Fortaleza, Las Lomas, La Gazapa y Anillo Vial Occidental, Zona Franca, Cenabastos, Sector San Isidro - San Luis, Centro de la Ciudad, Caserío El Cerrito - vía San Faustino, El Pórtico. Ahora bien, en lo relacionado con el transporte de hidrocarburos, se presentan inconvenientes de invasión por asentamientos subnormales y redes de servicios públicos que intervienen los derechos de vía de la tubería que atraviesa la ciudad desde el sur-occidente hasta el nor-occidente, Oleoducto Caño Limón-Coveñas. Es necesario un estricto control de dichas interferencias dados los riesgos que representa esta situación.





Finalmente, en las Telecomunicaciones, el municipio ha avanzado en el servicio de internet público subsidiados en 25.826 hogares, 21.062 terminales entregadas a instituciones educativas y 47 sedes educativas con servicio de conectividad. Sin embargo los operadores de telefonía móvil, internet y televisión como Tigo-Une, Movistar y Claro entre otros, entregaron información general con la cual no fue posible establecer una radiografía real del progreso en materia de las TICs en la ciudad.

### 1.6.3 Sistema de Espacio Público

#### Conclusiones y Recomendaciones

El sistema de espacio público de San José de Cúcuta, comprendido por este diagnóstico desde la cantidad y la distancia, cuenta con un estándar medio, y óptimo y equitativo, respectivamente.

Lo anterior, comprendiendo en términos de cantidad, que aunque faltan más de 5m<sup>2</sup>/Hab de espacio público para lograr metas como la de Visión Colombia 2019 y aún más para la interpuesta por el Decreto Nacional 1504 de 1998, los 4,55 m<sup>2</sup>/Hab con los que cuenta incluyendo la ronda del Parque Lineal Pamplonita, están muy cerca del estándar propuesto por el CONPES 3718 de 2012.

En cuanto a la distancia, los 224 m que se deben recorrer para encontrarse o acceder a un parque o escenario deportivo, es un estándar óptimo, puesto que permite que cualquier Cucuteño tenga a muy poca distancia un espacio efectivo para recrearse.

Por otro lado, que aunque hay comunas en donde existe una relación inversamente proporcional entre la densidad de población y el índice de EPE, como es el caso del centro, que es un sector que cuenta con espacios de esparcimiento concebidos desde la fundación, donde además, el fenómeno del vaciamiento de los centros, no le ha sido indiferente; hay algunas otras comunas que cuentan con un punto medio entre la cantidad de espacio público y la cantidad de población.

Sin embargo, la muy baja dotación de espacios públicos en las comunas 1, 3, 6, 7, 9 y 10, donde su índice no supera los 2 m<sup>2</sup>/Hab, hace que la mirada para las propuestas en cuanto a cobertura, se enfoquen en solucionar en cierta medida, la falta de metros cuadrados en la escala local, en dichas porciones del territorio.

Con esto, se hace evidente la necesidad de aumentar el índice de espacio público efectivo apuntándole siempre a que alcance incluso estándares internacionales. Pero, el aumento no debe enfocarse exclusivamente a los metros y a la cuantificación, sino, que debe considerar como línea guía, la concepción de una estructura urbana que arme una red, desde lo local hacia lo urbano, de forma tal, que las distancias óptimas con las que cuenta hoy en día, sean perceptibles también por la población, mejorando la calidad de vida de los habitantes.





## 1.6.4 Sistema de Equipamientos

### Conclusiones y Recomendaciones

Cúcuta cuenta hoy en día con 599 equipamientos que forman su sistema. De esos, la mayoría se distribuyen en las comunas (1) Centro y la (2) Centro Oriental donde además, habita el menor número de población.

Caso contrario, es el de las comunas (7) Noroccidental y la (8) Occidental, puesto que tiene una relación población – cantidad de equipamientos directamente proporcional, donde aunque tienen el mayor número de población del municipio, el número de equipamientos también lo es alto.

En cuanto a la distancia, se deben recorrer en promedio, 430 m para acceder a un equipamiento colectivo en Cúcuta. Este estándar se considera óptimo y equitativo, puesto que se encuentra dentro de los metros que una persona está dispuesta a recorrer para acceder a un servicio.

Sin embargo, cuando el análisis se realiza por tipo de servicio, el resultado varía en algunos casos.

- **Salud:** en términos de cantidad, la suficiencia se presenta en la comuna 2, donde menos habitantes hay; y la deficiencia en las 6, 7 y 8, donde más población se encuentra. En distancia, el estándar se encuentra como óptimo, aunque las Comunas 9 y 10 este por fuera de ese rango por 100 metros más.
- **Educación:** tanto en cantidad como en distancia se encuentra suficiencia en los equipamientos educativos. Sin embargo, es importante realizar un diagnóstico desde los niveles, con el fin de comprender donde se encuentra la oferta y si hay o no, déficit.
- **Asistencia Social:** De este tipo la mayoría se localizan en las comunas 8, 7 y 10. Las dos primeras tienen el mayor número de población del municipio, por lo que su presencia en ese territorio, se encuentra bastante coherente. En cuanto a distancia, se deben recorrer 780 metros para acceder a un lugar que preste estos servicios, ubicándose por fuera del estándar óptimo, sin embargo, su distancia es adecuada. Pero, precisamente las comunas 7 y 8, aunque cuentan con la mayor cantidad, deben desplazarse más de 800 metros, haciendo que su acceso sea inequitativo.

En cantidad y distancia no es fácil comprender la situación actual real de la prestación de este servicio, pues además de que son muy pocos, su localización en el territorio es bastante dispar. Además, el servicio que prestan, no es utilizado por toda la población, por lo que quizá, con un análisis desde la composición etaria y socio económica, podría comprenderse de mejor forma, el déficit o suficiencia de su presencia en Cúcuta, puesto que tampoco hay un estándar con el cual medirlo.

- **Cultura:** es quizá el tipo de servicio que a pesar de su relevancia para el desarrollo y bienestar de la población, presenta un déficit de más de 30 equipamientos, situación preocupante, puesto que debido a ello, la población debe recorrer más de 800 metros para acceder a los mismos, sobre todo en las comunas 5, 7, 9 y 10 además de la 8, la cual presenta la mayor cantidad de población.
- **Culto:** este servicio en distribución territorial, podría decirse que es equitativo, puesto que al menos hay uno en cada comuna.





Con lo anterior, se logra comprender hacia que las estrategias a emplear para conformar la estructura de equipamientos, se fundamenta generar una red en el ámbito funcional del ordenamiento, de esta forma, los proyectos tanto de equipamiento como de espacio público, deben integrar a las comunas 7 y 8 principalmente, mediante un red que se encamine desde lo local hacia lo urbano.

### 1.6.5 Sistema de Patrimonial

#### Conclusiones y Recomendaciones

- Se deben generar Estrategias de Refuncionalización de las zonas y bienes patrimoniales.
- Para la sostenibilidad de la Dimensión de Patrimonio, esta se debe vincular a otras dimensiones como el Turismo, la Educación, el Medio Ambiente, el Espacio Público, el carácter Binacional de la región, los aspectos Socio-culturales y comunitarios, la Economía Sostenible y contar con el apoyo de los Gremios Privados, solo así se podrá conservar el patrimonio de la ciudad.
- Cúcuta tiene un potencial en su patrimonio el cual puede ser detonante de renovaciones urbana en busca de la sostenibilidad económica de la ciudad.
- Se pueden generar tratamientos especiales de conservación con normativas para permitir la renovación urbana con criterios de preservación claros para las Zonas de Interés Cultural y en sectores donde se ubican Bienes de Interés cultural – BIC- que son susceptibles de deterioro.
- En la Tabla XXX de este documento se han identificado varios Inmuebles y zonas posibles a ser declarados BIC o ZIC, las cuales por su alto potencial patrimonial que data de las diferentes etapas que ha tenido la ciudad (precolombina, colonial, republicana, moderna y contemporánea) pueden llegar a ser declaradas y consolidar así el patrimonio de la ciudad.
- Una estación de tren BIC de ámbito nacional enumerada en el POT de 2001 no se relaciona en los listados del POT de 2011 (Estación Puerto Villamizar Alcaldía, Concejo, CORPATRIMONIO) PASAR AL CUERPO DEL TRABAJO Y DECIR EL PORQUE NO APARECE EN EL ACUERDO 089.
- La poca o casi nula atención que se le presta al mantenimiento y protección de los bienes de interés cultural hace que estos se deterioren hasta el punto de llegar a colapsar como ha sucedido con algunas estaciones del antiguo ferrocarril de Cúcuta.
- Como se puede ver en el mapa urbano del Patrimonio de la ciudad, Los Bienes de Interés Cultural se concentran en la zona céntrica de la ciudad, esto propicia que en el entorno a ellos se dinamice el turismo y una economía de escala que permita su conservación.
- Es claro que Cúcuta tiene un gran potencial en torno al patrimonio si se le ve desde su carácter Urbano, metropolitano, regional y binacional.
- El ICAHN recomienda: revisar el estudio Inventario Arqueológico, Paleontológico y de Arte Rupestre de Norte de Santander. Gutiérrez, Javier. 2007 Gobernación de Norte de Santander y el Atlas de Yacimientos Arqueológico del ICAHN. Complementar el Inventario, generar una zonificación con Zonas de Alto, Medio y Bajo Potencial de hallazgos arqueológicos. Luego consolidar un Diagnóstico General de la situación actual del Patrimonio Arqueológico. Y luego generar los Planes de Manejo Arqueológico.





- Teniendo en cuenta que el ICANH tiene un amplio conocimiento del patrimonio de la ciudad es imprescindible su apoyo en la determinación del inventario, registro, diagnóstico y formulación de los Planes de Manejo Arqueológico de San José de Cúcuta.

## 1.7 SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 1.7.1 ALCANCE y OBJETIVOS DEL DIAGNÓSTICO FUNCIONAL

El alcance de la etapa de diagnóstico consiste en la caracterización, clasificación, espacialización, síntesis y evaluación integral de los sistemas de movilidad y transporte, espacio público, servicios públicos, equipamientos y de patrimonio cultural que tiene el municipio de San José de Cúcuta.

Este sistema hace posible la interacción entre el sustrato natural ambiental y los componentes sociales y económicos. Está conformado por elementos de carácter antrópico que han moldeado el territorio a través de diferentes manifestaciones en el tiempo, posibilitando el crecimiento y ocupación del territorio: en algunos casos con balances positivos y en otros con saldos negativos.

El sistema de movilidad integra de manera jerarquizada los modos de transporte de personas y de los corredores viales que han sido previstos en el territorio urbano y rural de la ciudad. Este sistema garantiza la conectividad entre las zonas de la ciudad, de esta con la región, el país y otras naciones y en particular con Venezuela. Son estructuras complementarias a este sistema; los Patios, terminales y estacionamientos públicos, las señales y semaforización de la ciudad.

El sistema de equipamientos está compuesto por una serie de espacios y/o edificaciones que prestan servicios sociales, culturales, de salud, de educación, de culto, recreativos y deportivos, entre otros y que tienen como función es prestar un servicio equilibrado a la población, dotándola de oportunidades de acceso en condiciones de equidad por acceso, por disponibilidad y por asequibilidad.

Los parques, plazas, plazoletas, andenes y alamedas, entre otros, son los componentes del espacio público que tienen por objeto garantizar el equilibrio entre las densidades poblacionales y las actividades urbanas que permiten mejorar las condiciones medio ambientales y la habitabilidad de la ciudad.

Los sistemas de Acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, telecomunicaciones, residuos sólidos y gas conforman el sistema general de servicios públicos y las normas que lo regulan prevalecen sobre los usos y tratamientos de cada zona.

La evaluación del patrimonio de la ciudad permite conocer las raíces de sus habitantes y el no desconocer que el territorio cuenta con una historia que se mantiene a través de los años.

Este análisis permite obtener una radiografía del modelo actual y su funcionalidad. Y es a partir de los resultados obtenidos que se propondrá la articulación funcional en búsqueda de la consolidación de un proceso de ordenamiento sostenible que permita el desarrollo de la ciudad.





### 1.7.2 METODOLOGIA Y GESTIÓN

La metodología utilizada por el componente funcional y de servicios se compone por varias fases como Son:

- La primera fase en la cual se hace la recopilación secundaria, que incluye la exploración documental y la cartografía existente con el objeto de determinar el pre-diagnóstico.
- La segunda fase que incluye la consecución de la información adicional con los estamentos gubernamentales y el reconocimiento del territorio.

Figura 1. Reconocimiento de la Ciudad



Fuente: Elaboración Propia

- Y una tercera fase incluye la elaboración del Documento de Diagnóstico de los cinco (5) sistemas como son Movilidad y Transporte, Espacio Público Equipamientos, Servicios públicos y Patrimonio, la elaboración de los indicadores que permitan la configuración del expediente urbano y la generación de la cartografía de localización de cada componente.

La gestión se destaca cuando sobre el territorio de San José de Cúcuta se organizan tertulias donde activamente los delegados de las corporaciones, entidades y estamentos no gubernativos instruyen al grupo ITTUS sobre las actividades del territorio y se comprometen a colaborar con los estudios, lineamientos y documentos que soporten las actividades territoriales de cada organismo.





### 1.7.3 CONTENIDO DEL ESTUDIO

#### 1.7.3.1 SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

##### 1.7.3.1.1 Transnacional, Nacional y Regional

La Ciudad de Cúcuta tiene conexión por vía terrestre con los municipios que conforman el Área Metropolitana de Cúcuta (Puerto Santander, El Zulia, San Cayetano, Los patios y Villa del Rosario); los municipios del departamento y las principales ciudades de Colombia, así como los pasos fronterizos con el vecino país de Venezuela, los cuales actualmente se encuentran cerrados para el paso de vehículos automotores. Así mismo, a través del aeropuerto internacional Camilo Daza se cuenta con conexión área con las principales ciudades del país.

A través de las rutas intermunicipales autorizadas por el Ministerio de Transporte se moviliza un número importante de pasajeros que tienen como destino la ciudad de Cúcuta, o que desean viajar desde la ciudad a otros destinos.

De acuerdo a las estadísticas de la Terminal de Transportes de Cúcuta, en la figura 5 se presenta la comparación de pasajeros despachados para los dos últimos años, para el mes de diciembre de 2017, se estimó el valor con base a la participación porcentual de este mes en el año 2016.

Figura 2. Pasajeros



Fuente: Terminal de Transporte y calculo propios

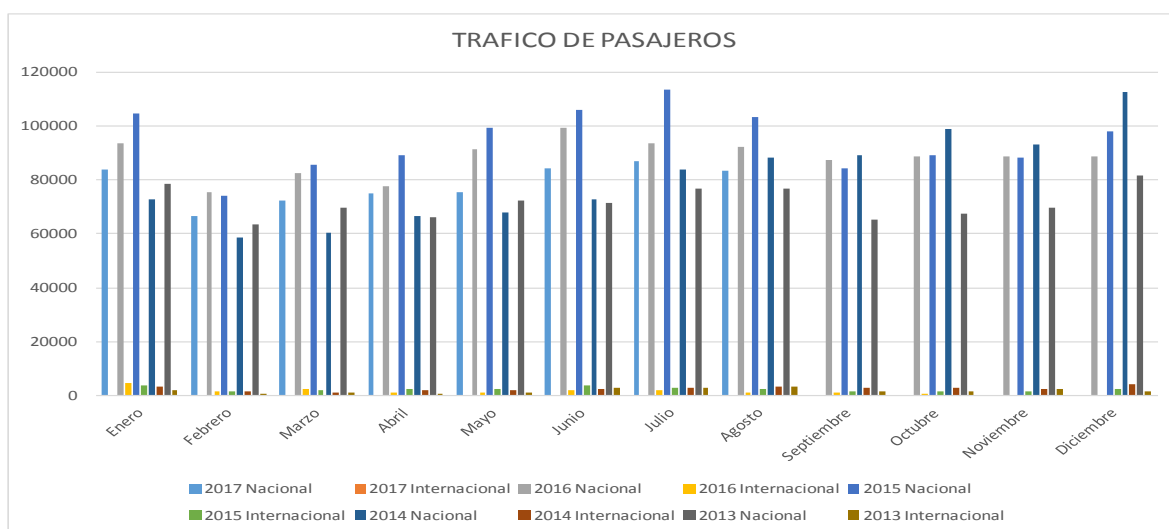
Existen 40 empresas autorizadas por el Ministerio de transporte, que prestan 144 rutas con Origen o Destino en la ciudad de Cúcuta. Estas rutas cubren 68 destinos, los cuales se muestran en el Mapa de Destinos cubiertos con rutas autorizadas



Revisados los vuelos programados para la primera semana de diciembre Del Aeropuerto Internacional Camilo Daza, se encontró que actualmente operan las siguientes aerolíneas: Avianca, Latam y Easy Fly. Entre las tres aerolíneas operan 175 vuelos con origen y destino a Bogotá y Bucaramanga.

En relación con el número de pasajeros movilizados, se obtuvo información estadística entre enero de 2013 hasta agosto de 2017. Se observa hasta el año 2015 un crecimiento anual superior al 13% para el año 2014 y el 17% para el año 2015. No obstante en el año 2015 los pasajeros internacionales descendieron en un 7%, los últimos vuelos internacionales se realizaron en octubre del año 2016. Comparado el período enero – agosto para los años 2016 y 2017, se observa un descenso cercano al 13%, adicional al descenso reportado para todo el año 2016, que respecto al año 2015 fue de 7,5%. En la figura 9, se muestra el tráfico de pasajeros mensual desde enero de 2013 hasta agosto de 2017.

Figura 3. Tráfico de pasajeros – Aeropuerto Internacional Camilo Daza

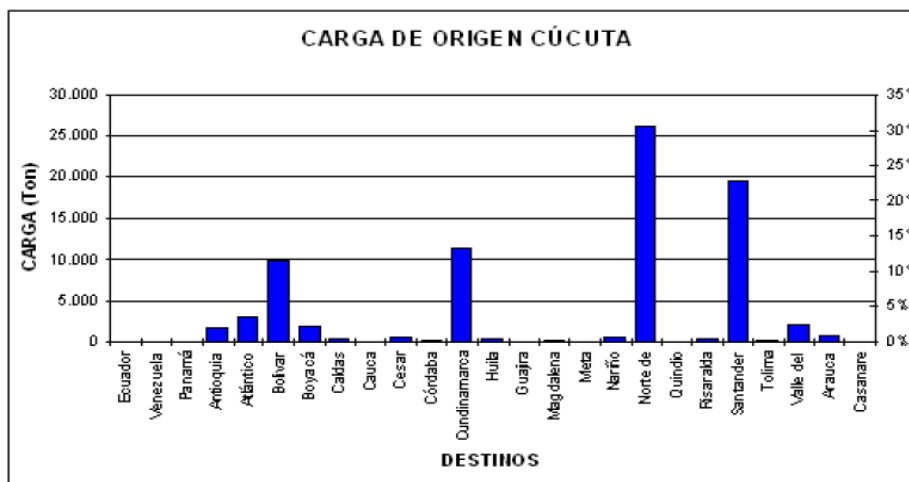


Fuente: Elaboración propia con base en información página internet Efectimedios ([www.efectimedios.com](http://www.efectimedios.com))

En relación con el flujo de carga el estudio más reciente encontrado fue el realizado por Cal y Mayor y Asociados en el año 2013 realizado para el DNP y que tenía por objeto: “Plan Integral de Tránsito y Transporte para el Municipio de San José de Cúcuta y su Área Metropolitana Binacional”. En este estudio se realizó un análisis con base a los datos de la Encuesta de Origen y Destino del Ministerio de Transporte 2004; el cuál mostro que los principales destinos de la carga originada en la ciudad de Cúcuta es los departamentos de Santander, Bolívar y Cundinamarca, como se observa en la figura 4.



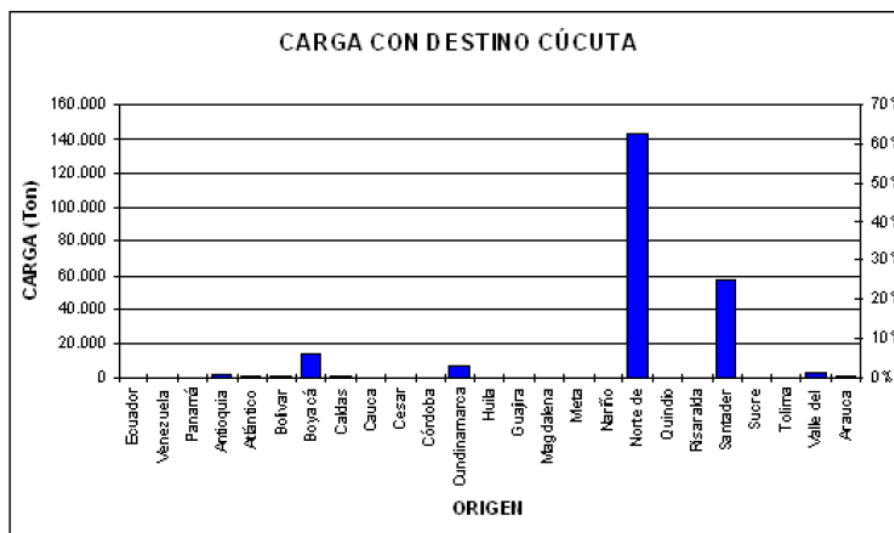
Figura 4. Carga originada en la ciudad de Cúcuta y sus puentes internacionales.



Fuente: Figura 3-2. Plan Integral de Tránsito y Transporte para el Municipio de San José de Cúcuta y su Área Metropolitana Binacional.

Este mismo análisis fue realizado por este estudio de las cargas que tienen como destino Cúcuta, concluyendo que los principales son Santanderes y Cúcuta, como se observa en la figura 5.

Figura 5. Origen de la Carga con destino en la ciudad de Cúcuta.



Fuente: Figura 3-4. Plan Integral de Tránsito y Transporte para el Municipio de San José de Cúcuta y su Área Metropolitana Binacional.



### 1.7.3.1.2 Componente Urbano

El artículo 121 del acuerdo 083 de 2001 modificado por el artículo 77 del acuerdo 089 de 2011 establece que el sistema de movilidad se subdivide en: Subsistema vial y Subsistema de transporte. A su vez, el Subsistema vial está dividido en Infraestructura Vial, Infraestructura Peatonal e Infraestructura vial alternativa. El Subsistema de Transporte está dividido en Transporte de Pasajeros y Transporte de carga. Teniendo en cuenta esta división del sistema de movilidad, a continuación se presenta el diagnóstico para este componente.

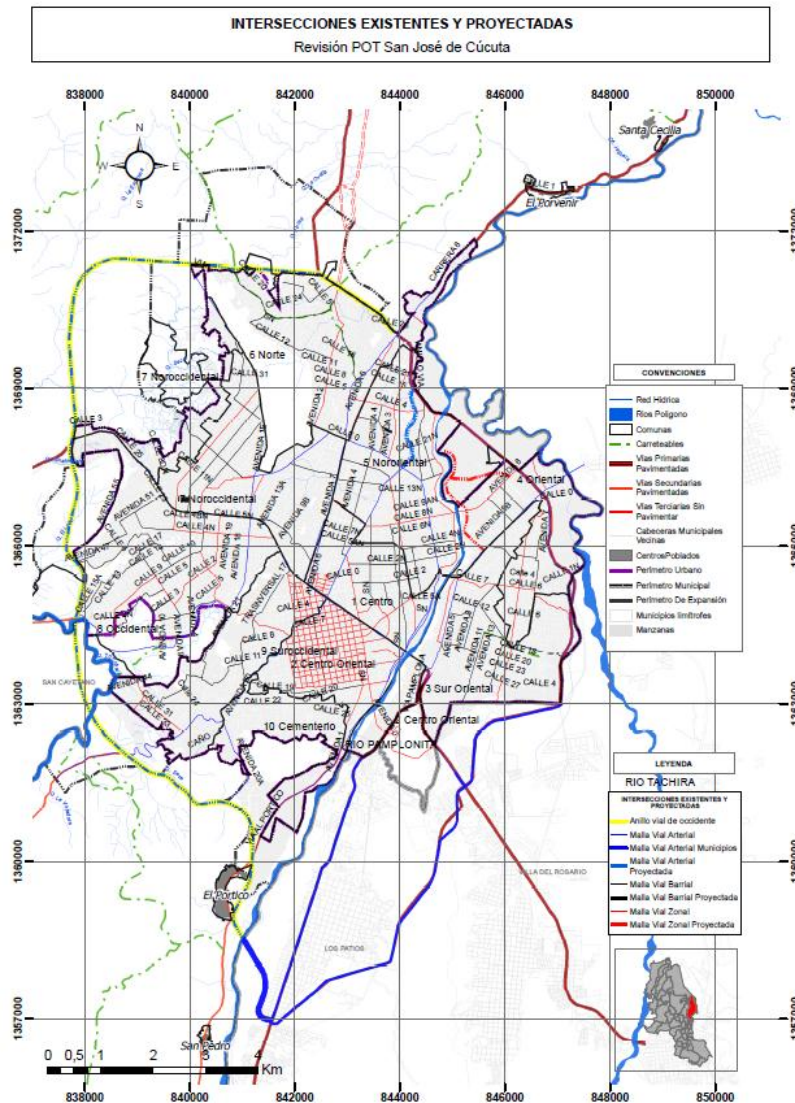
El artículo 124 (modificado por el Artículo 80 del Acuerdo 089 de 2011), indica: “Del Plan de Movilidad. Conforme el Artículo 1 de la Ley 1083 de 31 de Julio de 2006, con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, es responsabilidad del Municipio formular y adoptar el Plan de Movilidad según los parámetros de que trata la ley. Conforme el Artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, dichos planes de movilidad se deben adoptar mediante Decreto,”. Este documento esencial para fijar las directrices en el tema de movilidad para el Municipio de Cúcuta no se encuentra desarrollado a la fecha.

- Infraestructura Vial

En la Figura 6. Se puede observar la red vial propuesta en el Acuerdo 089 de 2011, en la cual estaban las vías existentes y priorizadas de la malla vial de la ciudad. Este mapa muestra las jerarquías viales de acuerdo a la importancia de conexión de cada una de estas. El mayor nivel que comprende las vías principales se denomina Malla vial arterial, la cual sirve los viajes entre las diferentes zonas de la ciudad, el siguiente nivel lo componen la Malla vial zonal, que son vías de menor jerarquía que garantizan la permeabilidad a las zonas desde la malla vial arterial, y el ultimo nivel corresponde a la malla vial barrial que son las vías que permiten la conexión al interior de las zonas. En la información recopilada no se encuentra una tipificación de las secciones viales que se deben aplicar a cada una de estas mallas, situación que se requiere definir con el fin de garantizar una adecuada implementación de las obras a realizar sobre esta malla vial, contando con secciones que permitan la circulación de peatones, ciclistas y vehículos automotores, cada uno con un espacio diseñado para tal fin.



Figura 6. Plano red vial POT 2011 Mapa 08



Fuente: POT 2011

Al verificar los proyectos propuestos en el POT, se encuentra que varias de las obras priorizadas para ser ejecutadas no se han ejecutado a la fecha. En la Figura 7. Se presentan las obras priorizadas no ejecutadas en el proyecto.







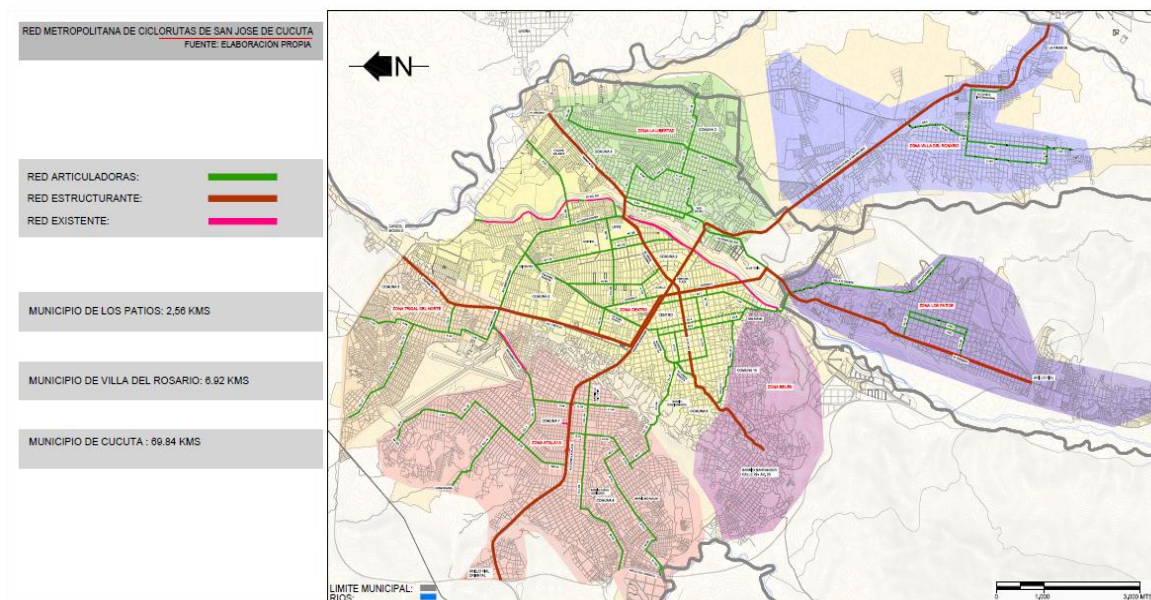
En el acuerdo 089 de 2011 como parte del sistema de espacio público se presentan los ejes para el manejo del flujo peatonal, los cuales coinciden con el trazado de las vías importantes de la ciudad, por lo que tienen un alto flujo vehicular. Entre las vías seleccionadas para esta red se encuentran la Autopista Atalaya, Avenida Libertadores, la avenida 7ª - Av. al Aeropuerto (Sevilla) y la Avenida Demetrio Mendoza.

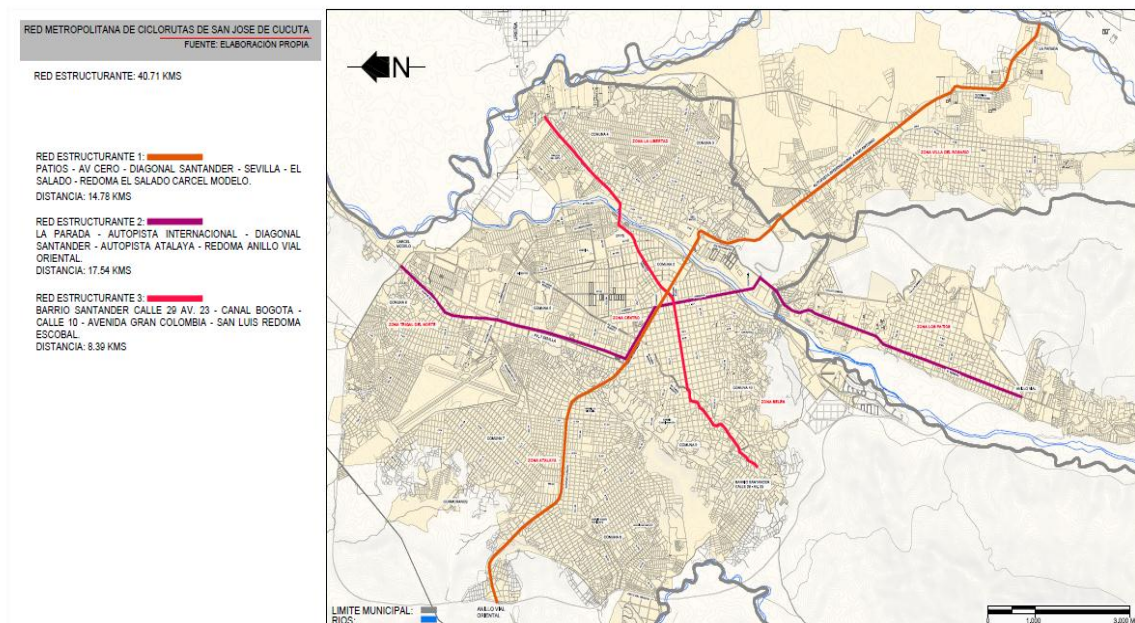
En los recorridos realizados por la malla vial zonal y la malla vial barrial se observan secciones transversales con vías de ancho de calzada superior a lo requerido para la implementación segura de dos carriles y con andenes muy angostos que dificultan la movilidad peatonal, en especial de las personas con movilidad reducida. Para mejorar esta situación en las secciones que se actualicen para las vías es necesario dejar un espacio mayor para los peatones, reduciendo calzada vehicular, aspecto que se recomienda implementar a medida que se rehabilitan vías que cuenten con anchos escasos para los peatones.

En relación con la Infraestructura vial alternativa, revisada la información suministrada por el Área Metropolitana de Cúcuta, actualmente existen aproximadamente ocho kilómetros de cicloruta en la ciudad de Cúcuta, la mayoría de estas se encuentran en mal estado y tienen una baja utilización por los ciudadanos, los kilómetros construidos no cuentan con ningún tipo de interconexión, por tal razón las personas que usan este tipo de transporte en sus labores diarias deben circular utilizando la calzada vehicular, aumentando la posibilidad de que ocurran siniestros en su movilización.

En la figura 8. Se presenta el plan maestro de ciclorutas para la ciudad de Cúcuta, diferenciando las ciclorutas existentes y el tramo que será diseñado como parte del plan piloto mencionado.

Figura 8. Plan Maestro de Ciclorutas





Fuente: Área Metropolitana

Teniendo en cuenta las ciclorutas construidas y próximas a construirse, en comparación con las propuestas en el Plan Maestro de ciclorutas Se observa que está pendiente por desarrollar el 91% de las ciclorutas de la ciudad.

- **Infraestructura de soporte**

En la ciudad de San José de Cúcuta la infraestructura de soporte está conformada por la Terminal de Transporte y el aeropuerto internacional Camilo Daza, infraestructura que se encuentra inmersa dentro de la ciudad.

La ubicación de la terminal de transporte de Cúcuta genera problemas para la movilidad de la ciudad, es por esto que en el acuerdo 089 de 2011 se dejó establecido un nuevo sitio para la terminal en la vía a Puerto Santander, en la cual, de acuerdo a la información recopilada tiene un avance del 30% de las obras necesarias para la nueva terminal de transportes.

El aeropuerto internacional Camilo Daza está ubicado en la zona norte del Ciudad, debido a su ubicación se encuentra rodeado por zonas habitadas. La disposición de las pistas, por el cono de aproximación ha dificultado el desarrollo de algunos proyectos viales en la ciudad.

En la ciudad no existen estaciones para el transporte público existente, algunas empresas tienen patios propios donde realizan su operación de alistamiento de los vehículos.

Así mismo, las estaciones del tren que aún se conservan no están en operación para el servicio de este modo de transporte, de acuerdo al estudio "Recuperación patrimonio ferroviario, Estudios





preliminares de identificación y valoración de Bienes de Ferrocarril, Etapa 1, Inventario de Cúcuta, Norte de Santander Centro Oriente”, realizado por la Corporación Amigos del Patrimonio Nortesantandereano a través del convenio de asociación No. 000307/2016; en la ciudad existen 13 estaciones de la Línea Norte (Estación Cúcuta – Puerto Santander), 1 estación en la línea Frontera (Estación Cúcuta – Estación Frontera) y 2 estaciones en la línea sur (Estación Cúcuta – Estación el Diamante). Estas estaciones están incluidas en el estudio mencionado para realizar proyectos de recuperación con su formulación y socialización respectiva.

- **Diagnostico tránsito.**

En el año 2016 se realizó el estudio “Diagnostico de la movilidad de la Ciudad de San José de Cúcuta”, el cual busca aportar argumentos técnicos para que se puedan tomar medidas que ayuden a reducir los problemas de tránsito que actualmente tiene la Ciudad. Este estudio indica que pese a la promulgación del Decreto que prohíbe el parqueo en algunas vías, la restricción vehicular para automóviles y taxis en la zona centro y los programas de promotoras viales los problemas de movilidad en el centro van en aumento. Como lo indica el diagnóstico y en los recorridos realizados por el equipo Consultor, se observan comportamientos que dificultan aún más los desplazamientos, tanto de peatones como de conductores, que permiten observar que no existe una cultura ciudadana por parte de los usuarios en la aplicación de las normas de tránsito, lo cual dificulta aún más la problemática que se presente por falta de capacidad en las vías, aumento del parque automotor, falta de paraderos de transporte público, intersecciones sin la señalización requerida, entre otros.

Entre las recomendaciones que recoge este Diagnóstico y que el equipo consultor consideran deben ser implementadas en el corto plazo, como desarrollo del plan de movilidad para la ciudad destacamos las siguientes:

- Implementar zonas para parqueo de vehículos particulares
- Implementar zonas amarillas para vehículos tipo taxi
- Control al sistema de transporte no autorizado
- Fortalecer los programas de promotoras viales
- Enfatizar en la educación vial para mejorar el comportamiento de conductores y peatones
- Modernizar el sistema de semaforización y ampliación de la red
- Implementar señalización vertical y horizontal
- Control en el uso del espacio público y usos de suelo

Con el fin de mejorar la movilidad en la zona céntrica de la ciudad, mediante el Decreto 0330 del 22 de mayo del 2017 se realizaron modificaciones al Decreto 0239 del 4 de Abril de 2017, mediante las cuales se implementa el pico y placa para la ciudad. Esta medida rige día 1 de Junio de 2017 para automóviles, taxis, motocicletas, camionetas, camiones y volquetas, en el polígono de la figura 56. Para los vehículos con placas matriculadas en Cúcuta y su Área Metropolitana (Los patios, villa del Rosario y El Zulia), se establece un horario diferente.

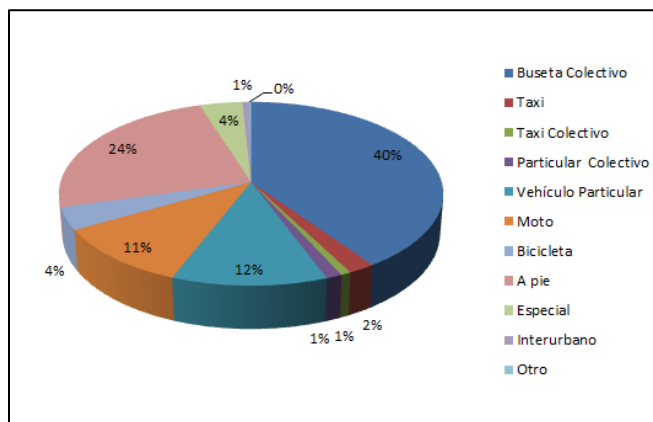
Teniendo en cuenta la información consignada en el estudio “Estructuración Técnica Legal y Financiera de Sistema Integrado de Transporte Masivo para el Área Metropolitana Binacional de





Cúcuta” desarrollado en el año 2014 por la Universidad Nacional de Colombia, se encontró que los viajes en Transporte público formal son del 40%, seguido por los viajes a pie con un 24% y del vehículo particular con un 23% (automóvil más bicicleta). En la siguiente figura se presenta la distribución de viajes diarios.

Figura 9. Viajes diarios en el AM de Cúcuta



Fuente: Gráfica 1-3. Estudio Universidad Nacional – Estructuración SITM Área Metropolitana Binacional de Cúcuta

- **Sistema de Transporte Público**

De acuerdo a la información suministrada por el Área Metropolitana de Cúcuta (AMC), presentada en el Mapa de rutas, actualmente existen 11 empresas que tienen a su cargo 166 rutas autorizadas, de las cuales informan que solo el 30% se cubre actualmente. De estas rutas 66 rutas tienen su origen o y destino en la ciudad de Cúcuta, las 100 restantes pasan por la ciudad. De acuerdo a los registros de la AMC en Cúcuta las rutas utilizan 1460 kilómetros, de los cuales 250 Km están sin pavimentar.

Las empresas autorizadas por parte del Área Metropolitana tienen rutas abandonadas pues el flujo de pasajeros es bajo, por tal motivo prefieren dejar de prestar la ruta debido a que no es rentable, y existe sobreoferta en otras rutas, por lo que se presenta “la guerra del centavo”. Las rutas actualmente en operación no cuentan con estudios técnicos de soporte, o fueron adjudicadas con estudios que ya están desactualizados por lo que no tienen en cuenta nuevas zonas donde se ha desarrollado viviendas en el municipio. Todos estos fenómenos han ocasionado ilegalidad en algunas zonas.

De acuerdo a la información entregada por el AMC, para la prestación de estas rutas se tiene una capacidad mínima autorizada de 1645 vehículos y 1257 vehículos en operación como se muestra en la tabla siguiente.



Tabla 2. Capacidad transportadora Empresas Área Metropolitana de Cúcuta

EMPRESA	CAPACIDAD		VEHICULOS EN OPERACIÓN			
	MINIMA	MAXIMA	A	B	C	TOTAL
COOMICRO LTDA	242	288	0	55	25	<b>80</b>
COOPTRANSORIENTE LTDA	23	28	28	0	0	<b>28</b>
CORTA DISTANCIA LTDA	169	202	0	129	26	<b>155</b>
ONTIVEROS SAS	107	131	28	26	0	<b>54</b>
TRANS-ORIENTE SA	138	165	0	98	7	<b>105</b>
PETROLEA SA	66	79	0	13	39	<b>52</b>
RISARALDA SA	25	30	1	9	2	<b>12</b>
TONCHALA SA	136	163	0	128	19	<b>147</b>
TRASAN SA	373	440	0	255	157	<b>412</b>
GUASIMALES SA	335	402	0	194	16	<b>210</b>
COOTRANSERONORTE LTDA	31	103	0	2	0	<b>2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1645</b>	<b>2031</b>	<b>57</b>	<b>909</b>	<b>291</b>	<b>1257</b>

Fuente: Área Metropolitana de Cúcuta

Revisado el estudio “CONSULTORIA PARA EL ESTUDIO Y ANALISIS DE LA PROPUESTA DE REESTRUCTURACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO COMO MEDIDA TRANSICIONAL AL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DEL AREA METROPOLITANA DE CÚCUTA.”, realizado en el año 2013 por la Unión Temporal SAIP S.A.S. – GGT, se observa que estimó una nueva matriz de viajes O-D para la hora pico de 6:45 a 7:45, encontrando que se movilizan 31,125 pasajeros; en la tabla siguiente se presenta la demanda de hora pico encontrado en diversos estudios realizados.

Tabla 3. Demanda de pasajeros en la Hora Pico del sistema.

ESTUDIO	AÑO	Hora pico de demanda	Pasajeros movilizados en la hora pico
UNIVERSIDAD NACIONAL	2007	5:30 - 6:30	26,143
SIGMA – SELFIVER	2010	6:45 - 7:45	26,627
UNIBUS S.A.	2012	6:45 - 7:45	28,124
SAIP-GGT	2013	6:45 - 7:45	31,125

Fuente: Tabla 9.2. Estudio Unión temporal SAIP SAS – GGT 2013.

A través del convenio interadministrativo suscrito entre el Departamento Nacional de Planeación y la Universidad de Colombia se formularon y diseñaron estrategias de movilidad para el área metropolitana de Cúcuta y otras ciudades. En el componente 4 está la obligación de revisar y actualizar la Estructuración Técnica Legal y Financiera de Sistema Integrado de Transporte Masivo



para el Área Metropolitana Binacional de Cúcuta. En desarrollo de este componente, se proponen 43 rutas para el Sistema integrado de transporte masivo (SITM) clasificadas así:

- Metropolitanas: Rutas diseñadas para comunicar los municipios del Área Metropolitana. En total son 12 rutas.
- Urbanas: Se proponen por los corredores principales de la ciudad, son 23 rutas en total.
- Municipales: Tienen como función recoger pasajeros y llevarlos a las estaciones terminales de Villa del Rosario y los Patios; donde se proponen cuatro (4) rutas y dos(2) rutas respectivamente.
- Internacionales: Tienen un trayecto por fuera del país, son dos (2) hacia las poblaciones fronterizas de Venezuela. San Antonio de Táchira y Ureña.

Para las rutas diseñadas, se proponen vehículos tipo microbús, Buseta y Busetón con capacidades de 19, 40 y 55 pasajeros respectivamente, encontrando la flota de vehículos requeridos para dos escenarios para el año 2018, el primero sin considerar la flota actual y el segundo utilizando la flota existente. Considerando el primer escenario se propone una flota de 730 vehículos incluyendo la flota de reserva y de 807 vehículos para el sistema propuesto

- **Sistema de Control**

En la revisión realizada de la información existente no se encontró un inventario se de señalización vertical y horizontal que permita conocer las necesidades reales de implementación de las mismas. En los recorridos realizados por el equipo consultor, se ha detecto una importante falta de señales y muchas de las existentes están en regular o mal estado, por lo que no prestan el servicio requerido. De igual manera se observa una ausencia de demarcación en muchos sectores de la ciudad.

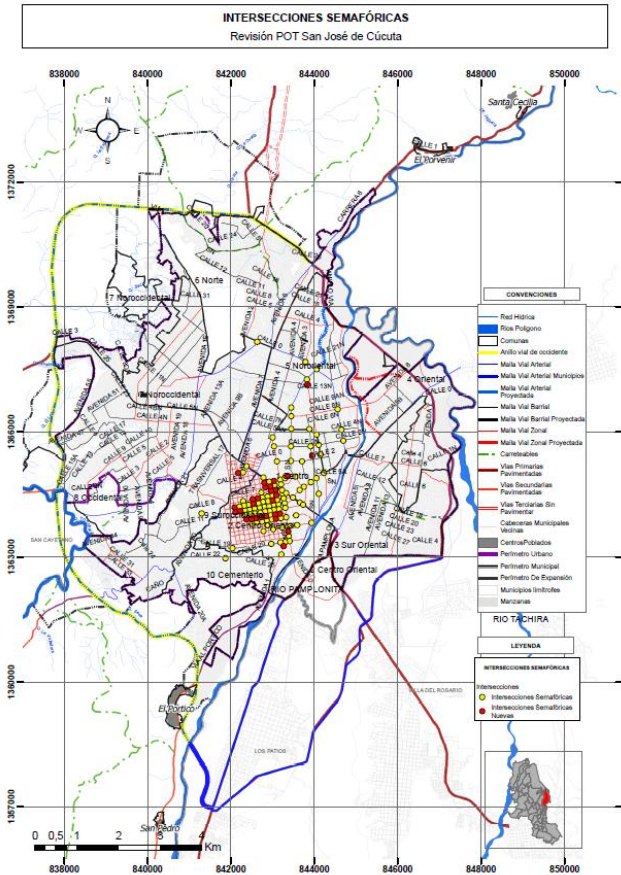
En relación con las intersecciones semaforizadas, actualmente la ciudad de Cúcuta cuenta con ciento dos (102) intersecciones con control semafórico, de acuerdo a lo reportado por la Secretaria de tránsito los equipos instalados datan de los años 80 y 90; situación que hace complejo su mantenimiento.

Actualmente la Secretaria de Tránsito y Transporte está realizando una selección abreviada de menor cuantía; dentro del alcance del proceso se encuentra la modernización, habilitación e implementación de la central semafórica y modernización de las 102 intersecciones semafóricas existentes en un plazo de cinco años. Adicionalmente, de acuerdo a la información suministrada en la Entidad el proceso incluye la implementación de hasta 30 intersecciones nuevas, requeridas para mejorar las condiciones de seguridad en sitios estratégicos de la ciudad. En la figura 61 se presenta la ubicación de las intersecciones existentes y las propuestas a ser instaladas en la ciudad.





Figura 10. Intersecciones semafóricas existentes y proyectadas.



Fuente elaboración propia

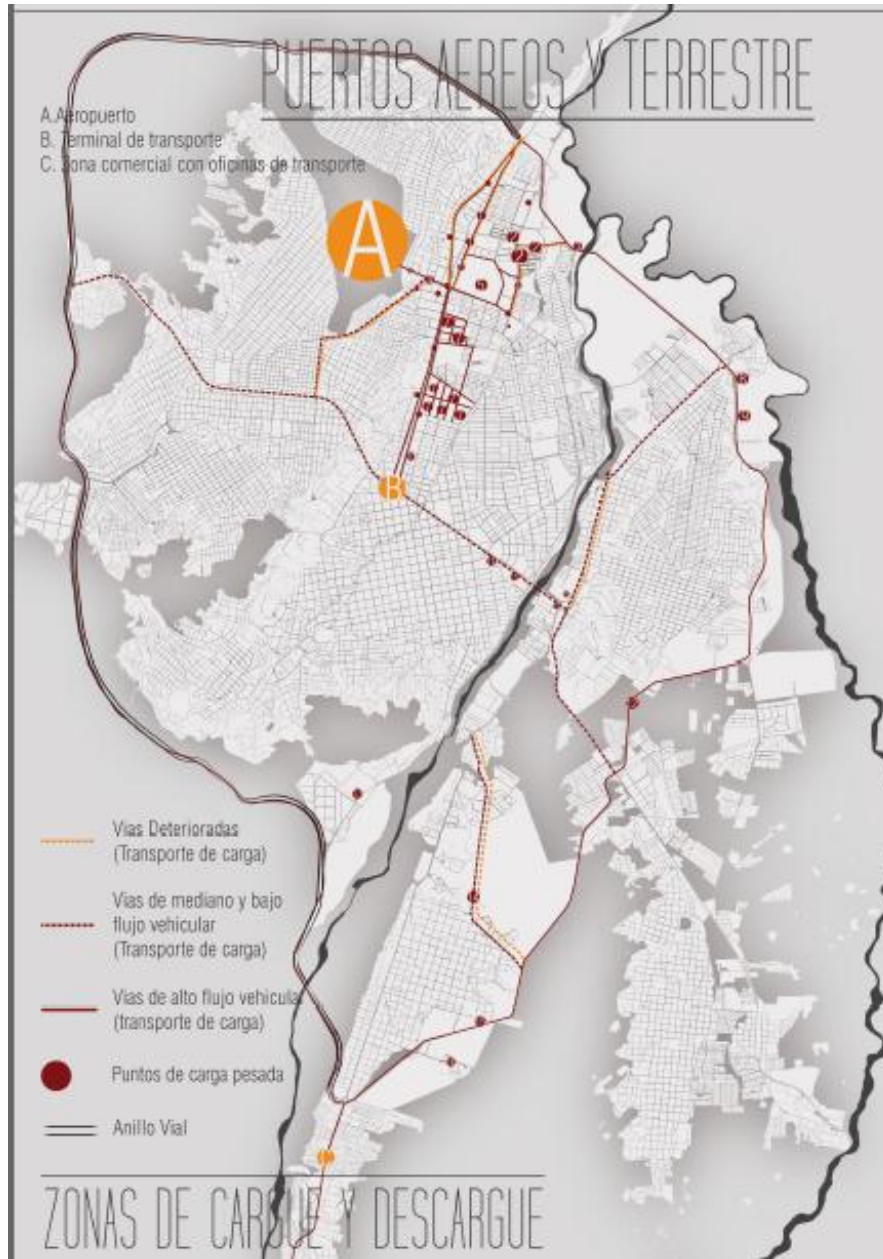
- **Logística de Carga**

En el análisis que se realiza en el documento Cúcuta 2050 Ciudad Futura, realizado por la Cámara de Comercio de Cúcuta y Camacol – Cúcuta presenta los puntos aéreos y terrestres, indicando los principales puntos de manejo de carga pesada. En la siguiente figura se presenta el mapa extractado del mencionado estudio.





Figura 11. Zonas de Cargue y Descargue



Fuente: Cúcuta 2050, Cámara de Comercio de Cúcuta – Camacol, Mapa 11-3

No existe una terminal de carga en las periferias de la ciudad que permita complementar las zonas ya consolidadas disminuyendo el tránsito de vehículos de gran tamaño por las vías de la ciudad, en especial en zonas cercanas al centro, causando deterioro de las vías y problemas de congestión en estas zonas.





### 1.7.3.1.3 Componente Rural

- **Estructura Vial**

Como se establece en el artículo 77 del acuerdo 089 de 2011, el subsistema vial garantiza la comunicación entre las áreas urbanas y rurales, por lo que estas vías hacen parte del subsistema vial, con los siguientes ejes estructurantes:

- Carretera Cúcuta - El Zulia - La Y - Agualasal - Palmarito – La Punta - Banco de Arena. Este corredor permite la conexión de Cúcuta con los Corregimientos de Palmarito y Banco de Arena.
- Carretera Cúcuta - Puerto Santander. Este corredor permite la conexión de Cúcuta con los Corregimientos de Buena Esperanza, Agua Clara y Puerto Villamizar.
- Carretera Cúcuta - San Faustino – La China. Este corredor permite la conexión de Cúcuta con los Corregimientos de San Faustino, Ricaurte y Guaramito.
- Carretera Cúcuta - El Carmen de Tonchala. Como su nombre lo indica, este corredor permite la conexión de Cúcuta con el Corregimiento de Carmen de Tonchalá y el acceso a la Planta de Tratamiento del Acueducto Rio Zulia.
- Carretera Cúcuta – El Pórtico – San Pedro. Este corredor permite la conexión de Cúcuta con el Corregimiento de San Pedro-El Pórtico y el acceso a la Planta de Tratamiento del Acueducto El Pórtico.
- Adicionalmente el acuerdo 089 de 2011, establece unos ejes conectores de servicios intrarurales, que permiten el intercambio de servicios en el área rural, partiendo de los ejes estructurantes urbano – rurales.

La vías rurales en Cúcuta se encuentran en mal estado, situación que presenta por inexistencia de drenajes de aguas, rehabilitación y en algunos casos cargas superiores a las estipuladas en el diseño. Las vías que actualmente están en buen estado son las ubicadas en la zona agrícola, debido a que los empresarios aportan recursos para su mantenimiento.

- **Sistema de Transporte Público**

De acuerdo a la información entregada por el Área Metropolitana de Cúcuta se tienen servicios autorizados por el área metropolitana en los siguientes corredores:

- Carretera Cúcuta - El Zulia - La Y - Agualasal - Palmarito – La Punta - Banco de Arena. En este corredor se tiene servicio autorizado hasta El Zulia, estando sin ruta autorizada desde el Zulia hasta Banco de Arena.
- Carretera Cúcuta - Puerto Santander: En este corredor se tiene servicio autorizado.
- Carretera Cúcuta - San Faustino – La China. No se tiene servicio autorizado.
- Carretera Cúcuta - El Carmen de Tonchala. No se tiene servicio autorizado.
- Carretera Cúcuta – El Pórtico – San Pedro. Se cuenta con servicio hasta el Pórtico, estando desatendido el sector de San Pedro.

De acuerdo a la información disponible de rutas autorizadas por el Ministerio de Transporte, se encontró para los corredores rurales:





- Carretera Cúcuta - El Zulia - La Y - Agualasal - Palmarito – La Punta - Banco de Arena: Una ruta autorizada hasta Banco de Arena, vía Palmarito.
- Carretera Cúcuta - Puerto Santander: Existen rutas autorizadas hasta Puerto Santander.
- Carretera Cúcuta - San Faustino – La China: Un servicio autorizado hasta puerto Santander vía San Faustino.
- Carretera Cúcuta - El Carmen de Tonchala: existen rutas autorizadas a Durania, que pasan por el Carmen de Tonchala.
- Carretera Cúcuta – El Pórtico – San Pedro: no existen rutas autorizados.

### 1.7.3.2 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

El sistema de servicios públicos de la ciudad de San José de Cúcuta, lo conforman los siguientes servicios públicos domiciliarios y de las TICs, los cuales después de efectuada la revisión de la información aportada a la consultoría, se logra efectuar un análisis general, encontrándose lo siguiente:

#### **Servicio de Acueducto**

La prestación del servicio de acueducto y alcantarillado se realiza a través del Contrato de Operación 030 del 2006 entre la E.I.S. Cúcuta ESP. (Empresa Industrial y Comercial del Estado del orden municipal) y AGUAS KPITAL CÚCUTA S.A. ESP.

Dicha empresa es la responsable de la operación, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura y gestión comercial de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado sanitario de la ciudad de San José de Cúcuta, cuya duración es de veinte (20) años, es así que como parte del contrato de concesión firmado entre la EIS Cúcuta y el operador del sistema: Aguas Kpital, se determinó la elaboración de los estudios de un Plan Maestro de Acueducto y Alcantarillado, que vislumbre y cuantifique las necesidades de la ciudad con horizonte en el año 2032.

Según el documento Resumen Sistema de Acueducto y Alcantarillado, casco urbano de San José de Cúcuta 2017, es importante resaltar los siguientes datos, que muestra el avance en materia de prestación del servicio de acueducto que en el año 2006 presentaba los siguientes problemas en el suministro de agua potable para la ciudad:

- Continuidad del servicio 24 horas de sólo el 37%, hoy 93%
- Cobertura del servicio 86% , hoy 99,6%
- Servicio con frecuencias de hasta 15 en algunos sectores
- Grandes zonas de servicio, sin sectorización
- Bajas presiones
- Gran cantidad de roturas o daños por fatiga de material sometido a variaciones bruscas de presiones
- Tuberías matrices insuficientes
- Tuberías con vida útil ya cumplida





- Sin macromedición
- Sin micromedición, cobertura (sólo 44% hoy 99,2%) y gran parque de medidores con registros superiores a los 3000 m3.
- Índice de Agua no Contabilizada-IANC, del 64% hoy 53%

Se concluye, con los anteriores indicadores que la prestación del servicio de acueducto a partir del año 2006, ha tenido avances significativos en términos de cobertura, continuidad y calidad del servicio que han ido ampliándose y mejorándose en la medida en que la ciudad ha ido aumentando en población, pasando de 350 litros por segundo-lps del primer acueducto, hasta los 2600 lps, que en la actualidad está en capacidad de producir.

Es así que el incremento en la demanda de agua potable ha sido el producto de un crecimiento urbanístico no planificado para el cual los aumentos en producción de agua ejecutados y existentes son insuficientes. Por tal razón persiste en algunos sectores de la ciudad el suministro a través de piletas públicas, dado que son asentamientos de origen ilegal en zonas de alto riesgo o por encima de la cota de servicio que en su mayoría realizan conexiones fraudulentas.

- **La Cobertura**

En el año 2006 la cobertura del servicio era del 86% y en 2017 es del 99,6%, lo, que representa un avance importante en el suministro de agua a la población demandante, que cada día aumenta en la ciudad de San José de Cúcuta. La cobertura del servicio a los distintos usuarios tanto por el uso como por el estrato, asciende a 179.987 usuarios o suscriptores, siendo el 93% uso residencial y que corresponde el 82% a los estratos 1, 2 y 3.

Tabla 4. Tipos de Usuarios de Acueducto

Uso/Estrato	Usuarios/Suscriptores	%
Residencial	167.830	93,25
1	49.201	27,34
2	64.516	35,84
3	34.129	18,96
4	15.631	8,68
5	3.525	1,96
6	828	0,46
Industrial	47	0,03
Comercial	11.227	6,24
Oficial	466	0,26
Sin ánimo de lucro	417	0,23
Total	179.987	100,00

Fuente: Informe Resumen Acueducto y Alcantarillado caso urbano De Cúcuta, 2017

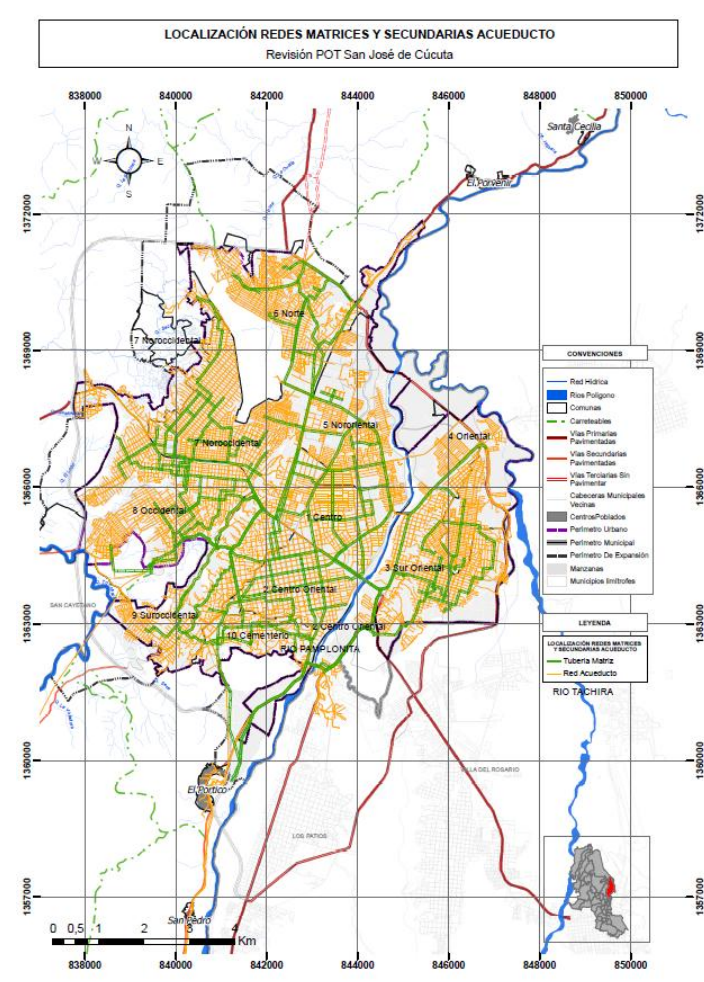
- **Calidad del Servicio**





En términos de continuidad del servicio, se pasó en el año 2006 del 37% al 93% en 2017 y en lo referente a la calidad del agua que establece la Resolución 2115 de 2007, la cual determina el cumplimiento de las características físicas, químicas y microbiológicas que debe tener el agua suministrada a la población. En la resolución se clasifica el Índice de Riesgo de la Calidad del Agua-IRCA, cuya clasificación de 0-5 %, se considera “Sin Riesgo” y estipula que el Agua es apta para consumo humano. Dicho índice para el acueducto de la ciudad de Cúcuta es de 0,2%, lo que garantiza que es agua potable la que suministra la empresa Aguas Kpital.

Figura 12. Localización Redes Matrices y Secundarias Acueducto



Fuente: Resumen Sistema de Acueducto y Alcantarillado, casco urbano de San José de Cúcuta 2017

**Alcantarillado**



UNIÓN TEMPORAL  
PLANEANDO  
CÚCUTA



ALCALDÍA DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA



Interventoría POT  
N11901.061.843 - 7



La empresa Aguas Kpital Cúcuta SA ESP a través del Contrato 030 de 2006, realiza la operación, ampliación, rehabilitación, mantenimiento y gestión comercial de la infraestructura de alcantarillado sanitario, resaltando que no se encuentra incluida dentro de las obligaciones contractuales el tratamiento de las aguas residuales, así como el alcantarillado pluvial, el cual está a cargo de la administración municipal a través de la Secretaría de Infraestructura Municipal.

La cobertura del servicio de alcantarillado es del 96%.

Tabla 5. Tipos de Alcantarillado Existentes

Tipos Alcantarillados	Longitud (kms)	%
Sanitario	1.115,20	98,42
Combinado	11,64	1,03
Pluvial	6,25	0,55
Total	1133,09	100,00

Fuente: Resumen Sistema de Acueducto y Alcantarillado, casco urbano de San José de Cúcuta-2016

El sistema de alcantarillado sanitario, operado por AGUAS KPITAL CUCUTA S.A., está diseñado sólo para recibir aguas residuales más no aguas lluvias. Además, normalmente estas tuberías deben trabajar a flujo libre, es decir, no están diseñadas ni deben trabajar a presión. La operación del servicio de alcantarillado sanitario en la ciudad se divide en tres zonas a saber: Zona Occidental, Zona Oriental y Zona Centro. A junio de 2017 se tienen registrados 1141 Km de redes de alcantarillado, de los cuales el 12% corresponde a red matriz o principal y el 88% a redes menores o secundarias.

El alcantarillado sanitario, solo conduce en teoría las aguas negras o residuales domésticas, pero como sucede en la mayoría de las ciudades por efecto de miles de conexiones erradas, las aguas lluvias de patios interiores de viviendas son descargadas a los colectores y causan serios problemas de poca capacidad hidráulica y abrasión. Otros problemas por bajas pendientes y diámetros pequeños que afronta este sistema causa insuficiencia hidráulica, colmatación total de colectores, además de la construcción de cientos de viviendas en diferentes sectores de la ciudad encima de colectores de aguas negras y lluvias.

Las aguas residuales que conduce este sistema de alcantarillado son vertidas a tres cuencas de drenaje, tales como:

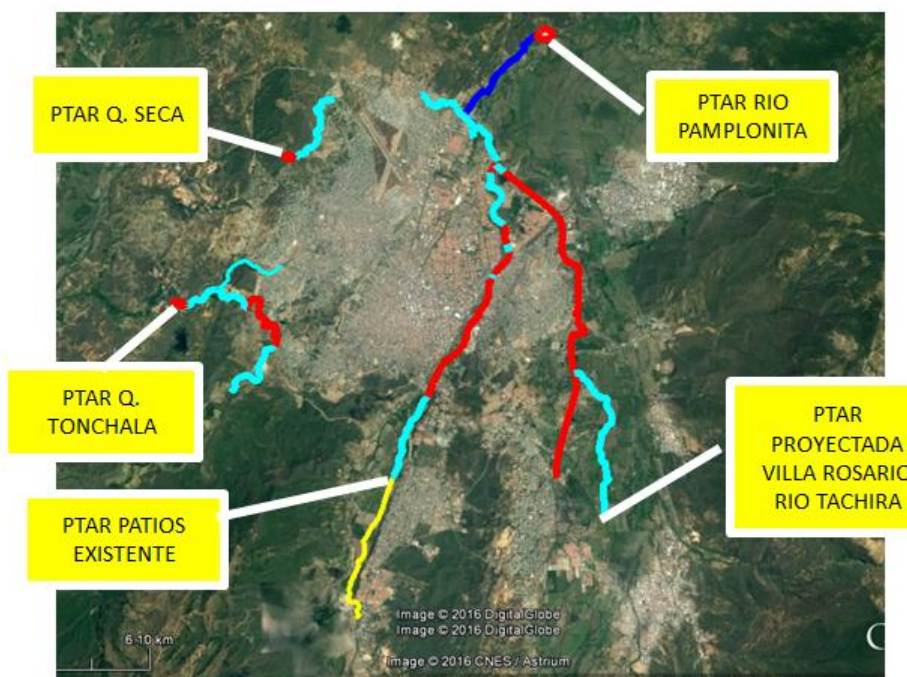
- Cuenca del Río Pamplonita, cuyo emisario final es Caño Picho que recibe las descargas de los interceptores derecho e izquierdo del Canal Bogotá y los colectores Tasajero, Zona Franca, Cenabastos y Panamericano. En la margen izquierda del río, se tienen otros dos vertimientos puntuales adicionales que son los colectores Aeropuerto y el Cerrito. En la parte derecha del río se construyó el interceptor desde el Puente San Luis hasta el Puente García Herreros, para evitar las descargas directas. Dicho proyecto se realizó durante la ola invernal de 2010-2012. Además este río recibe las descargas de aguas residuales de los





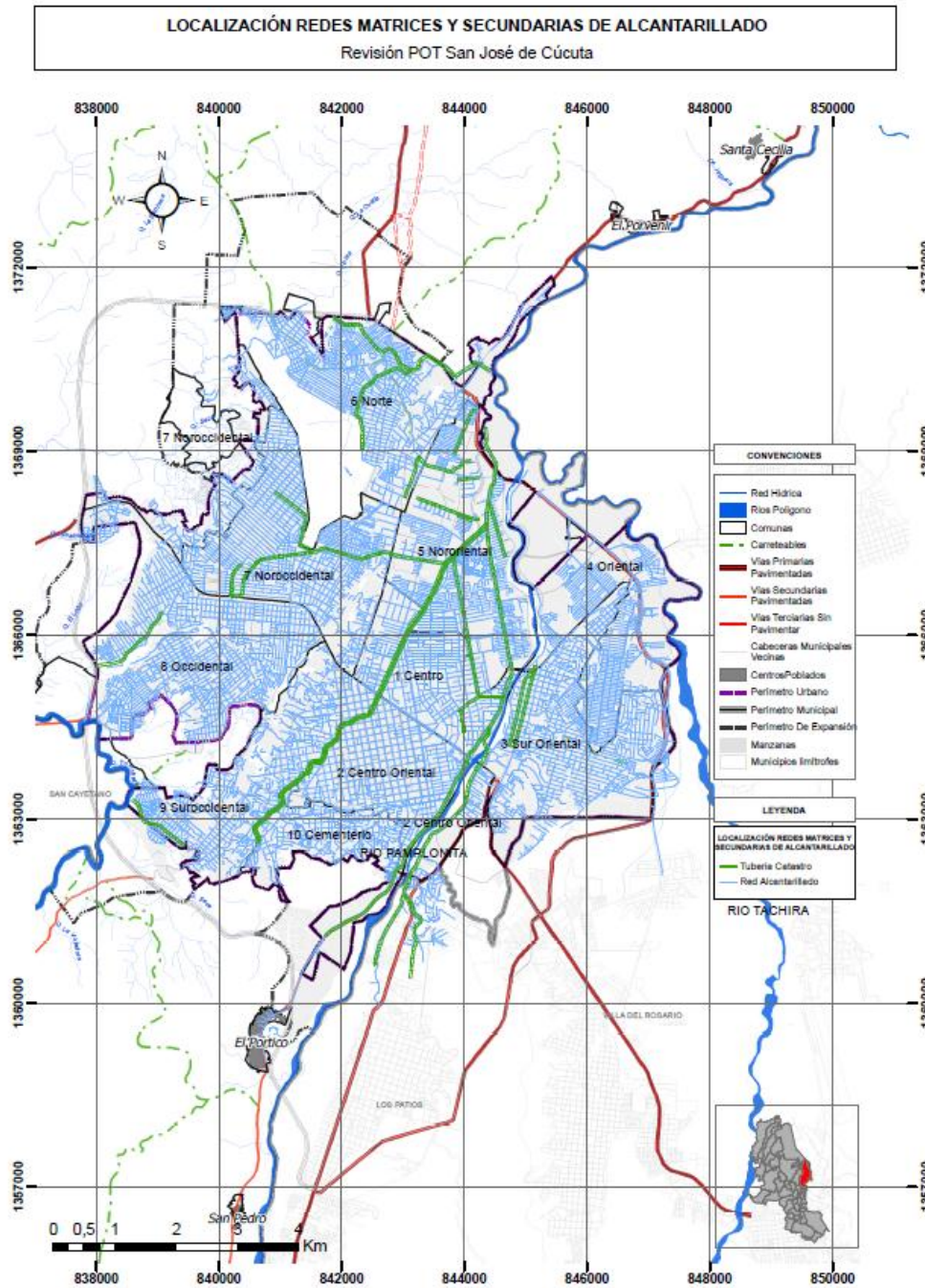
- municipios de Pamplona, Chinácota y Bochalema y los recientes vertimientos de Los Patios, Villa del Rosario y San José de Cúcuta.
- Cuenca del Río Zulia: El sector occidental descarga las aguas servidas hacia el río Zulia a través de las Quebradas Tonchalá, Las Brujas, La Cañada y Seca. Este sector tiene en algunos casos redes secundarias pero no interceptores, ni emisarios finales, lo que conlleva a que las descargas se realicen a las fuentes de agua que circundan por la zona.
  - Cuenca del Río Táchira: recibe las descargas del sector oriental y del nororiente del municipio de Villa del Rosario y es la descarga del interceptor izquierdo del río Táchira. Dicho interceptor va paralelo al río Táchira por la margen izquierda en territorio Colombiano, además se encuentran unos colectores menores que conducen las aguas de los barrios altos ubicados al oriente de Cúcuta, Aguas Calientes, Libertad Oriental, Valle Ester, La Unión, Aniversario, Santa Ana y Bocinó. De igual manera se reciben las descargas de los colectores del municipio de Villa del Rosario. Ver mapa de Cuencas de Drenaje.

Figura 13. Localización de Plantas de Tratamiento De Aguas Residuales



Fuente: Informe Resumen Acueducto y Alcantarillado caso urbano  
De Cúcuta, 2017

Figura 14. Redes Matrices y Secundarias de Alcantarillado



Fuente: Resumen Sistema de Acueducto y Alcantarillado, casco urbano de San José de Cúcuta 2017

## Energía Eléctrica y Alumbrado Público



UNIÓN TEMPORAL  
PLANEANDO  
CÚCUTA



ALCALDÍA DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA



Interventoría POT  
N11901.061.845 - 7



El servicio público de energía eléctrica, es suministrado por Centrales Eléctricas del Norte de Santander S.A E.S.P, cuya sigla es CENS S.A E.S.P, es una empresa de servicios públicos mixta de nacionalidad colombiana, constituida como sociedad anónima por acciones.

Dicha empresa presta los servicios de energía eléctrica en las zonas urbanas y rurales de los departamentos de Norte de Santander, sur de Cesar y sur de Bolívar, focalizando la atención en cinco (5) regiones: Cúcuta, Pamplona, Ocaña, Tibú y Aguachica, llevando el servicio a 47 municipios, de los cuales 40 se encuentran ubicados en el departamento Norte de Santander, 6 en el sur de Cesar y 1 en el sur de Bolívar.

- **Infraestructura:** La infraestructura con la que cuenta CENS es la siguiente: seis (6) subestaciones ubicadas en los barrios Atalaya, Ínsula, Escobal, Belén, Sevilla y San Mateo. En cuanto a redes de distribución de media tensión se tiene 1205 km y 2103 km de baja tensión.
- **Cobertura del Servicio:** La cobertura del servicio de energía urbano-rural, número de suscriptores y tipos de usuarios. El nivel de cobertura del servicio corresponde al índice de Cobertura de Energía Eléctrica – ICEE, establecido por la Unidad de Planeación Minero Energética – UPME, en el Plan Indicativo de Cobertura.

Tabla 6. Nivel de Cobertura

Municipio	ICEE Urbano	ICEE Rural	ICEE Total
Cúcuta	100%	86,58%	99,81%

Fuente: CENS S.A ESP-2017

Los tipos de usuarios y cantidad se pueden observar en la siguiente tabla:

Tabla 7. Tipos de Usuarios Urbanos-Rurales

Tipo de Usuarios	No. Usuarios Urbanos	No. Usuarios Rural
Residencial	187.840	2.259
Comercial	19.796	142
Industrial	60	82
Oficial	725	62
Total	208.421	2.545

Fuente: CENS S.A ESP-2017

El consumo de demanda de energía de la ciudad, en el año 2016 fue de 666.313 GWh de los cuales 645.213 GWh corresponde a usuarios urbanos y 21.1 GWh a rurales.

## Alumbrado Público





El Prestador del servicio de alumbrado público. Desde hace 20 años es la Concesión de Alumbrado Público. Unión Temporal Diselecsa Ltda. – ISM S.A – Iluminaciones especializadas del Norte de Santander. A partir de 2018 esta labor la asume El Consorcio ASOCIACIÓN AP SAN JOSÉ DE CUCUTA

Las expansiones se adelantan a según lo establecido por Administración Municipal y de acuerdo al plan que se realiza según lo establecido en el Decreto 2424 de 2006. Así mismo, según las necesidades de la comunidad y en especial atendiendo las recomendaciones sobre seguridad ciudadana. Durante el presente año se reportan mes a mes, el número de luminarias instaladas que a octubre de 2017 asciende a 48.421.

En el año 2018, se tiene programado el cambio de 46.509 luminarias tipo sodio por LED que a la fecha se han instalado 1.912 tipo LED.

#### Gas Natural

La empresa Gases del Oriente S.A. E.S.P presta el servicio de distribución y comercialización de gas natural, en la ciudad de san José de Cúcuta y otros 9 municipios del departamento. El servicio es suministrado a través del gasoducto Progasur, mediante la producción de gas de los campos Sardinata, Campo Oripaya y Campo Cerrito y con la planta de regulación o City Gate Patillales inicia Gases del Oriente su distribución y comercialización a los municipios.

La demanda de gas natural m<sup>3</sup>/h promedio que atiende Gases del oriente en Cúcuta y su Área Metropolitana es la siguiente: Demanda día: 102,410 m<sup>3</sup>/día y Demanda Mayor Consumo: 13,592 m<sup>3</sup>/h.

- **Infraestructura:** La empresa Gases de Oriente, cuenta en la ciudad con siete Estaciones Reguladoras de Presión, (Molinos, Cenabastos, Atalaya, Comuneros, San Luis, Cundinamarca y Patillales) y dos Plantas de Regulación o City Gate (Patillales y Cenabastos). Ver imagen Estaciones Reguladoras de Presión.
- **Redes:** Las redes de distribución de la empresa, son en tubería de acero de 4" con una longitud de 6 km y otra tubería en 8" con la misma longitud, las cuales conducen el gas natural hasta el City Gate Cenabastos.
- **Cobertura del servicio**
  - Cobertura de Redes: 95,42% de la Zona Urbana de Cúcuta.
  - Cobertura en Servicio: 80,64% de la Zona Urbana de Cúcuta.

Tabla 8. Tipo y Número de Usuarios

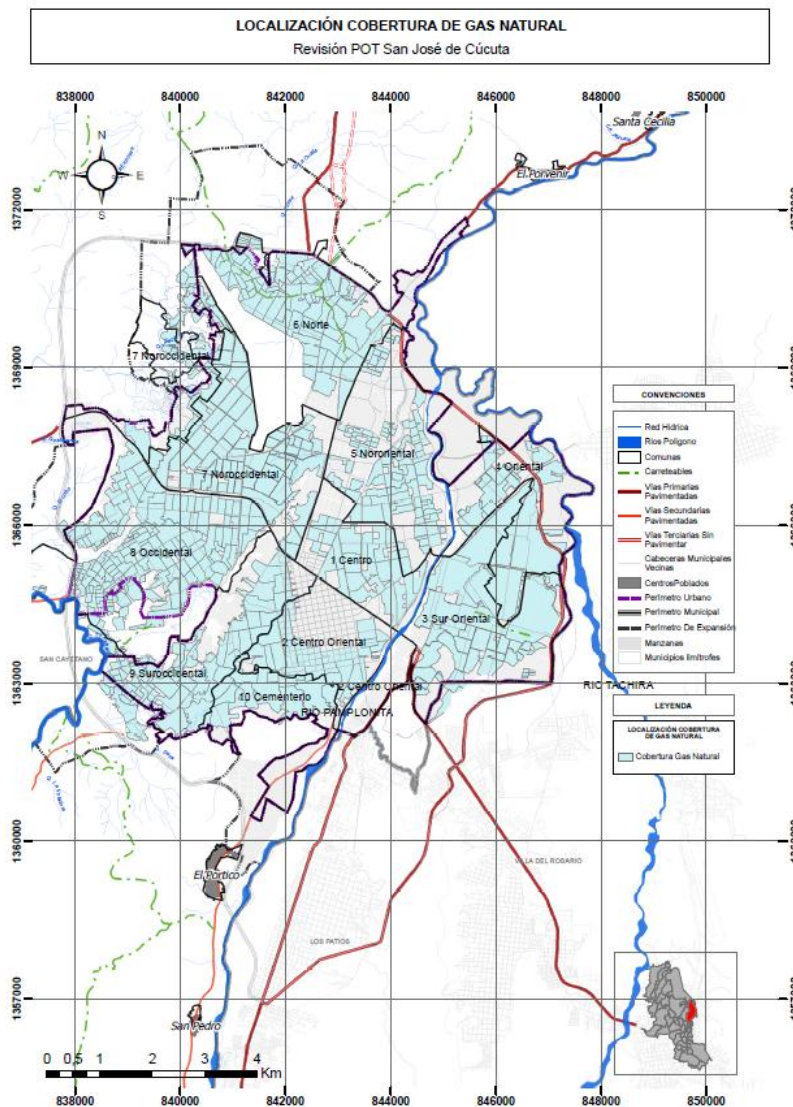




Tipo de Usuario	No. Usuarios
Residencial	143.653
Comercial	1.095
Industrial	5
Oficial	54
<b>Total</b>	<b>144.817</b>

Fuente: Gases de Oriente

Figura 15. Cobertura de Gas Natural



Fuente: Gases de Oriente S.A ESP-2017

**Telecomunicaciones**



UNIÓN TEMPORAL  
PLANEANDO  
CÚCUTA



ALCALDÍA DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA



Interventoria POT  
N11901.061.845 - 7





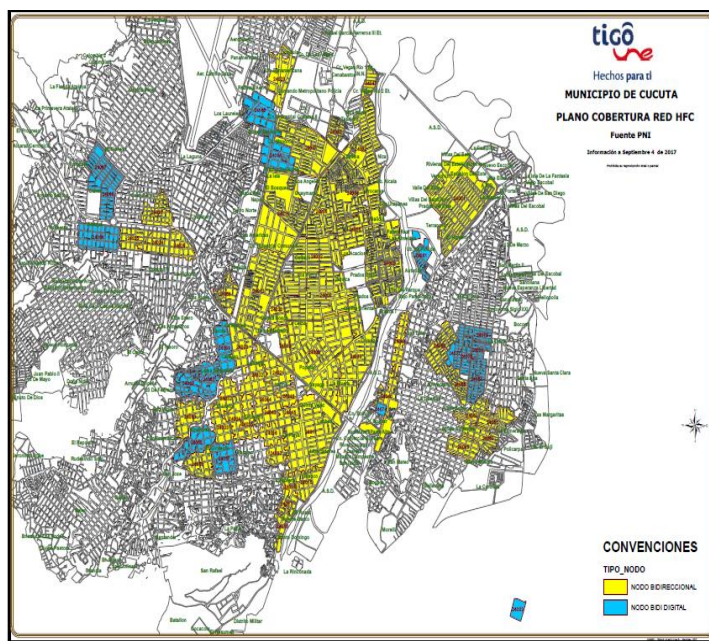
En materia de telecomunicaciones y según lo reportado en el Plan de Desarrollo Municipal “2016-2019”, en el Municipio de San José de Cúcuta no se cuenta con una Secretaría independiente para el funcionamiento y manejo de las TIC, sino que se adhiere a la “Secretaría de Gobierno y TIC”. La ciudad de San José de Cúcuta tiene 25.826 hogares con servicio de internet subsidiado, 3.500 hogares de estratos uno y dos con servicio de Internet con tarifas sociales. En cuanto a Cierre de brechas, en Instituciones educativas se ha pasado de 37 niños por computador (en 2010) a 6 niños por terminal en el año 2015.

Se entregaron 21.062 terminales a instituciones educativas y además 47 sedes educativas tuvieron servicio de conectividad en los últimos doce meses. En lo que respecta a conexiones de uso público y acceso gratuito a la conectividad, se cuenta con:

- ✓ Seis (6) Puntos Vive Digital en Instituciones Educativas y en el CIAF
- ✓ Cuarenta y dos (42) Kioskos Vive Digital en el área rural
- ✓ Cinco (5) zonas wifi activas en el área urbana de Cúcuta

Los operadores de telecomunicaciones que existen en la ciudad de San José de Cúcuta son: Tigo-Une, Telmex, Movistar y Claro, empresas que fueron convocadas para las reuniones de acercamiento para la elaboración de la revisión del Plan de Ordenamiento. De acuerdo con lo reportado, por la empresa Tigo, la cobertura de red Híbrida Fibra Coaxial-HFC en el municipio de San José de Cúcuta, se muestra en la siguiente figura. Cobertura Red HFC.

Figura 16. Cobertura Red HFC



Fuente: Tigo-Une, 2017



### **Aseo-Manejo de Residuos Sólidos**

La prestación del servicio público de aseo, lo tienen a su cargo dos operadores privados, Aseo Urbano SA ESP y Proactiva Oriente SA ESP, quienes bajo la figura de áreas de servicio exclusivo prestan este servicio. La zona sur-oriental está cubierta por Aseo Urbano SA ESP, lo que representa el 42% de la ciudad y Proactiva Oriente SA ESP el 58% en la zona noroccidental de la ciudad.

**Aseo Urbano:** La empresa Aseo Urbano, además de las actividades de recolección transporte, barrido y limpieza de vías y áreas públicas, tiene a su cargo el tratamiento y disposición final de los residuos sólidos de la ciudad de Cúcuta más otros 18 municipios del departamento. La actividad de disposición final en el Relleno Sanitario Guayabal, se realizó mediante el Contrato de Concesión No. 0618 de 2000 con el municipio de San José de Cúcuta.

Tabla 9. Tipo y Número de Usuarios

Tipo de Usuario	Estrato	No. Usuarios
Residencial	Estrato 1	7169
	Estrato 2	22.091
	Estrato 3	25.569
	Estrato 4	13.993
	Estrato 5	3.124
	Estrato 6	213
Comercial	Pequeño Productor	9.848
	Gran Productor	397
Industrial	Pequeño productor	0
	Gran Productor	0
Oficial	Pequeño productor	208
	Gran Productor	124
<b>Total</b>		<b>82.736</b>

Fuente: Gestión Integral de Residuos Sólidos-PGIRS-Cúcuta-2016

La cobertura del servicio de recolección y transporte de los residuos por parte de Aseo Urbano es del 100% y la frecuencia de recolección es de 3 veces por semana en 4 macrorutas urbano-residenciales y diaria en 3 macrorutas en el centro y comercial.

La actividad más importante efectuada por parte de este prestador es la disposición final de residuos sólidos en el relleno sanitario Guayabal está localizado en el kilómetro 10 de la vía Cúcuta- Puerto Santander e inicio su operación en el mes de abril de 2001.

El área total del predio es de 167 Ha y se proyecta una vida útil de 25 años, de las cuales se utilizarán 40 Ha, ya que las demás son consideradas zonas de amortiguamiento ambiental. El relleno sanitario Guayabal recibe en promedio 800 Ton/día de residuos sólidos generados por Cúcuta y 19 municipios más del departamento. La producción promedio mensual de la ciudad de Cúcuta es de 20.225 Toneladas, según lo reportado en el PGIRS-2016.





**Proactiva Oriente SA ESP:** Esta empresa es el otro operador del servicio público de Aseo en las actividades recolección, transporte y barrido y limpieza de residuos sólidos del municipio de San José de Cúcuta, tiene el 58 de cobertura de la ciudad que corresponde a la zona Nor-Occidental.

Se presta el servicio de recolección de residuos de construcción y demolición como un servicio especial y la frecuencia de recolección es de 3 Veces por semana en el uso residencial y diaria en el comercial. El tipo, estrato y número de usuarios, se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 10. Tipo y Número de Usuarios

Tipo de Usuario	Estrato	No. Usuarios
Residencial	Estrato 1	53.005
	Estrato 2	48.723
	Estrato 3	8.666
	Estrato 4	2.158
	Estrato 5	
	Estrato 6	
Comercial	Pequeño Productor	5782
	Gran Productor	549
Industrial	Pequeño productor	194
	Gran Productor	121
Oficial	Pequeño productor	196
	Gran Productor	188
<b>Total</b>		<b>119.582</b>

Fuente: Proactiva S.A ESP-2017

La cobertura del servicio de recolección y transporte de los residuos por parte de Proactiva Oriente S.A ESP es del 100% en el área urbana.

### **Servicios Públicos en la Ruralidad**

**Acueducto:** Según lo reportado en el Plan de Desarrollo “2016-2019”, el servicio de acueducto en la zona rural se realiza a través de sistemas de acueductos veredales, los cuales funcionan de la siguiente manera:

- 14 centros poblados tienen cobertura completa
- 16 centros poblados cobertura incompleta
- 5 no cuentan con acueducto
- 24 requieren optimización
- 9 centros poblados poseen planta de tratamiento de agua potable, sin embargo existe problemas con la operación y mantenimiento debido a la falta de pago por parte de los usuarios.

En conclusión el 40 % de los centros poblados cuentan con una cobertura completa, el 46% con una cobertura incompleta, el 14% sin cobertura del servicio de acueducto, el 68% requieren ser





optimizados y solo el 26% tienen un sistema de potabilización del agua, pero con el agravante de no poder realizar dicho tratamiento por falta de pago por parte de los usuarios de los acueductos.

En cuanto a la información de estos servicios, únicamente se encontró el reporte de las concesiones otorgados por la autoridad ambiental CORPONOR.

**Alcantarillado:** En lo relacionado con los sistemas de alcantarillado construidos en los centros poblados, se tiene la siguiente información reportada en el Plan de Desarrollo “2016-2019”:

- 16 centros poblados tienen alcantarillado y en algunos está incompleto o deficiente
- 19 centros poblados no cuentan con alcantarillado
- No existen plantas de tratamiento de aguas residuales

Es así, que la situación en el área rural en saneamiento básico es bastante precaria, puesto que a pesar de contar el 45% con alcantarillado se presentan deficiencias en los mismos y el otro 55 de los centros poblados no cuentan con el manejo de las aguas servidas que son vertidas a cuerpos receptores o fuentes de agua se encuentren en la zona.

**Energía:** La prestación del servicio de energía es suministrada por Centrales Eléctricas del Norte de Santander del grupo EPM.-CENS, cuya cobertura del servicio es del 86.58% y que tiene los siguientes tipos y número de usuarios

Tabla 11. Tipo y Número de Usuarios

Tipo de Usuario	Número de Usuarios
Residencial	2.2.59
Comercial	142
Industrial	82
Oficial	62
Total	2.545

Fuente: CENS-2017

**Telecomunicaciones:** En lo relacionado con las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones-TICs, en lo que respecta al tema de conexiones de uso público y acceso gratuito a la conectividad, que se realiza a través de la oficina de Tics de la Alcaldía Municipal, se resalta se han instalado cuarenta y dos (42) Kioskos Vive Digital en el área rural. En cuanto a telefonía móvil se cuenta con los operadores Tigo-Une, Claro y Movistar entre otros que prestan este servicio. No se obtuvo más información de estos operadores en cuanto a cobertura en la zona rural.

### Aseo-Manejo de Residuos Sólidos

La prestación del servicio público de aseo en la zona rural, lo tienen a su cargo los mismos dos operadores privados, Aseo Urbano SA ESP y Proactiva Oriente SA ESP, en total la cantidad de residuos generados en el área rural para el servicio público de aseo es de 411 ton/mes y la producción per cápita de residuos es de 0,44 kg/hab/día, con una cobertura del 98% en centros poblados y concentraciones poblacionales.





➤ Aseo Urbano S.A ESP

Este operador presta el servicio de recolección y transporte de residuos sólidos hasta la disposición final en el relleno sanitario Guayabal, a 46 veredas con una frecuencia de recolección de dos veces por semana mediante cinco rutas, según lo reportado en el PGIRS 2016.

➤ Proactiva Oriente SA ESP

El operador Proactiva S.A ESP, realiza al igual que Aseo Urbano S.A ESP la actividad de recolección y transporte de residuos sólidos hasta la disposición final en el relleno sanitario Guayabal, a 10 veredas con un total de usuarios atendidos de 953, y con una frecuencia de recolección de tres veces por semana mediante tres rutas y cinco rutas una vez por semana.

### 1.7.3.3 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El Sistema de Espacio al igual que los demás, se aborda desde dos ámbitos que permiten comprender el territorio, puesto que se enlazan. La estructura funcional y la coherencia normativa planteadas para Cúcuta como la carta de navegación para desarrollar el territorio, permiten comprender el porqué de la situación actual del municipio.

La primera se realiza desde tres lineamientos que, al enfrentarse en dicho marco, permiten entender las problemáticas y oportunidades del sistema. La segunda, deja entrever porque la definición, los objetivos y las estrategias planteadas por los anteriores planes de ordenamiento, no permitieron que el territorio funcionara.

Así, se parte desde la necesidad de reformulación de las estrategias, políticas, objetivos, programas y proyectos del espacio público dentro del nuevo POT, con el fin de adoptar una formulación compacta, concisa, simplificada y más efectiva para facilitar los desarrollos. Estos requieren lineamientos para el diagnóstico como (1) la definición y **categorización de este sistema en parques, plazas y plazoletas**, (2) la implementación de **indicadores para medir la cantidad de espacio público por habitante** y (3) la **distancia promedio de acceso a un espacio público**, la cual se aplica desde el criterio de localización.

Estos se desarrollan a través de la definición de la categorización del sistema, seguida por los estándares e indicadores a usar en el diagnóstico, para comprender al fin, la calidad del espacio público por comuna, para así, llegar a formular la meta de Índice de Espacio Público Efectivo proyectada para la vigencia del nuevo POT con base en las proyecciones poblacionales y en la formación de una red equitativa, integrada, permeable, lógica y coherente para la ciudad de Cúcuta.





#### 1.7.3.4 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El diagnóstico del Sistema de Equipamientos se elabora desde el entendimiento de la norma que se refleja en el ámbito espacial. Así, la coherencia normativa permite comprender la dispersión y fragmentación del territorio en varios de los sistemas estructurantes de Cúcuta.

En este caso, los anteriores planes de ordenamiento definían este sistema como una red formada por centralidades y nodos. Sin embargo, nunca se desarrolló el qué ni el cómo, haciendo que los planes de desarrollo de los gobernantes locales tampoco fuesen coherentes con las necesidades de la población, ni que existiese un interés en desarrollar un territorio estructurado.

En la estructura funcional, se partió del entendimiento por **comunas y tipos de servicio**, partiendo de (1) una clasificación, que estructura los diferentes tipos de equipamientos a partir de su papel en el modelo de ordenamiento y lleva a cabo una ordenación clara y simplificada en cinco categorías, **Equipamientos Básicos Sociales EBS, Equipamientos Básicos Comunitarios EBC, Equipamientos de Seguridad y Convivencia ESC, Equipamientos de Infraestructura EII y Equipamientos Institucionales EIN**; y (2) la **cobertura territorial** de los equipamientos, desde la densidad y accesibilidad medida desde **la distancia**, para comprender las áreas con déficit que deberán ser atendidas a partir de la generación de nuevos equipamientos.

Para esto, se hace necesaria la utilización de (3) indicadores y estándares con el fin de (4) visualizar la calidad de los equipamientos. Así, **la cantidad y la distancia**, son consideradas la forma más acertada de evaluar las coberturas territoriales del sistema de equipamientos, puesto que, en términos de la planificación y el ordenamiento territorial, permite determinar la población localizada en el área de influencia de cada tipo de equipamiento, que es beneficiada, en términos de cobertura y proximidad.

En términos de cantidad, es posible encontrar resultados sobre el **número de habitantes que debe atender cada equipamiento** según su servicio y a su vez, el **déficit de equipamientos** no en m2 sino en número, con el fin de conocer realmente la dotación de cada servicio por unidad territorial, para poder planear, proponer y ejecutar aquellos que sean necesarios y donde realmente son necesarios.

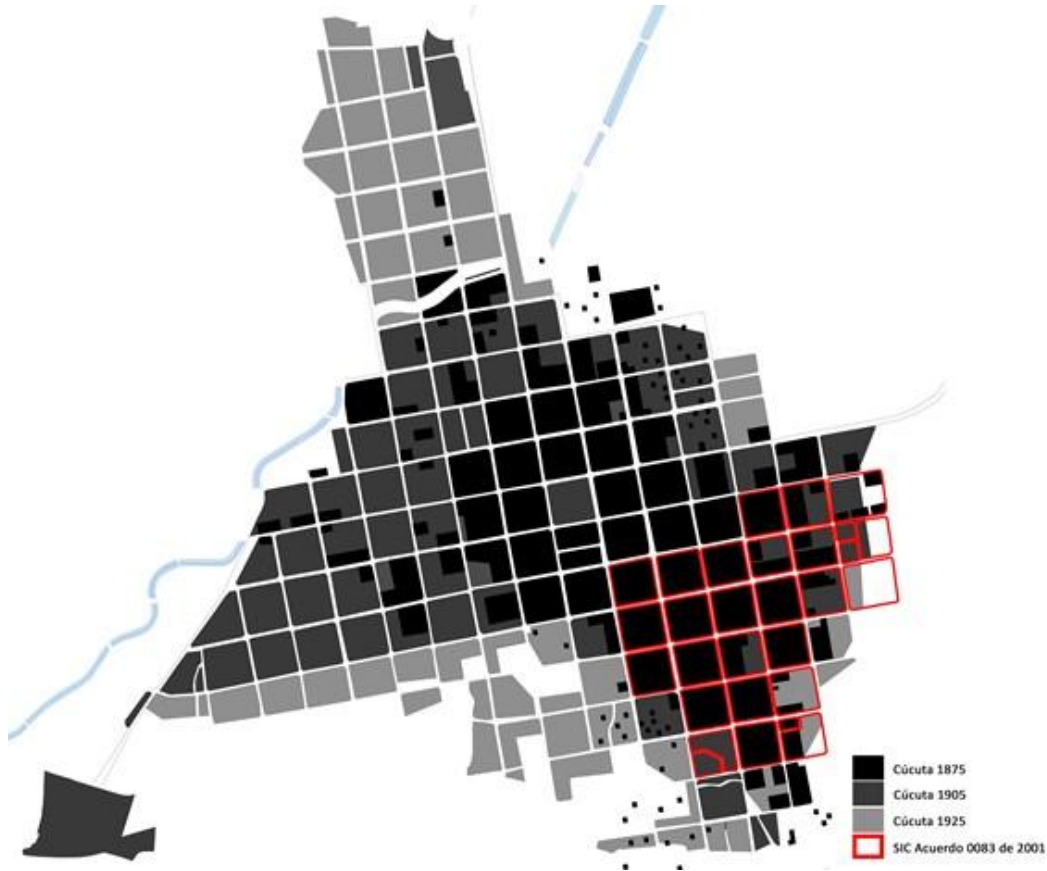
Los datos obtenidos sobre la distancia son complementarios, puesto que permite comprender la **distribución espacial** que busca dar cuenta de la equidad territorial y la articulación a un posible sistema

#### SISTEMA DE PATRIMONIO

- Elementos Patrimoniales. Definición del Patrimonio Cultural de la Nación de acuerdo a la Ley 1185 de 2008.
- Estudios sobre el Patrimonio de San José de Cúcuta:
- Conozcamos a Cúcuta, Fernando Vega Pérez. Cámara de Comercio de Cúcuta. Alcaldía de Cúcuta. Concejo Municipal. Academia de Historia de Norte de Santander. Mayo 1993
-



Figura 17. Cúcuta 1875, 1905, 1925, SIC 0083 DE 2001



Fuente. Elaboración propia.

- El Plan Decenal de Cultura de Cúcuta 2016 – 2025
- Cúcuta en la frontera de los congresos, las convenciones y las compras. Tomo 2. Inventarios Turísticos. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Fondo de Promoción Turístico Colombia. Alcaldía San José de Cúcuta. San José de Cúcuta. 2011.
- FERROCARRIL DE CÚCUTA, RECUPERACIÓN PATRIMONIO FERROVIARIO, ESTUDIOS PRELIMINARES DE IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE BIENES DEL FERROCARRIL, DICIEMBRE 2016. Ministerio de Cultura, La Gobernación de Norte de Santander, la Alcaldía de San José de Cúcuta y CORPATRIMONIO
- Investigación y Exposición .Cúcuta Arquitectura Moderna 1930-1970. Arq. Luis Albarracín Pinto. Museo de Norte de Santander. Secretaría Departamental de Cultura. Ministerio de Cultura. 2016.



- Oficio entregado por el ICAHN (Instituto Colombiano de Antropología e Historia) al Director del Departamento Administrativo de Planeación Municipal en relación a la revisión ordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de San José de Cúcuta
- Los BIC (Bienes de Interés Cultural) representan los diferentes momentos históricos de la ciudad (Épocas Precolombina, colonial, independencia, republicana, moderna y republicana)
- Estos BIC están agrupados en 3 grupos (ámbitos nacional, departamental y municipal)

Tabla 12. Inventario de Bienes de Interés Patrimonial del ámbito nacional

Bienes de Interés Patrimonial					
	BIC Nacionales	Dirección - Ubicación	Categoría	Declaratoria	Estado
1	La Casa de la Cultura o Torre del Reloj	CL 13 3 67	Nacional	Resolución No. 002 del 12 – III – 1982	Bueno
2	Hospital San Juan de Dios	AK 1 12 35	Nacional	Resolución 023/89 COLCULTURA	Bueno
3	Edificio de la Gobernación del Norte de Santander	AK 5 14	Nacional	Resolución 0024/90 COLCULTURA	Bueno
4	Quinta Teresa	AK 4 15 125	Nacional	Decreto 2007/96 MIN EDUCACIÓN	Bueno
5	Estación San Rafael – Barrio San Rafael (Pasajeros)	BARRIO SAN RAFAEL	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
6	Estación San Luis – barrio San Luis (Pasajeros)	BARRIO SAN LUIS	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Colapsada
7	Estación El Salado – Escuela del Salado (Pasajeros)	EL SALADO	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Colapsada

Fuente. Elaboración propia.

- Leyes Nacionales, departamentales y municipales sobre el Patrimonio:
- Ley de Cultura General 397 de 1997 (Nacional)
- Acuerdo 0083 de 2001 (POT Municipal)
- Decreto 001044 de 2003 (Departamental)
- Ley 1185 de 2008, por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 (Nacional)
- Decreto 763 de 2009 (Nacional)
- Resolución 983 de 2010 (Nacional)
- Acuerdo 089 de 2011 (POT Municipal)
- Decreto 313 de 2013 (Departamental)
- Decreto 314 de 2013 (Departamental)
- Bienes de Interés Patrimonial

Tabla 13. Inventario de Inmuebles de Interés Patrimonial

Bienes de Interés Patrimonial		
<p>UNIÓN TEMPORAL PLANEANDO CÚCUTA</p>	<p>ALCALDÍA DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA</p>	<p>Interventoría POT N11901.081.848 - 7</p>





	BIC Área Urbana	Dirección - Ubicación	Categoría	Declaratoria	Estado
8	Templo de Nuestra señora de la Candelaria	AK 7 2 N	Departamental	Decreto 001044 de 2003	Deteriorado
9	Catedral de San José de Cúcuta	AK 5 10 73	Departamental	Decreto 001044 de 2003	Bueno
10	Columna de Bolívar	AK 17 6	Departamental	Decreto 001044 de 2003	Deteriorado
11	Parque Santander	AK 5 10	Departamental	Decreto 001044 de 2003	Bueno
12	Edificio Santander (Palacio Nacional) y Plazuela del Libertador	CL 8 A 3 50	Departamental	Decreto 001044 de 2003	Deteriorado
13	Monumento al Ferrocarril (Locomotora)	DG SANTANDER 7	Departamental	Decreto 001044 de 2003	Deteriorado
14	Caldera de la Fundación Barco	AK 2 E 7 56	Departamental	Decreto 001044 de 2003	Bueno
15	Teatro Zulima	AK 5 9 25	Departamental		Bueno
16	Columna de Padilla	CL 18 11	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
17	Monumento a Cristo Rey	AK 4 20	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
18	Puente San Rafael	CL 30 AK LIBERTADORES	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
19	Monumento a la Virgen de Fátima	CL 8 23	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
20	Parque Antonia Santos	AK 7 6	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
21	Parque la Victoria o Colón	AK 2 12	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
22	Parque Mercedes Abrego	AK 8 8	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
23	Plaza de Bolívar, conocido como el Parque Colsag	AK 10 E 6	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
24	Iglesia San Antonio	CL 9 8 61	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
25	Iglesia San Luis	AK 3 13 85 SAN LUIS	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
26	Iglesia San Rafael	AK 1 25 25	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
27	Iglesia del Perpetuo Socorro	CL 15 14 41	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
28	Iglesia San Martín y Claustro (sede Universidad Santo Tomas)	AK 9 2 12	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
29	Palacio Municipal	CL 11 5 49	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
30	Cementerio Central de Cúcuta	AK 17 17 35	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
31	Edificio del Banco Popular	AK 5 11 58	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
32	Edificio del Antiguo Banco de la República hoy sede de la Gobernación	CL 11 5 5	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
33	Casa Natal Eduardo Cote Lamus	CL 13 3 25	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
34	La Quinta Cogollo	AK 4 15 88	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
35	La Quinta Yesmin	AK 4 16 12	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
36	Casa y Capilla de Asilo Andressen	AK 4 17 41	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
37	Capilla y Asilo de Ancianos	AK 3 12 02	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
38	La Casa de Miguel E. Vélez	CL 12 4 77	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
39	Cervecería Santander	CL 13 5 65	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
40	Casa de la Notaría Primera	CL 13 2 69	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
41	Casa ubicada en la <u>Av. 4 No. 14-41</u>	AK 4 14 41	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
42	Escuela de Artes y Oficios	AK 4 12 81	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
43	La Botica Alemana o esquina del Salón Blanco	CL 10 6 02	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
44	El Hotel Palace	CL 10 6 25	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado





45	La Fundación Virgilio Barco	AK 2 E 7 56	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
46	La Casa de Gremios Unidos	AK 4 13 50	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorada
47	Museo de la Historia de Cúcuta	CL 14 1 08	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
48	Casona de la Universidad Francisco de Paula Santander	AC GRAN COLOMBIA 12 E 96	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
49	Casona del Club Cazadores	AC GRAN COLOMBIA 1 E 42	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
50	Casona Club Colsag	AK 4 13 59	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriorado
51	Antigua Carcel Modelo	AK 7 5 29	Municipal	Sin Declaratoria	Bueno
52	Terrenos Antigua Fábrica Bavaria	AK 1 9	Municipal	Sin Declaratoria	Reconstruido
53	Casa de los Marciales	CL 11 3 37	Municipal	Sin Declaratoria	Demolida
54	Espejo Musical (Redoma Av. Libertadores con Puente Gaitán Durán)		Municipal	Sin Declaratoria	Demolida

Fuente. Elaboración propia.

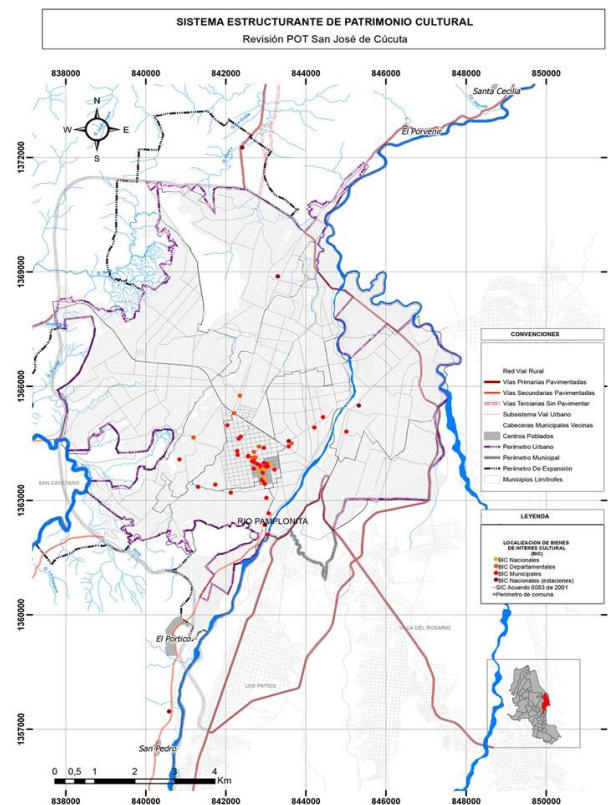


Figura 18. Localización Sistema Estructurante de Patrimonio (Urbano)

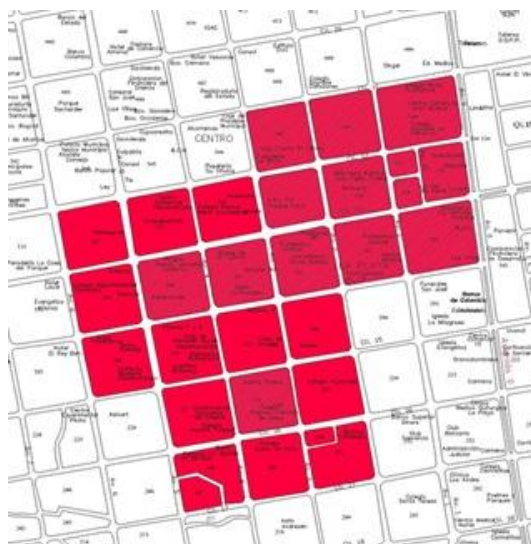
Fuente. Fuente Elaboración propia.

- SIC (Sector de Interés Cultural) El Acuerdo 083 de 2001 identificó un SIC conformado por las cuadras aferentes a los BIC de ámbito nacional, en el centro de Cúcuta





Figura 19. Manzanas SIC Acuerdo 0083 de 2001



Fuente. Elaboración propia.

Tabla 14. Inventario de Bienes de Interés Patrimonial (Rural)

Bienes de Interés Patrimonial					
	BIC Área Rural	Dirección - Ubicación	Categoría	Declaratoria	Estado
55	Estación Carrillo – Cgto. San Pedro	CGTO. SAN PEDRO	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
56	Estación Moros – Cgto. San Pedro	CGTO. SAN PEDRO	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
57	Estación Santa María – Cgto. San Pedro (Pasajeros)	CGTO. SAN PEDRO	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Colapsada
58	Estación Alonsito - Cgto. Buena Esperanza	CGTO. BUENA ESPERANZA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
59	Estación Patillales – Cgto. Buena Esperanza (Pasajeros)	CGTO. BUENA ESPERANZA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
60	Estación Guayabal – Cgto. Buena Esperanza (Pasajeros)	CGTO. BUENA ESPERANZA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Colapsada
61	Estación Agua Blanca – Cgto. Buena Esperanza (Pasajeros)	CGTO. BUENA ESPERANZA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Colapsada
62	Estación Oripaya – Cgto. Buena Esperanza (Pasajeros)	CGTO. BUENA ESPERANZA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
63	Estación El Edén – Cgto. Buena Esperanza	CGTO. BUENA ESPERANZA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
64	Estación La Esperanza – Cgto. Buena Esperanza (Pasajeros)	CGTO. BUENA ESPERANZA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
65	Estación Alto Viento – Cgto. Agua Clara (Pasajeros)	CGTO. AGUA CLARA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
66	Estación La Tigra – Cgto. Agua Clara (Pasajeros)	CGTO. AGUA CLARA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
67	Estación La Jarra – Cgto. Agua Clara (Pasajeros)	CGTO. AGUA CLARA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
68	Estación Agua Clara – Cgto. Agua Clara (Pasajeros)	CGTO. AGUA CLARA	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
69	Estación La Javilla – Cgto. Puerto Villamizar (Pasajeros)	CGTO. PUERTO VILLAMIZAR	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada
70	Estación Kilómetro 52 – Cgto. Puerto Villamizar (Pasajeros)	CGTO. PUERTO VILLAMIZAR	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriorada

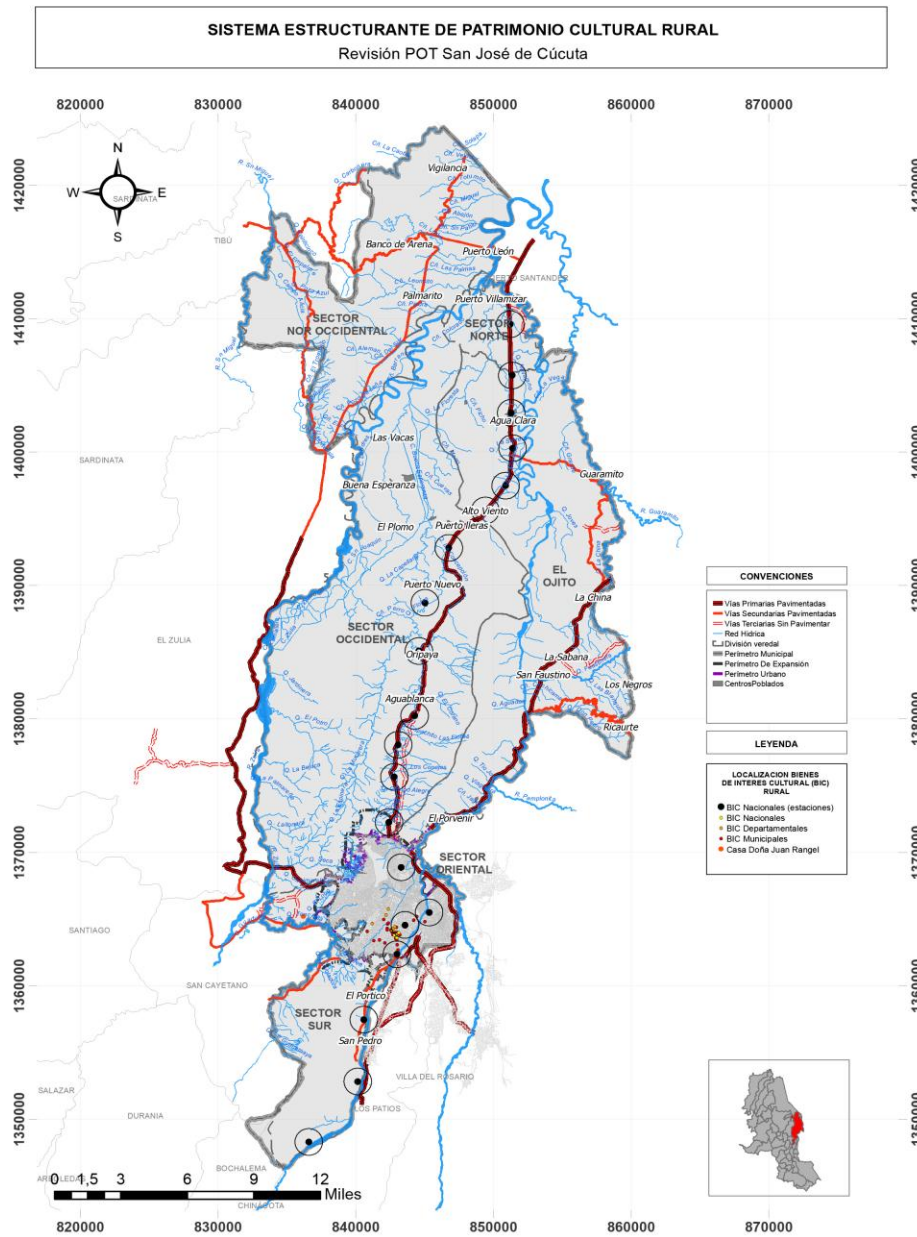




71	Estación Puerto Villamizar - Cgto. Puerto Villamizar (Pasajeros)	CGTO. PUERTO VILLAMIZAR	Nacional	Resolución 013 16 Agosto 1994	Deteriora do
72	Casa de Doña Juana Rangel de Cuellar	CGTO. CARMEN DE TONCHALÁ	Municipal	Sin Declaratoria	Deteriora da

Fuente. Elaboración propia

Figura 20. Localización Sistema Estructurante de Patrimonio Rural.



Fuente. Elaboración propia.





## 1.7.4 CONCLUSIONES Y RESULTADOS RELEVANTES

### 1.7.4.1 SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Pese a que el artículo 124 (modificado por el Artículo 80 del Acuerdo 089 de 2011), indica que la Ciudad debe tener un Plan de Movilidad, conforme el Artículo 1 de la Ley 1083 de 31 de Julio de 2006, con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte y el uso de sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, no existe un Decreto que adopte este plan, esencial para fijar las directrices en el tema de movilidad para el Municipio de Cúcuta.

Con el fin de contar con la información actualizada del Subsistema vial, es necesario realizar un inventario del estado actual de la misma, definiendo la sección vial para cada uno de los segmentos viales que conforman las diferentes mallas establecidas para la ciudad, lo cual permitirá contar con información actualizada para priorizar las intervenciones de mantenimiento.

Dentro de la definición de secciones viales se considera que se deben ajustar para que estas cuenten con un mayor ancho de andén, sin realizar compra de predios, sacrificando espacio para el vehículo particular, debido que muchos andenes de la ciudad, principalmente en la malla vial zonal y barrial existente, no cuentan con un ancho adecuado.

La red de ciclorutas en la ciudad está aún sin desarrollar, por lo que este modo de transporte tiene una participación baja en los viajes diarios que se realizan. Se considera que se deben priorizar intervenciones de bajo costo que permitan mejorar la conectividad de la red de ciclorutas y así generar la oferta que permita atraer nuevos usuarios.

En relación con la señalización de la Ciudad se tiene un atraso importante, iniciando porque no existe un inventario actualizado de las señales instaladas en la ciudad, ni de la demarcación, adicionalmente se observan zonas que cuentan con demarcación y tienen señalización escasa o inexistente. Teniendo en cuenta esta situación se recomienda actualizar el inventario de señalización vertical, y priorizar recursos para esta actividad.

La ciudad cuenta con 102 intersecciones semaforizadas, las cuales operan con equipos obsoletos. Actualmente la Secretaria de Tránsito y Transporte está realizando un proceso para actualizar los equipos y la central semafórica, proceso de concesión que permitirá mejorar el estado actual de la red, proceso en el cual se recomienda incluir pasos peatonales y para bicicletas en las intersecciones existentes. Así mismo, se considera que se debe establecer un proceso para revisar las necesidades de instalación de nuevas intersecciones, definiendo un proceso que permita un orden para la instalación de estas nuevas intersecciones con base a criterios técnicos.

Actualmente, las rutas autorizadas de transporte público no están siendo atendidas en su totalidad, debido a que se aduce que algunas de estas tienen baja demanda. Se han realizado varios estudios para la implementación del Sistema Integrado de Transporte para la ciudad, proceso que debe ir acompañado de una serie de obras para lograr una adecuada operación. En este sentido actualmente el Área Metropolitana de Cúcuta está realizando un programa que busca organizar el sistema de transporte público; mediante la implementación de paraderos, cobro





unificado, cuenta pasajeros, entre otras iniciativas. Esta consultoría considera que este proceso es un avance en la organización del transporte público necesaria, no obstante, se debe validar que sean eliminadas las rutas que no se prestan y se asignen nuevas rutas que garanticen los nuevos desarrollos de la ciudad, basados en estudios técnicos actualizados con el fin de no tener un sistema con sobreoferta de servicios causando problemas financieros, o quejas de la comunidad por deficiencias en el número de vehículos requeridos; proceso que se considera debe revisar el número de vehículos autorizados para la prestación del servicio, de forma tal que se disminuya la capacidad autorizada al menos a los vehículos autorizados actualmente a circular. Así mismo, se considera que se deben integrar las rutas que cubran las zonas rurales, con el fin que hagan parte del sistema propuesto.

En relación con el transporte de carga es necesario actualizar los datos técnicos para conocer el manejo de la carga en la Ciudad, pudiendo así establecer horarios de cargue y descargue, vías de acceso para estos vehículos y a mediano plazo establecer un centro logístico para la consolidación de la carga.

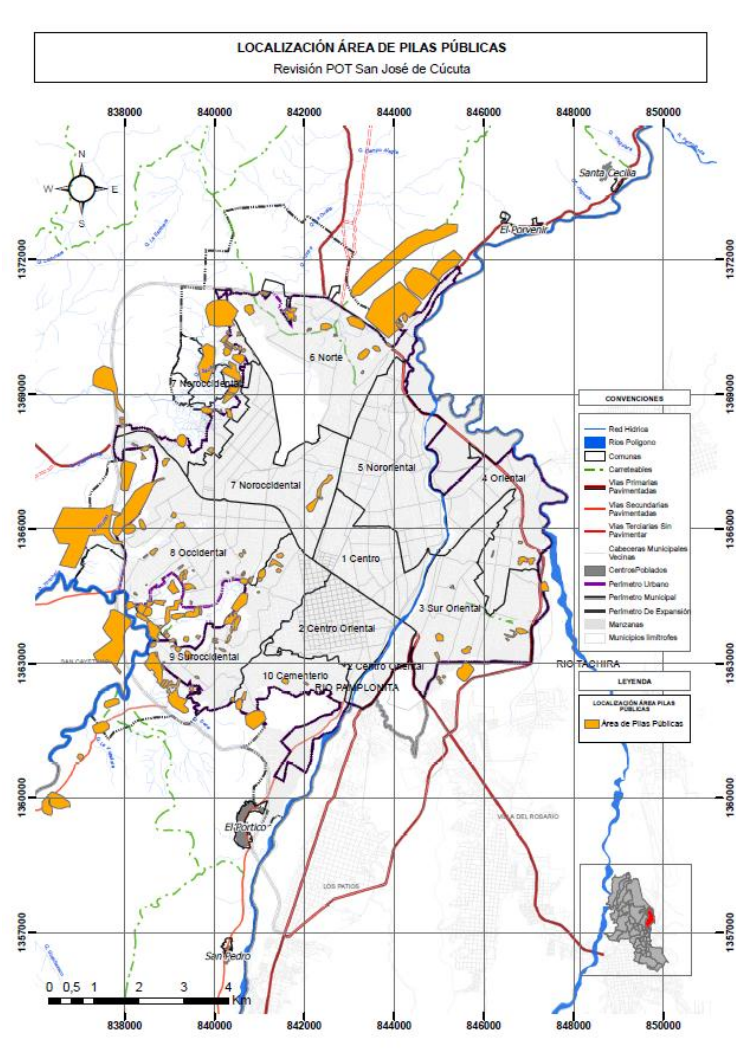
#### 1.7.4.2 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

El incremento en la demanda de agua potable se ha presentado por el crecimiento urbanístico no planificado, que a pesar de los aumentos en producción de agua ejecutados y existentes son insuficientes. Por tal razón persiste en algunos sectores de la ciudad el suministro a través de piletas públicas, dado que son asentamientos de origen ilegal en zonas de alto riesgo o por encima de la cota de servicio que en su mayoría realizan conexiones fraudulentas, lo que se evidencia en un índice de agua no contabilizada del 53%, de los cuales el 24% se deben a la situación anteriormente mencionada. Ver Figura de Pilas Públicas.





Figura 21. Localización Pilas Públicas



Fuente: Resumen Sistema de Acueducto y Alcantarillado, casco urbano de San José de Cúcuta 2017

En el servicio de alcantarillado, se requiere con urgencia la ampliación de la cobertura de alcantarillado sanitario y pluvial, así como la construcción de las Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales en aquellos municipios que descargan las aguas residuales al Río Pamplonita y Río Zulia.

En cuanto al servicio de energía eléctrica, la empresa Centrales Eléctricas, tiene identificadas las áreas para la ampliación del servicio en la ciudad, las cuales están asociadas con los asentamientos subnormales. Actualmente se tienen identificados 14 barrios con un estimado de usuarios de 1500. A continuación se muestran en la siguiente tabla:



Tabla 15. Usuarios Potenciales

Municipio	Nombre del Barrio Subnormal	Usuarios Proyectados
Cúcuta	Finca Sabaneta	20
	Paraiso Pérdido (Urimaco)	89
	Brisas del Mirador	300
	Alfonso Gómez	180
	Alfonso López	10
	San Gerardo El Tunal	146
	El Progreso sector Placa Huella	100
	Manuela Beltrán	32
	Peracos II (Napoles)	25
	Francisco I	61
	Francisco I	250
	Francisco I Tucunare	120
	Francisco I La primavera	160
	Siglo XXI 1 T09419	10

Fuente: CENS S.A ESP-2017

En lo que respecta al servicio de gas natural, se tiene previsto suministrar el servicio a las siguientes zonas de expansión: Peracos, Carmen de Tonchalá, Patillales, El Resumen, El Progreso, La Fortaleza, Las Lomas, La Gazapa, Anillo Vial Occidental, Zona Franca, Cenabastos, Sector San Isidro-San Luis, Centro de la Ciudad, Caserío El Cerrito-Vía San Faustino y El Pórtico, lo que representa una ampliación en la cobertura del servicio. Se requiere especial atención y control sobre los asentamientos que se encuentran cercanos a la tubería que conduce hidrocarburos el cual hace atraviesa la ciudad en sentido Sur-Occidental hasta el Nor-Occidente.

En Telecomunicaciones, es claro que con las restricciones planteadas en la revisión del POT, las empresas de privadas que operan en la ciudad, han sugerido que se tenga en cuenta la nueva normatividad que se ha expedido posterior a la revisión del 2011, tales como, la Circular conjunta 014 del 27 de Julio de 2015 de la Procuraduría General de la Nación, Resolución N° 754 del 20 de octubre de 2016 de la Agencia Nacional del Espectro y el Decreto 1078 de 2015, que proporciona lineamientos o condiciones que deben cumplir las estaciones radioeléctricas para su localización.

No obstante los operadores privados que suministran el servicio en la ciudad, no entregaron la totalidad de la información solicitada de manera que se tenga una radiografía de la situación actual en términos de cobertura y zonas deficitarias, lo mismo que la localización de las infraestructuras con las que cada uno cuenta.

Es importante resaltar, la cobertura del servicio público de aseo que realizan los dos operadores a la zona rural de la ciudad de San José de Cúcuta y del manejo dado el predio en el que funciona el relleno sanitario Guayabal, manteniendo el área de amortiguamiento ambiental de manera que no se afecte a las poblaciones que estén cercanas a este servicio básico. Sin embargo se debe promover el reciclaje y aprovechamiento para disminuir de esta forma los residuos a disponer en el relleno.







Se concluye que en general los servicios públicos suministrados en la ciudad de San José se mantienen en estándares adecuados en términos de calidad y cobertura en el área urbana, pero que requieren grandes inversiones en especial para el servicio de acueducto y alcantarillado, sin embargo para el área rural la situación es bastante deficiente en los servicios de acueducto y alcantarillado o tratamiento de aguas servidas.

### 1.7.4.3 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El Acuerdo 089 de 2011 planteo como meta garantizar, aumentar y conformar una red de espacio público para llegar a los 10 m<sup>2</sup>/Hab. Sin embargo, para la formulación de este Plan de Ordenamiento, está claro que el déficit de espacio público no se debe comprender solo en términos de área.

Con esto, se realiza el análisis por comuna y sector censal en el caso rural, para comprender la **desconexión de la estructura ecológica** evidenciada en la **ausencia de una red de espacio público**, que se refuerza en la **mono funcionalidad en la oferta de actividades de los espacios existentes**.

Por esto, el diagnóstico del estado actual del Sistema de Espacio Público del municipio de San José de Cúcuta se realiza desde **la cantidad y la distancia**, con el fin de obtener **indicadores y resultados cualitativos y cuantitativos**.

Lo anterior se hace evidente al obtener con el análisis, que el municipio cuenta con un estándar medio de metros cuadrados de espacio público, y óptimo y equitativo en su distribución en el territorio.

Entonces, se hizo necesario analizar la situación del municipio con y sin la ronda del Río Pamplonita. Sin embargo, los resultados no tuvieron una variación significativa en el territorio, a excepción de las comunas 2 y 5 por ser las más inmediatas a dicho proyecto urbano. A su vez, fue posible evidenciar la muy baja cantidad de espacio público efectivo en las comunas 1, 3, 6, 7, 9 y 10, donde el índice no supera los 2 m<sup>2</sup>/Hab.



Figura 22. Índice de Espacio Público Efectivo por Comuna



Fuente. Elaboración propia.

En cuanto a la accesibilidad medida en distancia recorrible, el promedio de todo el territorio refleja que se deben recorrer 224 m hasta un parque o escenario deportivo, encontrándose dentro del estándar óptimo, puesto que permite que cualquier Cucuteño tenga a muy poca distancia un espacio efectivo para recrearse.

Sin embargo, es también posible establecer que por ejemplo en el caso de la comuna 10 la cantidad y la distancia son inversamente proporcionales, puesto que, es la que menos metros cuadrados de espacio público tiene, por lo que sus habitantes deben recorrer más metros lineales para acceder a ellos. Pero, en el caso de la comuna 2, la dinámica es directamente proporcional, donde a pesar de contar con la mayor área de espacios públicos, la distancia a recorrer hasta estas áreas, es igual de alta.



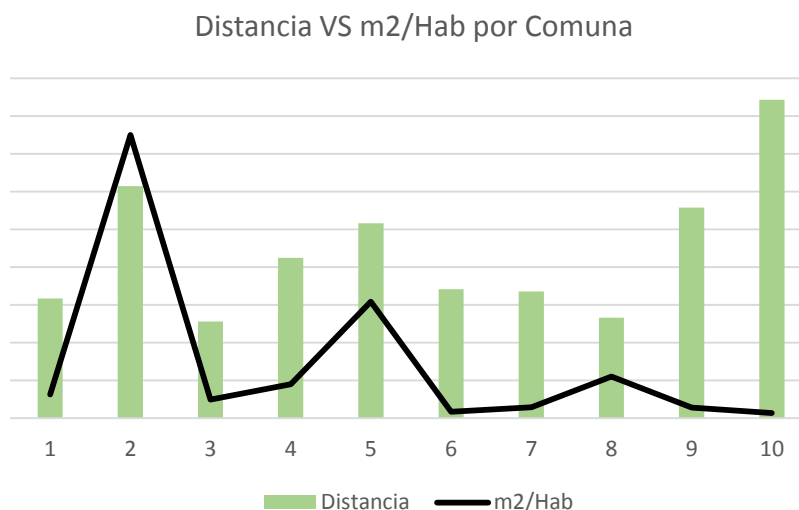
Figura 23. Distancia a Recorrer hasta un Espacio Público por Comuna



Fuente. Elaboración propia

Entonces, se comprende que las relaciones entre los dos indicadores elegidos para el entendimiento de la situación actual del territorio no cuentan hoy en día, con una relación directa. En algunos casos, hay más área, pero más distancia a recorrer, y en otros, hay muy poca cantidad y por ende, mucha distancia hasta los mismos.

Figura 24. Relación entre la distancia y los m2/Hab de Espacio Público por Comuna



Fuente. Elaboración propia



Con esto, se hace evidente la necesidad de aumentar el índice de espacio público efectivo apuntándole siempre a que alcance incluso estándares internacionales. Pero, el aumento no debe enfocarse exclusivamente a los metros y a la cuantificación, sino, que debe considerar como línea guía, la concepción de una estructura urbana que arme una red, desde lo local hacia lo urbano, de forma tal, que las distancias óptimas con las que cuenta hoy en día, sean perceptibles también por la población, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

#### 1.7.4.4 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El Sistema de Equipamientos constituye la base del encuentro ciudadano junto con el espacio público. Por ello, es de vital importancia que se conciba como una red que entra en sintonía con los demás sistemas, para así, generar centralidades y nodos de vitalidad.

Cúcuta cuenta hoy en día con 599 equipamientos en el área urbana y 87 en el área rural. En la primera, es evidente como se concentran en el centro del municipio. En la segunda, la dinámica es inversa, puesto que la mayor oferta se localiza en los sectores censales más alejados del perímetro urbano.

Esto permite comprender que los servicios brindados en el área urbana no solo son utilizados por los habitantes de las 10 comunas, sino que aquellos habitantes que se encuentran en los sectores colindantes al perímetro hacen uso de los mismos.

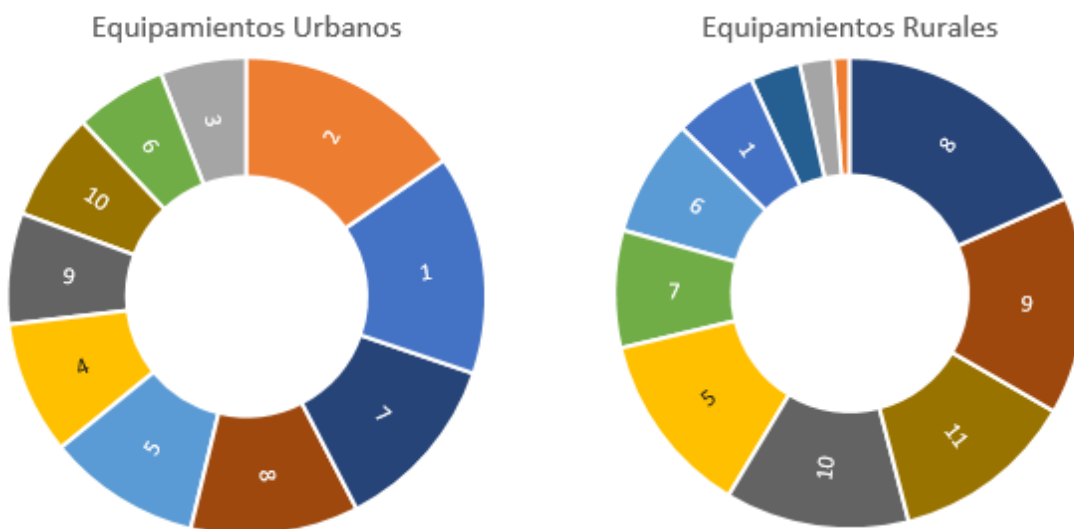
Por lo cual, la implementación de la red propuesta tanto en el Acuerdo 083 como en el 089, se hace inminente. Lo anterior, debido a que Cúcuta necesita ser concebida como una ciudad policéntrica y multi nodal con el fin de ofrecer no solo equipamientos, sino centros de encuentro urbano. Sin embargo, también se hace importante comprender que esta red debe estar articulada con el sistema de espacio público y con el de movilidad, además del construido, con el fin de garantizar accesibilidad, uso y apropiación de forma multi escalar.

Así las cosas, hay zonas que requieren de una actuación inmediata en cuanto a la proyección y ejecución de estas centralidades tanto en cantidad como en distancia.





Figura 25. Cantidad de Equipamientos en la zona urbana y rural de Cúcuta.



Fuente. Elaboración propia.

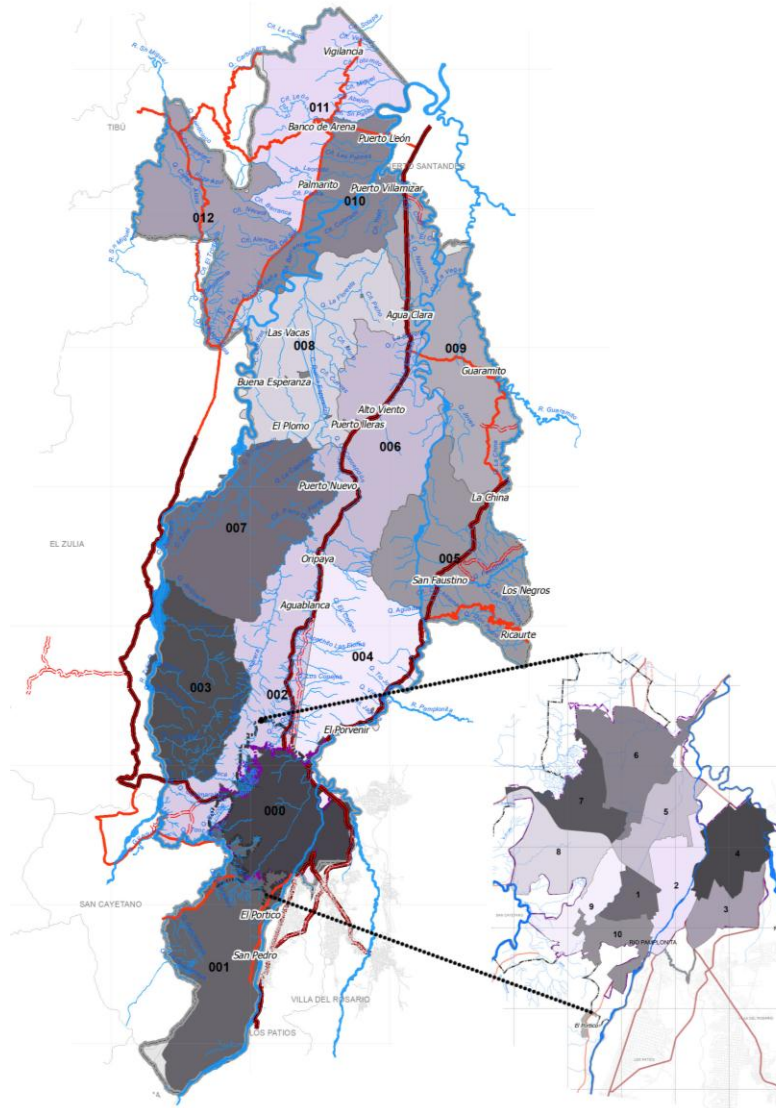
En cantidad, en la zona urbana la mayoría se distribuyen en las comunas (1) Centro y la (2) Centro Oriental donde, además, habita el menor número de población. Caso contrario, es el de las comunas (7) Noroccidental y la (8) Occidental, puesto que tiene una relación población – cantidad de equipamientos directamente proporcional, donde, aunque tienen el mayor número de población del municipio, el número de equipamientos también lo es alto.

Lo grave para el municipio, es que las comunas que cuentan con la mayor cantidad de población, es decir, la 7 y la 8, son las que colindan con los sectores censales del área rural que poseen el menor número de equipamientos, es decir, los sectores 1, 2 y 4.

Esto, genera una sobre carga sobre las comunas antes mencionadas, puesto que la población rural, hace uso de los equipamientos del área urbana, haciendo los equipamientos, deban atender cada vez más población.



Figura 26. Localización de Comunas y Sectores Censales del Municipio de San José de Cúcuta

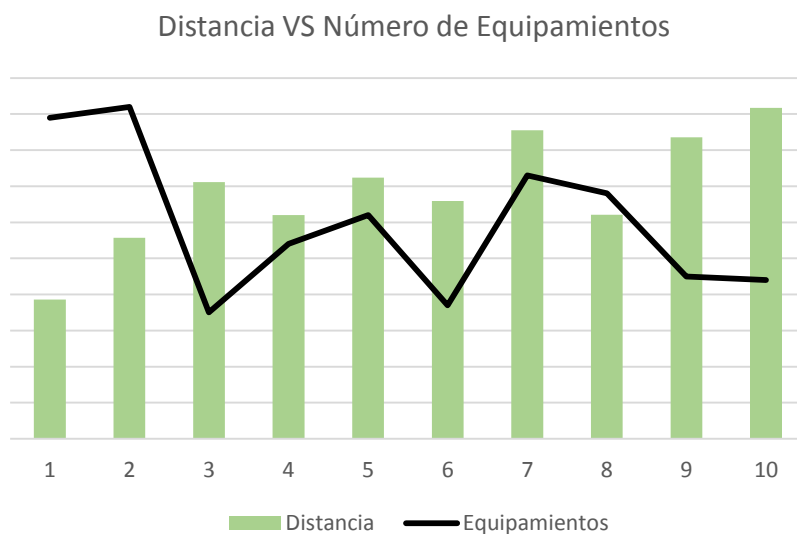


Fuente. Elaboración propia.

En cuanto a la distancia, se deben recorrer en promedio, 430 m para acceder a un equipamiento colectivo en el área urbana de Cúcuta. Este estándar se considera óptimo y equitativo, puesto que se encuentra dentro de los metros que una persona está dispuesta a recorrer para acceder a un servicio.



Figura 27. Relación entre la distancia y el Número de Equipamientos por Comuna



Fuente. Elaboración propia.

Sin embargo, cuando el análisis se realiza por tipo de servicio, el resultado varía en algunos casos. En salud, el estándar se encuentra como óptimo, aunque las Comunas 9 y 10 este por fuera de ese rango por 100 metros más al igual que en educación; de asistencia social, se deben recorrer 780 metros para acceder a un lugar que preste estos servicios, ubicándose por fuera del estándar óptimo, sin embargo, su distancia es adecuada. Pero, precisamente las comunas 7 y 8, aunque cuentan con la mayor cantidad, deben desplazarse más de 800 metros, haciendo que su acceso sea inequitativo.

En cultura, existe un déficit de más de 30 equipamientos, por lo que la población debe recorrer más de 800 metros para acceder a los mismos, sobre todo en las comunas 5, 7, 9 y 10 además de la 8, la cual presenta la mayor cantidad de población; y en culto, hay al menos 1 por comuna, por lo que podría decirse que es equitativo.

Con lo anterior, se logra comprender hacia donde se deben apuntar las estrategias a emplear para conformar la estructura de equipamientos, fundamentadas en generar una red en el ámbito funcional del ordenamiento con el fin de realizar proyectos tanto de equipamiento como de espacio público principalmente para las comunas 7 y 8, mediante una red que se encamine desde lo local hacia lo urbano.

#### 1.7.4.5 SISTEMA DE PATRIMONIO

- Se deben generar Estrategias de Refuncionalización de las zonas y bienes patrimoniales.
- Para la sostenibilidad de la Dimensión de Patrimonio, esta se debe vincular a otras dimensiones como el Turismo, la Educación, el Medio Ambiente, el Espacio Público, el



carácter Binacional de la región, los aspectos Socio-culturales y comunitarios, la Economía Sostenible y contar con el apoyo de los Gremios Privados, solo así se podrá conservar el patrimonio de la ciudad.

- Cúcuta tiene un potencial en su patrimonio el cual puede ser detonante de renovaciones urbana en busca de la sostenibilidad económica de la ciudad.
- Se pueden generar tratamientos especiales de conservación con normativas para permitir la renovación urbana con criterios de preservación claros para las Zonas de Interés Cultural y en sectores donde se ubican Bienes de Interés cultural – BIC- que son susceptibles de deterioro.
- En la Tabla XXX de este documento se han identificado varios Inmuebles y zonas posibles a ser declarados BIC o ZIC, las cuales por su alto potencial patrimonial que data de las diferentes etapas que ha tenido la ciudad (precolombina, colonial, republicana, moderna y contemporánea) pueden llegar a ser declaradas y consolidar así el patrimonio de la ciudad.
- Una estación de tren BIC de ámbito nacional enumerada en el POT de 2001 no se relaciona en los listados del POT de 2011 (Estación Puerto Villamizar Alcaldía, Concejo, CORPATRIMONIO) PASAR AL CUERPO DEL TRABAJO Y DECIR EL PORQUE NO APARECE EN EL ACUERDO 089.
- La poca o casi nula atención que se le presta al mantenimiento y protección de los bienes de interés cultural hace que estos se deterioren hasta el punto de llegar a colapsar como ha sucedido con algunas estaciones del antiguo ferrocarril de Cúcuta.
- Como se puede ver en el mapa urbano del Patrimonio de la ciudad, Los Bienes de Interés Cultural se concentran en la zona céntrica de la ciudad, esto propicia que en el entorno a ellos se dinamice el turismo y una economía de escala que permita su conservación.
- Es claro que Cúcuta tiene un gran potencial en torno al patrimonio si se le ve desde su carácter Urbano, metropolitano, regional y binacional.
- El ICAHN recomienda: revisar el estudio Inventario Arqueológico, Paleontológico y de Arte Rupestre de Norte de Santander. Gutiérrez, Javier. 2007 Gobernación de Norte de Santander y el Atlas de Yacimientos Arqueológico del ICAHN. Complementar el Inventario, generar una zonificación con Zonas de Alto, Medio y Bajo Potencial de hallazgos arqueológicos. Luego consolidar un Diagnóstico General de la situación actual del Patrimonio Arqueológico. Y luego generar los Planes de Manejo Arqueológico.
- Teniendo en cuenta que el ICANH tiene un amplio conocimiento del patrimonio de la ciudad es imprescindible su apoyo en la determinación del inventario, registro, diagnóstico y formulación de los Planes de Manejo Arqueológico de San José de Cúcuta.

## 1.7.5 INDICADORES ESTRATÉGICOS

### 1.7.5.1 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

De acuerdo con el análisis de coherencia normativa, fue posible comprender la ausencia de estructura formal del documento no solo en definiciones, objetivos y estrategias, sino en la definición de metas e indicadores con el fin de contabilizar el espacio público efectivo desde lo cuantitativo y desde lo cualitativo.







El Acuerdo 089 de 2011 en su artículo 88 modificó el artículo 141 y planteo lo siguientes objetivos de los cuales solo es cuantificable el número 10:

1. Garantizar la oferta de espacios que permitan la integración y la convivencia de la población.
2. Garantizar un equilibrio entre densidades poblacionales, actividades y condiciones medioambientales.
3. Mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad de la población.
4. Articular los nodos urbanos y rurales con las áreas de vivienda.
5. Integrar los elementos de la Estructura Ecológica Principal y a éstos con los diferentes ámbitos del suelo municipal.
6. Permitir el uso y aprovechamiento de los espacios públicos, de acuerdo a sus características.
7. Incentivar la inversión privada y comunitaria para ampliar la oferta, construcción y mantenimiento de los espacios públicos.
8. Conformar una red de parques y espacios peatonales en la ciudad.
9. Definir las diferentes escalas, según la localización, dimensión, capacidad e impacto en la ciudad y la comunidad.
10. Lograr un estándar de 10 metros cuadrados de espacio público por habitante, acorde a la Agenda Visión Colombia 2020.
11. Distribuir y localizar equitativamente los espacios públicos, con el fin de llegar a los sectores marginales de la ciudad, con la infraestructura adecuada.
12. Mejorar la red de andenes existente y consolidar nuevos ejes como desarrollo el bulevar o el malecón, planteados de forma indicativa en este POT.

Entonces se evidencia que, para el actual desarrollo del diagnóstico del sistema de espacio público, no hay indicadores disponibles, no obstante, se requieren construir, y serán retomados en la propuesta de formulación de indicadores para la revisión y ajuste del POT y analizados de manera detallada en la línea base.

Para lo cual se requiere de la definición de metas y estándares diferenciales que respondan tanto a cada componente como a cada ámbito territorial. Sin embargo, con el fin de obtener una línea base, este diagnóstico decidió contabilizar el número 11 a partir de un indicador de distancia.

Tabla 16. Indicadores propuestos para el diagnóstico de la Situación Actual Espacio Público

INDICADOR	TIPO	DISPONIBILIDAD	LÍNEA BASE
Indicador de m <sup>2</sup> /Hab	Cuantitativo	Disponible	2017
Valoración del Rango de Espacio Público /Hab	Cuantitativo - Cualitativo	No disponible	2017
Indicador de Distancia a Espacio Público	Cuantitativo	Disponible	2017
Valoración del Rango de Distancia recorrible a EP	Cuantitativo - Cualitativo	No disponible	2017

Fuente. Elaboración propia





De la propuesta de indicadores realizada se destaca la posibilidad de realizar un diagnóstico a partir de indicadores de estado, basados en estándares de cobertura y calidad que buscan medir la calidad urbana y la contribución de dichos espacios a la sustentabilidad de la ciudad.

### 1.7.5.2 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El Sistema de Equipamientos no cuenta con una línea base medible o comprensible en términos de estándares e indicadores. Lo anterior, debido a que su planteamiento desde la coherencia normativa fue confuso y desenfocado.

Las metas propuestas no son contabilizables, puesto que el Acuerdo 089 se planteó metas genéricas y sin definición alguna como lo son:

1. Aportar a la concreción de la Estrategia de Ordenamiento Territorial, a través de la localización de equipamientos en las nuevas áreas de expansión, en el suelo rural y en las centralidades.
2. Estructurar los nodos que constituyen la Estructura Socioeconómica.
3. Elevar el nivel de vida de la población. Consolidar una red de servicios dotacionales a distintas escalas.

Con lo anterior, se hace importante comprender que las centralidades y nodos que someramente establece necesitan ser comprendidas en términos cuantitativos y cualitativos. Esto implica que este diagnóstico haya propuesto comprender el territorio en **cantidad y distancia**.

Por lo cual, la cobertura del sistema de equipamientos debe comprenderse en relación con el nivel local y general y su ubicación en el territorio, teniendo en cuenta la jerarquía. Entonces, la cobertura del servicio de los equipamientos se evalúa en términos de la población que puede acceder a dichos servicios.

De igual forma, la cobertura de los equipamientos está directamente relacionada con la distancia que una persona está dispuesta a caminar o recorrer para acceder a cierto tipo de servicio, por lo cual, también se hace necesario entender su distribución en el territorio.

Estos criterios, aunque no son suficientes para la evaluación de la eficiencia y funcionalidad de los equipamientos, en cuanto a la prestación del servicio, si posibilitan evaluar la cobertura del servicio desde el componente territorial que ocupa la revisión del POT.

Se considera que la forma más acertada de evaluar las coberturas territoriales del sistema de equipamientos, en términos de la planificación y el ordenamiento territorial, consiste en la determinación de la población localizada en el área de influencia de cada tipo de equipamiento, que es beneficiada, en términos de proximidad y accesibilidad.

Con este propósito y teniendo en cuenta los aspectos mencionados en el numeral anterior, propusieron los siguientes estándares e indicadores con el fin de comprender la situación actual de Cúcuta.





Tabla 17. Indicadores propuestos para el diagnóstico de la Situación Actual de Equipamientos

INDICADOR	TIPO	DISPONIBILIDAD	LINEA BASE
Indicador de cobertura por servicio	Cuantitativo	Disponible	2017
Estándar de cantidad según servicio	Cuantitativo	No disponible	2017
Equipamientos necesarios por servicio	Cuantitativo	No Disponible	2017
Indicador de Distancia a Equipamiento	Cuantitativo	Disponible	2017
Valoración del Rango de Distancia recorrible a EQ	Cuantitativo - Cualitativo	No disponible	2017

Fuente. Elaboración propia.

Estos indicadores son importantes dado que, en este documento de diagnóstico propositivo en el marco de la revisión del POT, se han empezado a vislumbrar ajustes necesarios o planteados frente a la definición y clasificación del sistema (y que aún deben ser avalados), que modifican la estructura general del sistema y el enfoque con el cual éste ha sido históricamente concebido.

En este sentido, los indicadores de seguimiento y evaluación y el establecimiento del estado actual del sistema se asumirán bajo la estructura existente para el sistema, con el ánimo de evaluar el estado y para sustentar la necesidad de hacer los ajustes señalados en el diagnóstico con relación a la definición, enfoque y clasificación del sistema, dando como resultado una estructura diferente de la que existe actualmente.

Es a partir de esta nueva estructura y clasificación del sistema sobre la cual se construirá una nueva línea base que incluirá nuevos indicadores de medición y sobre todo de seguimiento, para llevar a cabo futuras revisiones con una visión de indicadores para el seguimiento y la evaluación del sistema, más completa de la que se tiene actualmente, en la cual no se consideraron indicadores de seguimiento para optimizar el funcionamiento del sistema.

La medición de los indicadores mencionados se realizará sobre los que se consideraron estratégicos para la evaluación del desarrollo territorial y del modelo de ocupación municipal, desde el entendido que los Equipamientos Básicos Sociales son la prioridad del sistema en la medida que garantizan el acceso a los derechos fundamentales.

### 1.7.5.3 SISTEMA DE PATRIMONIO

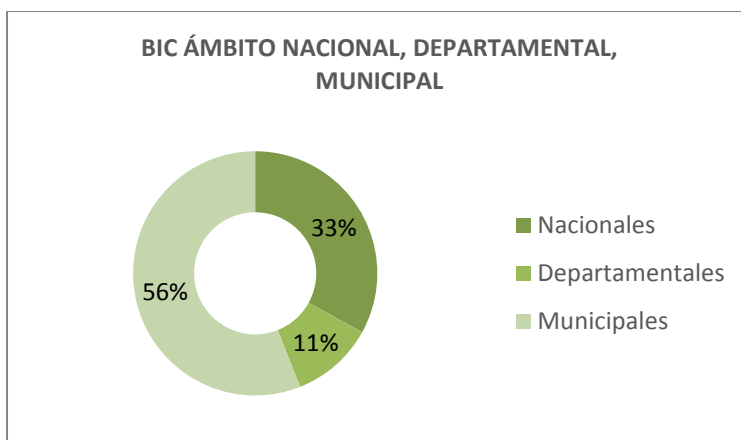
De los 72 bienes de interés de interés patrimonial (los cuales corresponden al 100%) listados en el inventario general, urbano y rural e identificados en el Acuerdo 0083 de 2001 y en el Acuerdo 089 de 2011.



## ÁMBITOS

- 24 BIC de ámbito nacional corresponden al 33,33 % del total.
- 8 BIC de ámbito departamental corresponden al 11,11 % del total.
- 40 BIC de ámbito municipal corresponden al 55,55 % del total.

Figura 28. BIC Ámbito Nacional, Departamental, Municipal

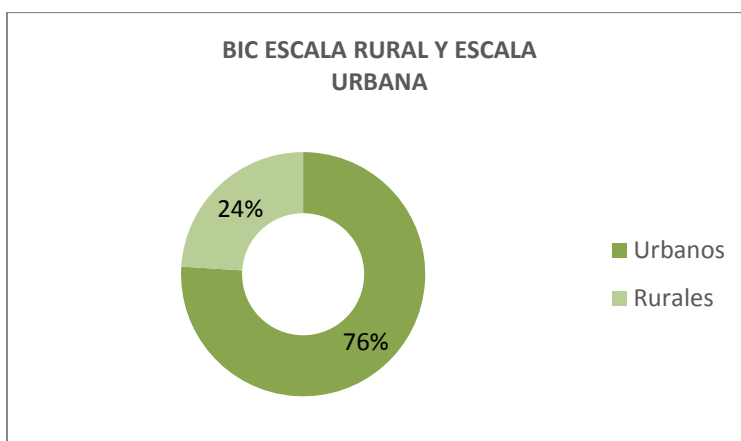


Fuente: Elaboración propia

## URBANOS Y RURALES

- 55 BIC urbanos corresponden al 76,38 % del total.
- 17 BIC rurales corresponden al 23,61 % del total.

Figura 29. BIC Escala Rural y Escala Urbana



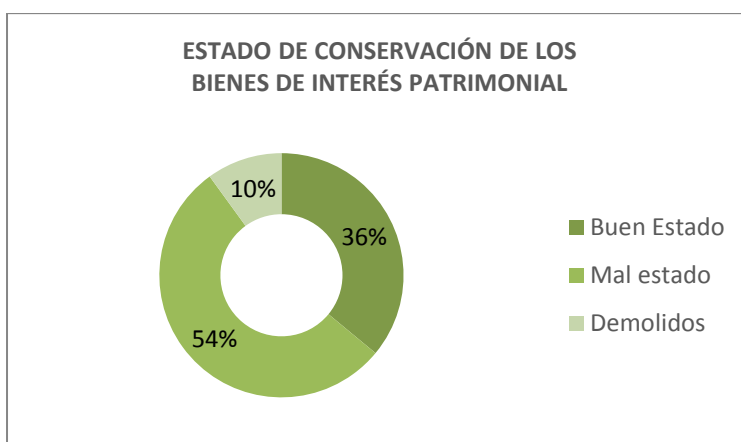
Fuente: Elaboración propia



## ESTADO

- 26 BIC están en buen estado y corresponden al 36,11 % del total.
- 39 BIC están en mal estado y corresponden al 54,16 % del total.
- 7 BIC colapsaron o fueron demolidos y corresponden al 9,72 % del total.

Figura 30. Estado de conservación de los bienes



Fuente: Elaboración propia

Es de resaltar que los BIC que están en relativo buen estado, no están adecuadamente restaurados o intervenidos arquitectónicamente en su mayoría.

## 1.7.6 PROBLEMAS Y POTENCIALIDADES

### 1.7.6.1 SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

A continuación se enumeran los principales problemas detectados en el diagnóstico, que se considera son temas que deben ser reforzados para su aplicación a futuro:

- Se debe realizar en el corto plazo el traslado de la terminal de transporte a la periferia del municipio, para mejorar las condiciones de movilidad adversas alrededor de la ubicación actual.
- Actualmente la ciudad no ha establecido por decreto el Plan de Movilidad, para dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, herramienta que permitirá priorizar las obras requeridas para ciclorutas y espacios peatonales.
- En la información consultada no se cuenta con las secciones por cuadra de la malla vial para las jerarquías existentes en el POT, inventario requerido para de forma gradual habilitar las secciones en vía a las propuestas en el POT.



- No existe un inventario de la malla vial de ciudad que permita conocer su estado, información que en conjunto con una priorización adecuada permitiría invertir de una mejor manera los recursos disponibles para mantenimiento vial, así como conocer el valor de la inversión requerida para poder tener el 100% de la red vial en buen estado. Este inventario debe incluir las vías rurales.
- Existen obras priorizadas en el POT que no se han ejecutado a la fecha, siendo necesario revisar la conveniencia de su ejecución bajo los cambios que la ciudad ha tenido en los últimos años.
- Del plan maestro de ciclorutas, solo se ha construido el 7% y se tiene en el corto plazo proyectado implementar un 2% adicional, llegando así a un cubrimiento bajo en la ciudad. Se considera que se deben implementar acciones de bajo costo que permitan aumentar la oferta para este tipo de usuarios.
- En la ciudad no existen paraderos de transporte público, lo cual causa problemas de congestión; siendo necesario implementar un sistema de transporte público que cuente con estos sitios específicos.
- Se observa falta de cultura ciudadana por parte de los usuarios a la aplicación de las normas de tránsito, se debe continuar con las campañas actuales y reforzar el tema de educación vial desde los primeros niveles de escolaridad.
- De acuerdo a las estadísticas existentes se presenta un número creciente de siniestros viales con heridos, situación que permite observar que es necesario reforzar el tema de campañas y educación vial, así como el control en vía por parte de la autoridad, proceso para el cual se considera necesario aumentar el pie de fuerza actual.
- Actualmente existente rutas autorizadas que no se prestan y el parque automotor autorizado para estas rutas es menor al existente en la ciudad, por lo anterior se considera que se debe plantear una revisión de las rutas existentes, con el fin de reestructurar los servicios para cubrir las necesidades actuales de la demanda y ajustar el número de vehículos autorizados al existente que permita garantizar el cumplimiento del 100% de las rutas. Se considera que este proceso debe incluir el cubrimiento de las zonas rurales del municipio.
- La ciudad no cuenta con un inventario de la señalización vertical y horizontal de la ciudad, información requerida para poder establecer las necesidades de actualización y complementación.
- Se cuenta con un sistema semafórico desactualizado, el cual se requiere sea actualizado y complementado. Así mismo, se debe tener un soporte técnico para el establecimiento de nuevas intersecciones a semaforizar, incluyendo en el mismo, factores de calificación que permita priorizarlas.
- Las vías rurales están en mal estado, es necesario entonces generar políticas que permitan incluir recursos para su rehabilitación y constante mantenimiento.

#### 1.7.6.2 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

El acelerado crecimiento urbano de la ciudad de San José de Cúcuta, que en los últimos dos años se ha incrementado por la llegada masiva de ciudadanos Venezolanos, debido a la crisis que presenta este país, más los asentamientos subnormales que ya existían, demandan servicios





públicos en especial el servicio de acueducto que ocasionan que la oferta que se tiene de agua sea insuficiente, lo que muestra que a través de las pilas públicas se suministra este líquido conforme lo establece la Ley, sin embargo esta situación requiere especial atención por parte de la administración municipal, en el control estricto de estos asentamientos.

Otra problemática que debe ser tenida en cuenta, es la localización de estos asentamientos sobre la tubería que transporta hidrocarburos- Oleoducto Caño Limón Coveñas, dado el riesgo constante que representa para dicha población el ocupar el derecho de vía, puesto que dicho ducto atraviesa la zona de mayor cantidad de asentamientos subnormales que se localizan desde el Sur-Occidente hasta el Nor-Occidente de la ciudad.

En los demás servicios públicos, tales como alcantarillado, se presenta una baja cobertura del alcantarillado pluvial lo que ocasiona el colapso total del sistema de alcantarillado y congestiona la ciudad cuando se presentan fuertes aguaceros o inviernos prolongados.

Ahora bien, las potencialidades que presenta la ciudad de San José de Cúcuta en materia de prestación de servicios públicos es que un servicio es de carácter regional, como es la disposición final de los residuos sólidos en el relleno regional Guayabal que presta el servicio a 19 municipios más de Norte de Santander. Por ser la capital del departamento las sedes principales de las empresas prestadoras de servicios públicos de carácter regional como energía eléctrica y gas natural se encuentran allí localizadas, lo que garantiza una interlocución y coordinación de proyectos estratégicos a desarrollar en procura de una mejor prestación de dichos servicios.

Así mismo el fomento en la protección de las cuencas abastecedoras de los acueductos municipales que hacen parte del área metropolitana, pueden ser potencializados desde la alcaldía municipal de San José de Cúcuta en conjunto con la autoridad ambiental-CORPONOR.

### 1.7.6.3 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

Es importante comprender que el Sistema de Espacio público carece de características que le permiten ser realmente un sistema. Sin embargo, existen potencialidades que permiten consolidar estrategias para la formulación de este Plan de Ordenamiento.

Tabla 18. Problemas y potencialidades del Diagnóstico del Sistema de Espacio Público

PROBLEMAS DEL TERRITORIO	POTENCIALIDADES DEL TERRITORIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desconexión con la estructura ecológica</li> <li>• No existe un sistema real y mucho menos una red: fragmentación</li> <li>• No hay jerarquía ni tipologías de intervención por escala</li> <li>• Baja cobertura y oferta de espacio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Distancias recorribles entre los espacios existentes</li> <li>• Oferta local de espacio publico</li> <li>• Elementos ambientales pueden ser utilizados para reforzar y armar una red de espacio público</li> <li>• Alianza con el sistema de equipamientos</li> </ul>





<p>público efectivo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Espacios públicos mono funcionales y con un solo carácter</li> </ul>	<p>para generar nodos y centralidades, con el fin de obtener una red dotada y a diferentes escalas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En todas las comunas hay al menos un espacio público.</li> <li>• El trazado de la ciudad permite generar propuestas para una red integrada y permeable.</li> </ul>
---	--

Fuente. Elaboración propia.

Este entendimiento del territorio desde sus conflictos y oportunidades permite formular estrategias, programas y proyectos, con el fin de resolver, no solo lo cuantitativo, sino lo cualitativo, permitiendo generar un territorio dotado y que aporte calidad de vida a los Cucuteños.

Con esto, se hace evidente la necesidad de intervenir los sistemas de la estructura funcional del municipio como un todo.

#### 1.7.6.4 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El sistema de equipamientos desde su concepción en los Acuerdos anteriores fue concebido de forma genérica y desligada del territorio, por lo que las intervenciones desarrolladas no lograron armar un sistema de centralidades y nodos.

Por ello, se hace necesario evidenciar las problemáticas y potencialidades del territorio en cuanto a equipamientos se refiere.

Tabla 19. Problemas y potencialidades del Diagnóstico del Sistema de Equipamientos

PROBLEMAS DEL TERRITORIO	POTENCIALIDADES DEL TERRITORIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• No existe un sistema de equipamientos, haciendo que su localización en el territorio no esté ligada a ningún otro sistema. Esto es comprensible debido a que, desde la definición, no hay claridad de que es una red de centralidades y nodos, ni cómo se logra.</li> <li>• La concentración de equipamientos se encuentra en el centro del territorio.</li> <li>• Periferia con muy baja dotación de equipamientos, situación preocupante, puesto que la población rural también se sufre de los servicios que se ofrecen en las comunas que arman el perímetro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Distancias recorribles, óptimas y equitativas en la generalidad del territorio.</li> <li>• Posibilidad de armar una red mediante la definición correcta y acertada de centralidades y nodos, permitiendo dotar el territorio en varios aspectos.</li> <li>• En cada comuna hay al menos un equipamiento, sin discriminar el servicio.</li> <li>• El trazado del municipio, permite generar alianzas con el sistema de espacio público y la malla vial en la formulación, para dotar el territorio.</li> </ul>







<p>urbano.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• No hay una relación entre este sistema y los de movilidad y espacio público, generando que la accesibilidad a los mismos y su uso, sean bastante bajas.</li><li>• Baja dotación de servicios como los culturales con ausencia de 30 equipamientos de este servicio.</li></ul>	
--	--

Fuente. Elaboración propia

Con las anteriores claras, es posible definir un rumbo para la formulación de este sistema en este Plan de Ordenamiento, donde la necesidad de generar una ciudad policéntrica y dotada a partir de nodos permite hacer alianzas con otros sistemas estructurantes del territorio.

Así, podrán implementarse estrategias para que la población no solo cuente con equipamientos a pocos metros, sino que tengan nodos multifuncionales y diversos que presten servicios integrales de salud, educación y cultura junto con espacio público, en zonas accesibles, donde la población sienta identidad y su localización en el territorio, permita la identificación de hitos y centralidades.

#### 1.7.6.5 SISTEMA DE PATRIMONIO

##### Problemas

- 
- Articular el tratamiento de Conservación con el tratamiento de renovación, teniendo en cuenta que la mayoría de BIC (Bienes de Interés Cultural) urbanos están localizados en zonas céntricas de la ciudad las cuales están normatizados por el tratamiento de renovación)
- Los BIC de ámbito municipal y sus zonas colindantes no tienen normativas claras de intervención.
- Muchos BIC están en muy mal estado o al borde de la desaparición.
- No hay unos programas estratégicos sostenibles que potencialicen la recuperación de los BIC.
- El Plan Decenal de Cultura 2016 – 2025 señala que en general los ciudadanos de Cúcuta tienen un desconocimiento sobre el Patrimonio de la ciudad.
- No se ha tenido en cuenta el patrimonio arqueológico de la ciudad.

##### Potencialidades

- Consolidar el Patrimonio de San José de Cúcuta, teniendo en cuenta que las capas históricas de la ciudad estén latentes en la ciudad contemporánea
- Consolidar el casco histórico de la ciudad.
- Potenciar un circuito histórico, turístico, ambiental y comercial de Cúcuta, su área metropolitana, los municipios vecinos venezolanos, las provincias de Pamplona, Ocaña y Ricaurte y el departamento de Santander del Sur.





- El Patrimonio puede potenciar la sostenibilidad económica de la ciudad si se integra de debida forma con el espacio público, el turismo, el medio ambiente, la cultura y las artes.
- Los Museos, las actividades culturales, los salones regionales y binacionales de arte han sido pioneros durante los últimos años en la integración binacional y coincidentalmente se han desarrollado en algunos BIC (Bienes de Interés Cultural) de ámbito nacional (Biblioteca Julio Pérez Ferrero, Quinta Teresa y Torre del Reloj) de ámbito departamental (Teatro Zulima) y de ámbito municipal ( Museo de Norte de Santander y ciudad de Cúcuta)

