

	<b>GESTIÓN DE SERVICIOS ACADÉMICOS Y BIBLIOTECARIOS</b>		<b>CÓDIGO</b>	FO-GS-15	
			<b>VERSIÓN</b>	02	
	<b>ESQUEMA HOJA DE RESUMEN</b>			<b>FECHA</b>	26/02/2024
				<b>PÁGINA</b>	1 de 1
<b>ELABORÓ</b>		<b>REVISÓ</b>	<b>APROBÓ</b>		
Jefe División de Biblioteca		Equipo Operativo de Calidad	Líder de Calidad		

### RESUMEN TRABAJO DE GRADO

AUTOR(ES): NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS

NOMBRE(S) Angie Daniela \_\_\_\_\_ APELLIDOS: \_Pineda Morantes

NOMBRE(S) Jesús David \_\_\_\_\_ APELLIDOS: \_Álvarez Manrique

NOMBRE(S) Yurany \_\_\_\_\_ APELLIDOS: \_Garavito Duran

FACULTAD: EDUCACIÓN ARTE Y HUMANIDADES

PLAN DE ESTUDIOS: ARQUITECTURA

DIRECTOR:

NOMBRE(S): Astrid Matilde \_\_\_\_\_ APELLIDOS: Portillo Rodríguez

TÍTULO DEL TRABAJO (TESIS): PROPUESTA DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO EJE AUTOPISTA INTERNACIONAL SECTOR LA PARADA, EN LOS COMPONENTES AMBIENTAL, MOVILIDAD Y SOCIO-ECONÓMICO, EN EL MARCO DEL PROYECTO "RENOVACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL AMC, SECTOR LA PARADA EN EL MUNICIPIO DEL VILLA DEL ROSARIO"

PALABRAS CLAVES: (ESCRIBIR MÁXIMO 5)

Renovación Urbana, Espacios Públicos, Zona Fronteriza, Migración, Seguridad Integral, Proyecto de Intervención, Comercio Fronterizo, Orden Público, Desarrollo Sostenible, Tejido Social, Uso de Suelos, Análisis Urbano, Comercio Informal, Orden Público, Desarrollo Sostenible.

CARACTERÍSTICAS:

PÁGINAS: 183

PLANOS: NO

CD ROOM: NO

ILUSTRACIONES: 71

**PROPUESTA DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO EJE AUTOPISTA  
INTERNACIONAL SECTOR LA PARADA, EN LOS COMPONENTES  
AMBIENTAL, MOVILIDAD Y SOCIO-ECONÓMICO, EN EL MARCO DEL  
PROYECTO “RENOVACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL  
AMC SECTOR LA PARADA EN EL MUNICIPIO DEL VILLA DEL  
ROSARIO”**

**ANGIE DANIELA PINEDA MORANTES**

**JESÚS DAVID ÁLVAREZ MANRIQUE**

**YURANY GARAVITO DURÁN**

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER  
FACULTAD DE EDUCACIÓN, ARTES Y HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA  
SAN JOSÉ DE CÚCUTA**

**2023**

**PROPUESTA DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO EJE AUTOPISTA  
INTERNACIONAL SECTOR LA PARADA, EN LOS COMPONENTES  
AMBIENTAL, MOVILIDAD Y SOCIO-ECONÓMICO, EN EL MARCO DEL  
PROYECTO “RENOVACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL  
AMC SECTOR LA PARADA EN EL MUNICIPIO DEL VILLA DEL  
ROSARIO”**

**Autores:**

**ANGIE DANIELA PINEDA MORANTES**

**JESÚS DAVID ÁLVAREZ MANRIQUE**

**YURANY GARAVITO DURÁN**

**Director:**

**ASTRID MATILDE PORTILLO RODRÍGUEZ**

**Codirector:**

**BIERMAN SUÁREZ MARTÍNEZ**

**UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER**

**FACULTAD DE EDUCACIÓN, ARTES Y HUMANIDADES**

**DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA**

**SAN JOSÉ DE CÚCUTA**

**2023**

**ACTA DE SUSTENTACION DE TESIS  
PLAN DE ESTUDIOS DE ARQUITECTURA**

Fecha: marzo 07 de 2024

**TITULO:** PROPUESTA DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO EJE AUTOPISTA INTERNACIONAL SECTOR LA PARADA, EN LOS COMPONENTES AMBIENTAL, MOVILIDAD Y SOCIO-ECONÓMICO, EN EL MARCO DEL PROYECTO "RENOVACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL AMC SECTOR LA PARADA EN EL MUNICIPIO DEL VILLA DEL ROSARIO",

**Presentado por:**

ANGIE DANIELA PINEDA MORANTES	CÓDIGO 1501018
JESÚS DAVID ÁLVAREZ MANRIQUE	CÓDIGO 1501021
YURANY GARAVITO DURÁN	CÓDIGO 1501036

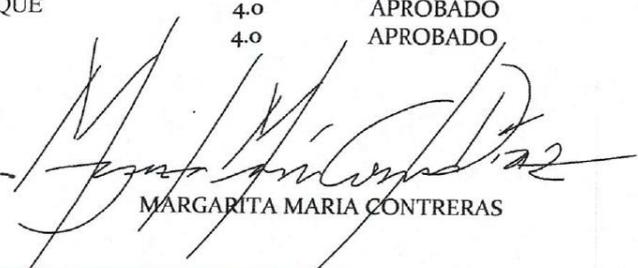
**Modalidad:** Trabajo Dirigido.

**JURADO** YANNETTE DIAZ UMAÑA  
MARGARITA MARIA CONTRERAS  
LUZ KARIME CORONEL RUIZ

**DIRECTOR:** ASTRID MATILDE PORTILLO RODRÍGUEZ  
**CO-DIRECTOR:** BIERMAN SUÁREZ MARTÍNEZ

NOMBRE DEL ESTUDIANTE	CALIFICACIÓN	A. M. L.
ANGIE DANIELA PINEDA MORANTES	4.0	APROBADO
JESÚS DAVID ÁLVAREZ MANRIQUE	4.0	APROBADO
YURANY GARAVITO DURÁN	4.0	APROBADO

  
YANNETTE DIAZ UMAÑA

  
MARGARITA MARIA CONTRERAS

Avenida Gran Colombia No. 12E-96 Barrio Colsag  
Teléfono (057)(7) 5776655 - www.ufps.edu.co  
oficinadeprensa@ufps.edu.co San José de Cúcuta - Colombia

Creada mediante decreto 323 de 1970

  
LUZ KARIME CORONEL RUIZ

  
LUZ KARIME CORONEL RUIZ  
*Coordinadora Comité Curricular*

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Conceptos del Espacio Público. Fuente: Elaboración propia.....	63
Figura 2. Figura 3. Ubicación geográfica de Villa del Rosario. Fuente: Elaboración Propia. ....	64
Figura 4. Ubicación geográfica de La Parada, Villa del Rosario. Fuente: Elaboración propia.....	65
Figura 5 Abandono de Propiedades Urbanas. Fuente: Elaboración Propia.....	72
Figura 6. Vías estrechas, Abandono del espacio público, Contaminación. Fuente: Elaboración Propia .....	73
Figura 7. Congestión vehicular, Migración. Fuente: Elaboración Propia	73
Figura 8. Invasión del espacio público e inseguridad. Fuente: Elaboración Propia.....	74
Figura 9. Deterioro del espacio público, Comercio informal. Fuente: Elaboración Propia .....	74
Figura 10. Informalidad, Invasión de Vías. Fuente: Elaboración Propia .....	75
Figura 11. Uso de suelo urbano. Fuente: Adaptación Propia .....	77
Figura 12. Espacio Público. Fuente: Adaptación Propia.....	78
Figura 13. Equipamientos Comunitarios. Fuente: Adaptación Propia ....	79
Figura 14. Memoria Arquitectónica. Fuente: Adaptación Propia .....	80
Figura 15. Inventario Total Existente. Fuente: Adaptación Propia .....	82
Figura 16. Inventario Mobiliario Urbano. Fuente: Adaptación Propia .....	82
Figura 17. Inventario Uso Actual. Fuente: Adaptación Propia .....	83
Figura 18. Inventario Paraderos. Fuente: Adaptación Propia.....	84

Figura 19. Inventario de Vegetación. Fuente: Adaptación Propia .....	84
Figura 20. Programa Arquitectónico Urbano. Fuente: Elaboración propia.....	89
Figura 21. Implantación (Zonificación). Fuente: Elaboración propia. ....	89
Figura 22. Cuadro de áreas. Fuente: Elaboración propia. ....	90
Figura 23. Cartografía Ambiental-Contaminación Auditiva. Fuente: Elaboración Propia.....	91
Figura 24. Cartografía Ambiental-Contaminación Visual. Fuente: Elaboración Propia.....	91
Figura 25. Cartografía Social. Fuente: Elaboración propia. ....	93
Figura 26. Rutas de Transporte Público. Fuente: AMC .....	94
Figura 27. Usos del Suelo Urbano, La Parada. Fuente: Adaptación Propia.....	95
Figura 28. La Parada Actual. Fuente: Elaboración propia. ....	96
Figura 29. Mercado. Fuente: Elaboración Propia.....	98
Figura 30. Terminal de Transporte. Figura 5. Elaboración propia. ....	99
Figura 31. Redoma. Fuente: Elaboración Propia.....	100
Figura 32. Espacio Público, Locales Comerciales. Fuente: Elaboración Propia .....	101
Figura 33. Estación de Policía. Fuente: Elaboración Propia .....	102
Figura 34. Parqueaderos. Fuente: Elaboración Propia .....	103
Figura 35. Centro de Negocios y Grandes Superficies. Fuente: Elaboración Propia.....	104
Figura 36. La optimización de la autopista con la reducción del separador y la ampliación de las vías.....	105

Figura 37. Rediseño de los andenes con su respectiva franja de guías de alerta, además de presentar servicios: parada de buses, puentes peatonales, casetas comerciales y zonas verdes.....	106
Figura 38. Intervención de infraestructura vial como: rotonda, bahías de parqueo para transporte público y acceso a vías paralelas. ....	108
Figura 39. Espacio público y zonas de esparcimiento equipadas para el uso y aprovechamiento de usuarios.....	110
Figura 40. Integración de zonas comerciales en el espacio público junto con zonas de parqueo para la comunidad y actividad de cargue y descargue.....	112
Figura 41. Integración del mercado con el espacio público generando la reorganización comercial y correcto uso del espacio público. ....	114
Figura 42. Implantación General. Fuente: Elaboración Propia .....	117
Figura 43. Intervención urbana, tramos. Fuente: Elaboración propia .....	118
Figura 44. Tramo 1, intervención urbana. Fuente: Elaboración propia.....	119
Figura 45. Tramo 2, intervención urbana. Fuente: Elaboración propia.....	120
Figura 46. Tramo 4, intervención urbana Fuente: Elaboración propia.....	122
Figura 47. Tramo 4, intervención urbana Fuente: Elaboración propia.....	123
Figura 48. Tramo 5, Intervención urbana Fuente: Elaboración propia .....	124
Figura 49. Tramo 6, intervención urbana Fuente: Elaboración propia.....	126
Figura 50. Renders y Ubicación. Fuente: Elaboración propia.....	128
Figura 51. Vías y Vista Área de Cafetería. Fuente: AMC.....	129
Figura 52. Vista aérea vía paralela. Fuente: AMC .....	130
Figura 53. Franja Vegetal. Fuente: AMC .....	131
Figura 54. Franja Peatonal. Fuente: AMC.....	132

Figura 55. Caseta Comercial. Fuente: AMC .....	133
Figura 56. Mercado. Fuente: AMC .....	134
Figura 57. Ficha vegetación 1. Fuente: Elaboración propia - Manual de Urbanismo AMC. ....	138
Figura 58. Ficha Vegetación 2. Fuente: Elaboración propia - Manual de Urbanismo AMC. ....	140
Figura 59. Ficha vegetación 3. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. ....	142
Figura 60. Ficha vegetación 4. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. ....	144
Figura 61. Ficha vegetación 5. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. ....	146
Figura 62. Ficha vegetación 6. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. ....	148
Figura 63. Ficha vegetación 7. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. ....	149
Figura 64. Ficha vegetación 8. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. ....	157
Figura 65. Ficha Prefabricados 1 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. ....	159
Figura 66. Ficha Prefabricados 2 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.	
Figura 67. Ficha Prefabricados 3 Fuente Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.	

Figura 68. Ficha Prefabricados 4 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.

Figura 69. Ficha Prefabricados 5 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. .... 160

Figura 70. Ficha Mobiliario urbano 1 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. .... 166

Figura 71. Ficha Mobiliario urbano 2. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC. .... 167

**LISTA DE TABLAS**

Tabla 1. Cuadro de Causas y Consecuencias .....	24
Tabla 2. Primer Objetivo. Fuente: Elaboración Propia .....	71
Tabla 3. Segundo Objetivo. Fuente: Elaboración Propia .....	85
Tabla 4. Tercer Objetivo. Fuente: Elaboración Propia.....	115

## TABLA DE CONTENIDO

1.	Introducción	16
2.	Problema	18
2.1	Planteamiento del problema .....	19
2.2.	Denominación del problema.....	21
2.3.	Preguntas Problematicas.....	24
2.4.	Justificación del Problema.....	25
3.	Objetivos	27
3.1.	Objetivo General.....	27
	Proponer un diseño urbano de ordenamiento de la movilidad y el espacio público del sector la Parada del municipio de Villa del Rosario, en el Área Metropolitana de Cúcuta (A.M.C), en el marco del “Proyecto Metropolitano de renovación urbana fronteriza” .....	27
3.2.	Objetivos Específicos .....	27
4.	Alcances y limitaciones	28
4.1.	Alcances.....	28
4.2.	Limitaciones .....	28
5.	Estado del Arte	28
6.	Marco Referencial	48
6.1.	Referentes .....	48
6.1.1.	Referente Internacional.....	48
6.1.2.	Referente Nacional .....	50
6.1.3.	Referente Local.....	51

6.2. Marco Teórico .....	52
6.2.1.    Renovación Urbana como elemento para el desarrollo de los países	53
6.2.2.    Espacio público y su importancia en las ciudades.....	55
6.2.3.    Desarrollo urbano sostenible en las ciudades .....	56
6.2.4.    Planteamiento De Un Sistema De Movilidad Vehicular Y Peatonal Sostenible En El Barrio De San Blas.....	60
6.2.5.    Desvanecimiento de la frontera como límite. Imaginario del borde como espacio público físico y virtual.....	61
6.3. Marco Conceptual.....	62
6.3. Marco Contextual .....	63
6.4. Marco Legal.....	65
7.    Marco Metodológico	69
7.1. Tipo y Diseño Metodológico.....	69
Población.....	69
Muestra.....	70
Herramientas y técnicas para la recolección de información.....	70
8.    Desarrollo de los Objetivos	70
8.1. Analizar los factores que inciden en la modalidad y espacio público del sector de La Parada para generar una matriz de intervención.....	71
8.1.1. Análisis del Sector .....	71
8.1.2. Cartografías .....	76
8.1.3. Uso de Suelo Urbano.....	77
8.1.4. Espacio Público .....	77

8.1.5. Equipamientos Comunitarios .....	78
8.1.6. Memoria Arquitectónica.....	79
8.1.7. Clasificación y Digitalización de Información .....	81
8.1.8. Shapes, Tabla De Atributos Y Tablero Dinámico, gráficos estadísticos.....	81
Elaborar una propuesta de solución funcional en respuesta a los resultados del diagnóstico, como principio de esquema básico para el diseño del espacio público del sector de la Parada. ....	
	85
8.2.1. Elaboración de programa arquitectónico urbano.....	88
8.2.2. Cartografía Ambiental .....	90
8.2.3. Cartografía Social. ....	91
8.2.4. Análisis Urbano de Movilidad.....	93
8.2.5. Análisis Urbano de Actividades y Usos del Sector. ....	94
8.2.6. Estadísticas y tablas porcentuales de espacio público proyectado en la propuesta de implantación con áreas.....	96
9. Resultados: Proyecto recuperación y adecuación del espacio público y la movilidad del sector de La Parada	115
9.1. Secciones, Plantas y Detalles Urbanos .....	117
9.1.1. Tramo 1: .....	119
9.1.2. Tramo 2: .....	120
9.1.3. Tramo 3: .....	122
9.1.4. Tramo 4: .....	123
9.1.5. Tramo 5: .....	124
9.1.6. Tramo 6. ....	125

Representación Visual del Proyecto .....	126
9.2.1.    Tramo 1. ....	129
9.2.2.    Tramo 2. ....	130
9.2.3.    Tramo 3. ....	131
9.2.4.    Tramo 4. ....	132
9.2.5.    Tramo 5. ....	133
9.2.6.    Tramo 6. ....	134
Fichas técnicas para el diseño del espacio urbano: Vegetación, Mobiliario y Prefabricados.....	135
9.2.7.    Fichas Técnicas de Especies de Vegetación.....	136
9.2.8.    Fichas Técnicas de Prefabricados.....	157
9.2.9.    Fichas Técnicas Mobiliario Urbano .....	165
10.    Conclusiones	168
11.    Anexos	174
12.    BIBLIOGRAFÍA	175

## 1. Introducción

Los espacios públicos son considerados como aquella propiedad de dominio público, que depende directamente del Estado, en donde las diferentes personas tienen el derecho a transitar en paz y armonía, sin necesidad de tener restricción de algún tipo, es por esta razón que se considera totalmente necesario que este tipo de espacios se encuentren en óptimas condiciones, es allí donde toma importancia la renovación urbana que es una estrategia establecida dentro del proceso de gestión urbana, que es aplicada con la finalidad de poder recuperar los espacios designados en las diferentes zonas de un sector que se encuentran deteriorados (García, 2018).

En este contexto, es necesario mencionar que el Área Metropolitana de Cúcuta - AMC- ubicada en el departamento de Norte de Santander, es la zona fronteriza más importante del país en conexión con Venezuela, la cual cuenta con siete pasos fronterizos que se encuentran en constante cambio, debido a la situación de frontera que genera un alto tránsito migratorio y de actividad comercial con San Antonio del Táchira.

Este paso fronterizo se encuentra ubicado en Villa del Rosario comprendiendo específicamente el sector La Parada, donde las dinámicas de uso de suelo varían constantemente, de acuerdo a una serie de fenómenos relacionados con los aspectos de orden social, ambiental, vial, económico, urbano, cultural, migratorio. Estas situaciones urbanas se desencadenan por acciones internas, sobre lo cual Gutiérrez et al (2020) señala que, a partir del año 2015 la migración y los problemas físico ambientales se incrementaron, debido al cierre de la frontera, por lo que la gran cantidad de habitantes que salían del territorio, recurrían a pasos ilegales y peligrosos (trochas); , situación que trae consigo la pérdida de apoyo por falta de las autoridades gubernamentales y de

seguridad, lo cual ha repercutido en un importante aumento de la violencia por parte de actores al margen de la ley.

El flujo constante desde las trochas hacia la zona de La Parada representa un componente crucial en la dinámica social y comercial de esta región. Esta interconexión entre las trochas y el espacio público manifiesta un eje central que impulsa la actividad comercial, particularmente por la alta presencia de migrantes. Esta situación no solo moldea el entorno económico, sino que también desencadena una serie de actividades sociales y de orden público. Es fundamental comprender que esta interrelación motiva y da sentido al proyecto, siendo una de las causas que efectúan la problemática actual sobre la cual se estructuran las estrategias de intervención y mejora en La Parada.

Tomando en cuenta lo descrito anteriormente, se considera necesario que en los espacios públicos, se brinde la seguridad necesaria para que, los habitantes y visitantes puedan hacer uso de ellos, de manera serena y permitiendo crear confianza por contar con la seguridad que trasmite una percepción de tranquilidad, por tal razón dentro del aspecto de renovación urbana aplicada a los espacios públicos se deben pensar en implementar estrategias de seguridad integral en beneficio de los ciudadanos.

Por lo tanto, la propuesta del proyecto es recuperar e intervenir la zona afectada por estos cambios tras el cierre y reciente apertura de la frontera con Venezuela, con el objetivo de organizar el municipio de Villa del Rosario con sector la parada que conecta con el país vecino, para que de esta manera en la apertura del límite se abastezcan generando, el comercio, los servicios básicos, lugares de estancia y demás en un rango próximo y cercano, con el fin de controlar el tráfico y congestión en la ciudad de Cúcuta.

Cabe destacar que dicho proyecto surge desde el AMC en coordinación con la alcaldía de Villa del Rosario, por esta razón se realiza un estudio y análisis de diagnóstico y propuesta arquitectónica con el proyecto denominado Apoyo al planteamiento de la renovación urbana del espacio público en el Área Metropolitana de Cúcuta, sector La Parada en el municipio de Villa del Rosario. Sobre lo cual la pasantía presenta como objetivo principal el apoyo en el diseño del espacio público de las vías principales del sector La Parada, con la finalidad de brindar condiciones óptimas para el orden público y social del territorio. Para el cumplimiento de este este propósito se hizo uso de estudios de campo, programas digitales de diseño, estudios de referentes con soluciones acordes al tema de estudio, Estos esfuerzos combinados, respaldados por estudios de campo detallados, programas digitales de diseño y análisis exhaustivos de referentes afines, representan la base fundamental para cumplir con el objetivo central de mejorar el diseño del espacio público en las vías principales del sector La Parada. Esta iniciativa se erige como una respuesta concreta y precisa a las necesidades de orden y convivencia social en el territorio. Así, se busca no solo transformar físicamente el entorno, sino también generar condiciones propicias que fortalezcan el tejido social y contribuyan al desarrollo sostenible de la comunidad en estas zonas para entender e interpretar las estrategias usadas en otras zonas de frontera para poder aplicarlas a la zona de La Parada, y solventar así las necesidades presentes y futuras que puedan potenciar la activación del sector.

## **2. Problema**

## 2.1 Planteamiento del problema

La República de Colombia cuenta con ocho pasos fronterizos con la República Bolivariana de Venezuela, cuatro de estos están localizados en el departamento de Norte de Santander en el AMC, siendo estos los puentes internacionales que comunican con Ureña, el Francisco de Paula Santander y el Atanasio Girardot, junto con el puente Simón Bolívar que conectan con Villa del Rosario, y el puente internacional La Unión que conecta Puerto Santander con Boca de Grita.

Entre estos puntos de conexión de los municipios de Venezuela con los del AMC, se destaca como el de mayor actividad, ubicado en Villa del Rosario que comprende el sector La Parada, un sector donde confluyen dinámicas de diversos aspectos como el social, ambiental, vial, económico, urbano, cultural, migratorio, entre otros. Debido a su condición de frontera, diariamente se registra gran flujo de personas provenientes de Venezuela hacia este barrio, en búsqueda de servicios y bienes de consumo que puedan suplir las necesidades de estos.

Sin embargo, este flujo de movilidad migratoria se incrementa debido a un acontecimiento de carácter político sucedido en agosto del año 2015, ya que en aquel entonces se había decidido cerrar la frontera colombo-venezolana; como motivo, la lucha contra el contrabando, el narcotráfico y los paramilitares. Este cierre generó varias problemáticas como el alto nivel de movilidad por parte de venezolanos, el perjuicio del intercambio de bienes y servicios, abandono por parte de las autoridades, el aumento de grupos ilegales y delincuenciales (designados como “trochas”) que se han establecido allí, (Equipo Sures, 2021).

Adicionalmente se aprecian las problemáticas del sector que están dentro de los distintos aspectos que afectan directa y notablemente en el espacio público y la calidad de vida urbana de la gran cantidad de migrantes que transitan estos espacios, como de los habitantes del sector y los barrios relacionados directamente a través de sus vías y andenes.

En el aspecto ambiental, se encuentra el mal manejo de los residuos, junto con la falta de presencia efectiva de la empresa prestadora de servicios de aseo, lo cual ocasiona malos olores, agravado con la contaminación visual y del aire. De igual manera la contaminación auditiva por parte de los transeúntes y propios del lugar, por la congestión vehicular y la forma de operar el comercio informal con gran uso de elementos de alto volumen, en el aspecto vial se halló falta de cobertura en el transporte público, por lo que se encuentra como alternativa la presencia del transporte informal, la carencia de una planificación de movilidad y vías vehiculares en un estado deplorable. En el aspecto urbano entra la falta de infraestructura en el sector y la carencia de un espacio público óptimo, sumado a la escasa arborización y la falta de zonas verdes, ocasionando carencia de espacios de esparcimiento.

La población de La Parada ha aumentado gracias al gran flujo de migrantes venezolanos. “Cálculos de la Secretaría de Gobierno de Villa del Rosario muestran aproximadamente que 160 mil personas habitan la región en 2021, entre los cuales hay entre 40 y 50 mil migrantes venezolanos” (La Opinión, 2021). “Según Ezequiel Acuña, secretario de Gobierno de Villa del Rosario, el arribo de personas venezolanas al municipio ha impactado en la manera de cómo se vive acá, la población en Villa del Rosario se duplicó en unos pocos meses. Una gran transformación ha vivido el municipio y eso es algo totalmente visible” (La Opinión, 2021). Esta transformación

mencionada, ha producido efectos negativos para el sector, como el deterioro del territorio por ausencia de instituciones estatales, desprendiendo problemáticas como el aumento de la sensación de inseguridad social, alto grado de entropía urbana, configurando al territorio en una zona caótica, la pérdida del control y organización, la falta de sentido de pertenencia por parte de los habitantes, la informalidad que nace a partir de las nuevas formas de trabajar, la presencia de elementos que alteran el estado del entorno afectando el ambiente y una falta de ordenamiento del territorio urbano. Todas estas problemáticas incrementan de manera desmedida, en vista de que, se hace caso omiso a las actividades y dinámicas que están ocurriendo allí, e incluso repercuten en el AMC, pero principalmente, la zona de La Parada en donde su espacio público se convierte en un punto de alteración total del orden público y social.

## 2.2. Denominación del problema

### DENOMINACIÓN DEL PROBLEMA (CAUSAS Y CONSECUENCIAS)

<b>FACTORES</b>	<b>PROBLEMA</b>	<b>CAUSAS</b>	<b>CONSECUENCIAS</b>
<b>AMBIENTAL</b>	Deterioro de la capa ambiente y escasas de zonas verdes.	-Deficiencia en la administración en puntos de recolección de residuos. -El desconocimiento erróneo sobre el espacio público y	-Contaminación por una materia desechable con un alto índice de descomposición. - El agotamiento de los recursos primarios como el aire, agua e incluso el suelo.

		protección en las zonas verdes por parte de los transeúntes.	
<b>SOCIO – CULTURAL</b>	Deterioro del Espacio Público y falta de sentido de pertenencia por parte de la población.	-Dejación de las calles, parques y demás zonas públicas por parte de los transeúntes del sector la parada.  -Ausencia de control, cuidado y vigilancia por parte del estado para con los habitantes.	-Alteración de instalaciones, equipos y servicios necesarios para el espacio público, por consiguiente, infringe con los requisitos del confort del residente.  -Inseguridad pública, generando robos, descontrol, secuestros e incluso extorsiones hasta el punto de originar riesgo al país.

<p><b>ECONÓMICO</b></p>	<p>Informalidad y contrabando</p>	<p>-Deficiencia de actividades para el desarrollo de la productividad del país, por consiguiente, también del ciudadano.</p> <p>-Desplazamiento de ciudadanos extranjeros en búsqueda de oportunidades para su sostenimiento y el de su familia.</p>	<p>-Inestabilidad laboral, para obtener los servicios primordiales para el hogar (desempleo).</p> <p>-Escasos recursos económicos para generar empleo a los migrantes, obligándolos a tomar como única solución la informalidad.</p>
-------------------------	---------------------------------------	--	--

<p><b>FÍSICO – URBANO</b></p>	<p>Falta de acompañamiento gubernamental e infraestructura</p>	<p>-Descuido de las calles o vías por parte del estado, ocasionando el deterioro de las mismas.  -Deficiencia en los andenes por falta de lineamientos territoriales.</p>	<p>-Embotellamiento en la trama urbana, generando el flujo vehicular más lento provocando viajes más largos.  -Inseguridad con el transeúnte debido al deterioro de la malla vial y sus componentes.</p>
-----------------------------------	--	---	--

Tabla 1. Cuadro de Causas y Consecuencias

### 2.3. Preguntas Problematizadoras

¿De qué manera se puede generar un ordenamiento del espacio público del sector La Parada, con la finalidad de brindar condiciones óptimas para el orden público y social de este territorio?

¿Qué espacios se pueden diseñar con el objetivo de generar conciencia y cuidado del espacio público, para abordar la problemática de la apropiación del territorio por parte de los habitantes?

¿Qué características y cualidades se deben configurar en el espacio público del sector La Parada, como solución a los problemas ambientales?

#### 2.4. Justificación del Problema

El espacio público precisa el tema central en este proyecto de investigación, debido a que, es el protagonista del problema a resolver y conlleva una gran importancia a nivel urbano. Para lograr profundizar al respecto, se debe tener en cuenta que La Parada corresponde a un sector en el que se presenta un alto índice de flujo peatonal en consecuencia de encontrarse en una zona fronteriza donde factores políticos, económicos y sociales denominan la interacción y actividad de este territorio.

En el sector La Parada se encuentra un elemento conector que colinda con la Autopista Internacional de Villa del Rosario que conecta a Cúcuta con San Antonio del Táchira y funciona como vía principal (Ayala-García, 2014), se desenvuelve un registro elevado de ingreso al territorio fronterizo de alrededor de 60.000 personas diariamente y de salida de 38.000 personas que transcurren por vía terrestre a través del Puente Internacional Simón Bolívar (Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, 2021).

Partiendo de esta característica de frontera de la ciudad de Cúcuta y su zona inmediata de La Parada que se une directamente con Venezuela, este sector se convierte en un lugar de paso, donde transcurren diversas personas con el objetivo de realizar intercambios comerciales, pero, presentándose con una mayor intensidad desde el año 2015, a causa de los problemas de la realidad política que estaban aconteciendo. Venezolanos y colombianos que residían en Venezuela cruzaban la frontera para lograr adquirir en Colombia sustentos económicos y alimenticios, ocasionando que las dinámicas de movilidad poblacional continuas producidas en el espacio público influyan en él directamente y este se vea afectado por el gran movimiento de población que existe.

De acuerdo con lo mencionado por Ortíz Agudelo (2014), el espacio público determina el bienestar de la sociedad y las condiciones pertenecientes a la ciudad, donde se comprende como una sección del territorio en la cual los habitantes del lugar tienen la libertad de encontrarse y movilizarse; se cataloga como un espacio a la vista pública, central y que está al acceso de cualquier persona, generándose zonas que pueden prestarse para actividades y costumbres habituales en el día a día.

Esta definición que esboza lo que es el espacio público, permite que se realice una reflexión entorno sobre el espacio público de La Parada específicamente, la forma como está afectado, como consecuencia de la ausencia del estado, el abandono de lo público, la mala calidad de esta zona por la falta de sentido de pertenencia por parte de los habitantes, la caracterización que debería existir en cuanto a los espacios pertenecientes a los transeúntes, los automóviles, a las personas que ejercen comercio informal e invaden el territorio (Ayala-García, 2014), generando un problema en cuanto al orden determinado por las dinámicas urbanas que suceden, dificultando la vida colectiva de este sector.

Tomando en cuenta la falta de orden y el caos producto de la ausencia de comprensión y surgimiento de relaciones sociales asertivas que se presentan en el espacio público del sector La Parada, el llevar a cabo una renovación urbana en este espacio implicaría diversos beneficios que entran a solucionar de cierta forma problemas de índole social, a consecuencia de que, se proporcionarían áreas urbanas con finalidades de mejora para los habitantes y la interacción que se dan entre estos, brindando una zona en la que puede existir un cambio favorable con respecto a el abandono colectivo que se presenta actualmente y deriva una dificultad en el intercambio comunitario y la relación que tienen con el territorio, en donde el espacio

público se ve como agente principal debido a que en él se realiza, desenvuelve y desarrolla la construcción diaria de la vida en comunidad. (Caquimbo Salazar, Ceballos Ramos, & López Pérez, 2017).

### **3. Objetivos**

#### **3.1. Objetivo General**

Proponer un diseño urbano de ordenamiento de la movilidad y el espacio público del sector la Parada del municipio de Villa del Rosario, en el Área Metropolitana de Cúcuta (A.M.C), en el marco del “Proyecto Metropolitano de renovación urbana fronteriza”

#### **3.2. Objetivos Específicos**

1. Analizar los factores que inciden en la movilidad y espacio público del sector La Parada para clasificar y priorizar la intervención.
2. Elaborar una propuesta de solución funcional en respuesta a los resultados del diagnóstico, como principio de esquema básico para el diseño del espacio público del sector de la Parada.
3. Elaborar una propuesta de solución funcional en respuesta a los resultados del diagnóstico, como principio de esquema básico para el diseño del espacio público del sector de la Parada.

## **4. Alcances y limitaciones**

### 4.1. Alcances

En este proyecto de investigación en modalidad pasantía, se busca dar apoyo al planteamiento de la renovación urbana del sector La Parada en el área metropolitana de Cúcuta, pretendiendo examinar los elementos que corresponden e influyen directamente con el desarrollo del espacio público, de este sector con la finalidad de gestionarle un ordenamiento que tenga la capacidad de brindar unas condiciones óptimas.

### 4.2. Limitaciones

Dentro de las limitaciones para esta investigación se contempla que gracias al periodo determinado en el que se llevará a cabo el proyecto de grado en modalidad pasantía, se encuentra la dificultad para finalizar en la totalidad el plan de la renovación urbana del sector La Parada, debido a la magnitud y el tiempo que conlleva. En cuanto al aspecto conceptual e investigativo del proyecto, existe complejidad para obtener la información técnica total e insumos por parte del municipio, dado que, se encuentran en un proceso de revisión del Plan Básico de Ordenamiento Territorial (P.B.O.T) para renovarse como Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T).

## **5. Estado del Arte**

La ciudad de San José de Cúcuta ha sido a lo largo de la historia un hito de carácter comercial desde el periodo republicano (Siglo XIX) y es uno de los principales lugares de tránsito, de entrada y salida de la frontera con la República Bolivariana de Venezuela, siendo el principal centro de acopio y paso por obligación para las mercancías que tienen

origen el interior del país y serán exportadas con destino a diferentes países tomando por salida el lago de Maracaibo (Lemus, 1983).

A su vez la ciudad de San Antonio del Táchira es la capital del municipio de Bolívar, la cual está ubicada en el Estado Táchira de la República Bolivariana de Venezuela, esta ciudad limita directamente con La Parada, un barrio que hace parte del municipio de Villa del Rosario y pertenece a el AMC, un espacio que se configura como una zona de frontera donde gracias a su ubicación estratégica se producen un intercambio de ventas y actividades debido a que se desarrollan en un espacio urbano que se determina como un corredor donde convergen diversas dinámicas, pero, también se producen múltiples problemáticas.

Históricamente, durante el siglo XX, las personas se empezaron a establecer en las zonas aledañas a las vías que daban acceso a la frontera, donde funcionaban como puertos de vía terrestre para cumplir la finalidad de conexión entre ciudades. Una de las principales razones por las que se desarrolló y creció la ciudad de San José de Cúcuta, fue la dinámica comercial que se empezó a presentar, gracias a que, existían distintos asentamientos cercanos con actividades que incrementaban las actividades económicas como los de la zona fronteriza (Urdanet Q, 1988). Las relaciones entre estas personas se configuraban en un constante estado de movilidad humana que transcurrían de acuerdo a las condiciones sociales, económicas y políticas que se encaminaban a través del tiempo, constituyendo esta zona fronteriza en una de las más dinámicas y complejas de América Latina, con características particulares con los gobiernos de Colombia y Venezuela que han precisado con claridad la historia de este espacio fronterizo. Fue así como en el año 1919, con respecto al acuerdo diplomático para aunar la relación entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela se lleva a cabo la obra de construcción

del puente internacional sobre el río Táchira de acuerdo al artículo 3 de la ley 54 de 1919 y siendo inaugurado en julio del año 1927. (Fundación Arquitectura y Ciudad (FAC), 2014)

A lo largo del siglo XX debido a la industria petrolera, Venezuela se favorece gracias a que se convierte en un país exportador y a la tasa de cambio de la moneda venezolana (el bolívar), por lo que la ciudad de San José de Cúcuta se comenzó a concebir como un punto con condiciones óptimas para las oportunidades laborales y comerciales (Álvarez de Flores, 2007). A partir de este intercambio comercial, se presentó un desarrollo económico, a la vez favorable para la existencia de actividades ilegales de diferentes bienes tales como gasolina, comestibles, y muchos otros tipos de mercancías del país e internacionales que incrementaban la actividad económica para los cucuteños y venezolanos que venían a la ciudad gracias a los precios.

En vista de estas situaciones y actividades económicas que se tomaron la ciudad, comenzaron a presentarse circunstancias que ameritaban un desarrollo entre ambos gobiernos, por lo cual, se dio comienzo a la construcción de un nuevo puente internacional que llevaría por nombre “Puente Internacional Simón Bolívar” en San Antonio y Villa del Rosario (especificando en el sector de La Parada), sustituyendo el antiguo paso estrecho en donde podían transitar únicamente un vehículo en una dirección. El Puente Internacional Simón Bolívar fue inaugurado en febrero de 1962, la obra en construcción fue llevada a cabo por parte de ambos gobiernos y tuvo asistencia de los presidentes de Colombia, Alberto Lleras Camargo y Venezuela, Rómulo Betancourt (Señal Memoria RTCV, 2015), en donde el nuevo puente cuenta con unos 315 metros de largo, 7,3 metros de ancho y 2 carriles, fue configurado como un lazo nuevo entre los dos países. De esta manera, la movilidad humana y las actividades económicas se consolidaron, gracias a que

ingresaban a la ciudad con el objetivo de realizar compras de todo tipo. (RTVC Sistema de Medios Públicos, 2022)

El viernes 18 de febrero de 1983, el bolívar sufrió la mayor devaluación en los ciclos económicos que ha vivido el país de Venezuela, antes de la fecha mencionada se cotizaba a \$16.80 pesos hasta ese día en el que pasó a \$8 pesos, ahí comenzó la constante devaluación que aún no se ha detenido. A partir de esta década de los 80, se comienza a evidenciar un choque violento en las economías produciendo el cierre de industrias y establecimientos comerciales, efectos negativos a la jornada laboral, un incremento en el grupo de personas con una situación en la que ya no contaban con empleo y el regreso a Cúcuta de personas colombianas que estaban residiendo en Venezuela (Ordoñez, 1977), esto sumado a las consecuencias de la crisis del café que surgió en base a la clausura del pacto del cafetero que suspendió las exportaciones de Colombia, factores que disponen del territorio y su impacto político, la situación de violencia armada por grupos organizados en Colombia y debido a la carencia de empleo surgen las estructuras de finanzas económicas a través de ventas informales como lo es el contrabando, un suceso que se manifestó y precipitó, en la ciudad de San José de Cúcuta y su departamento de Norte de Santander. La liquidación de varias empresas, el desempleo y el retorno de trabajadores colombianos que incrementaron la población y el comercio informal en la frontera. (Suárez Plata, 2015)

Con la llegada del siglo XXI, llegaron problemas de la seguridad con respecto a la frontera y los diversos espacios de relación y diálogo. En relación con el estado económico de la ciudad, el índice de precios al consumidor se estableció con una inclinación a permanecer por encima del índice nacional, con distintos factores que presentaron un alza en distintos bienes y servicios. Exactamente en el año 2003, Venezuela estableció un esquema de

control que funcionaría como un regulador y administrador de la compra y venta de divisas con una tasa de cambio fija, pero, que con el paso del tiempo se fue devaluando en diferentes sucesos, de este modo, el gobierno venezolano se configuró como la única entidad absoluta para las operaciones cambiarias y se establece CADIVI, la Comisión de Administración de Divisas, que sería un sistema que proporcionaría un control preventivo para el paro petrolero y en el que las operaciones de la petrolera de Venezuela se vieron afectadas.

En este mismo año se dio inicio a una etapa de tensión política con Venezuela debido a que por múltiples razones surgieron olas de violencia entre ambos países que trajeron consecuencias negativas a las zonas fronterizas como la delincuencia y los que ya han existido anteriormente, el contrabando y el tráfico de estupefacientes. Con respecto a estas problemáticas, se llevaron a cabo algunas medidas para controlar el tráfico aéreo que efectuó en una reducción de la aviación comercial, en efecto a los persistentes derribos de aviones de tamaño reducido que se apropiaban del espacio aéreo de Colombia y podían llegar a ser señalados como narco aviones. En el año 2004, persiste la tensión política entre ambos países y va incrementando su complejidad en vista de los esfuerzos de Hugo Chávez, presidente de la República Bolivariana de Venezuela por dar su apoyo de forma política a las FARC (BBC Mundo, 2009).

Para el año 2005, se produce un incremento exponencial en la economía de Venezuela, gracias a que, en el petróleo se da un alza de precios que se mantuvo hasta la fecha (Diario El Tiempo, 2005). Esto aumenta notablemente en el gasto público, porque, dio la posibilidad de reducir la inflación y cierre al año del país con un superávit comercial de 25.359 millones de dólares. Pese a esto, la tensión política mencionada anteriormente se mantuvo en una alternancia en los periodos sobre la relación entre estos: el acercamiento

y la discordia, llegando a empeorar toda la situación con la captura de un líder de las FARC en el país de Venezuela, en el cual atribuían de la responsabilidad a Colombia de quebrantar el gobierno propio de Venezuela, causando que los diplomáticos del país abandonaran su puesto por orden del expresidente Hugo Chávez, retirando cualquier proceso supranacional que generará una relación directa entre los dos países con respecto a su economía, con una limitación de hasta el 80% de los productos que tenían origen de Colombia en Venezuela (Ramírez, 2006). El 24 de enero del año 2005, se hace cierre a la frontera afectando al país en la distribución de gasolina y el poco acceso al gasoducto del Caribe.

En el año 2006, se evidencia en el aspecto social que Venezuela abandona la Comunidad Andina (CAN) y el Grupo de los Tres (conformado por México, Colombia y Venezuela) (Diario El País, 2006), lo que da lugar a una falta de certeza frente a las relaciones del componente económico de Colombia y Venezuela, en consecuencia, de la denuncia que hizo Venezuela en base al acuerdo de Cartagena por la oposición a los acuerdos de libre comercio que desarrollaban Colombia y Ecuador (Sainz Borgo, 2007). Así, como Venezuela se vio afectada por las relaciones políticas, hizo lo necesario para restaurarse debido a la carencia de importaciones desde Colombia fundando una empresa del estado Suministros Venezolanos Industriales S.A. – SUVINCA, donde su objetivo era concentrar las importaciones con la dirección del estado directamente para dirigir la distribución que se llevaría a cabo. Aun así, esto produjo que existieran desacuerdos entre empresas privadas y el gobierno que rechazó imposiciones cambiarias y comerciales estando a favor por una independencia mayor para hacer sus transacciones de manera independiente con Colombia (Álvarez, 2009).

Se observa entonces un grupo de población flotante que se dirigía a la ciudad de Cúcuta para poder abastecer sus necesidades, mientras esto ocurría, las personas venezolanas optaban por realizar transacciones de manera internacional en la administración estatal, ya que, le traía más beneficios debido a la tasa cambiaria del bolívar por cada dólar. Al año siguiente, en septiembre las personas encargadas de efectuar el transporte de nacionalidad venezolana, realizaron un bloqueo en forma de oposición por el pago correspondiente que se tenía que dar en los peajes en Colombia. A raíz de esto hubo un bloqueo comercial en el que Hugo Chávez hace una invitación a el expresidente Álvaro Uribe Vélez en no seguir cobrando el pago del peaje.

El 2008 se puede categorizar como un año crítico debido a las relaciones binacionales que existen entre los dos países, para comenzar, en el mes de enero el expresidente Hugo Chávez hizo la petición a la comunidad internacional para que se suprimiera el nombre de terroristas a las guerrillas (Diario El País, 2008). En correspondencia de que habían dejado en libertad a secuestrados recientemente, al mismo tiempo ordenan que haya un reconocimiento como grupos combatientes a las FARC y el ELN. En marzo de ese año se presenta una crisis bilateral que causa una fragilidad en la región a raíz de un ataque que destruye un campamento del guerrillero Raúl Reyes ubicado en la frontera con Ecuador, el cual fue ejecutado por las fuerzas militares de Colombia. A la vez el expresidente Álvaro Uribe hace pública la acusación al mandatario Hugo Chávez en presencia de la corte penal internacional, porque, él daba su apoyo a las fuerzas armadas ilegales, esto produjo que Chávez fracturara las relaciones diplomáticas ordenando que se cerrara de manera temporal la embajada de Venezuela en Bogotá y movilizándolo los poderes militares venezolanos a los territorios fronterizos debido a que en estos se encontraban mayores interacciones. Este enfrentamiento se subsana de manera parcial en

la cumbre de Rio, en la que se hace pública la apertura nuevamente de la embajada frente a el compromiso de no realizar la amenaza de denuncia. (Reuters News Agency, 2010)

Para el año 2009 se da apertura a un nuevo periodo, en el mes de marzo presentó sus primeras disconformidades por las manifestaciones hechas por el presidente electo Juan Manuel Santos, el cual declaró que perseguir a “terroristas” que no se encontraran en territorio nacional era una acción considerada razonable como defensa, debido a lo cual el mandatario venezolano calificó a Santos como una “amenaza para el continente”. No obstante, pese a que el ambiente no permaneció tenso, hasta el mes de julio en el que se firmó el acuerdo de ámbito militar entre Colombia y los Estados Unidos, esto hizo que surgiera un disgusto en el presidente venezolano el cual aseguró que estaba en la obligación de analizar las relaciones con Colombia. Después de esto Suecia responsabilizó a Chávez de proporcionar armas vendidas por el país europeo a las FARC, por lo que el presidente venezolano pone en acción la orden de retirar la embajada de Bogotá y bloquear las relaciones diplomáticas y comerciales clausurando ese año con una exhortación a la población venezolana en disponerse para la “guerra”. En el 2010 el contexto político se ve con una tensión superior a causa del nuevo presidente electo Juan Manuel Santos, la posesión de pruebas materiales de la asistencia de grupos al margen de la ley en el territorio venezolano, argumento por el cual el 22 de junio el presidente Chávez comunica la ruptura absoluta de las relaciones diplomáticas con Colombia. (Reuters News Agency, 2010)

En cuanto al componente económico con el productivo intercambio de los envíos originarios de Venezuela, tuvieron una transición al convertirse en algo absolutamente innovador, en donde se reconocía que si para el año 2005 se remitían 11 millones de dólares, para el año 2011 se remitieron alrededor de 500 millones de dólares, esto dio

lugar a un esparcimiento y un fuerte aumento del sector comercial e inmobiliario en Cúcuta y Norte de Santander, al mismo tiempo fomentado por el proyecto de vivienda gratuito para los ciudadanos de Colombia que se encontraban en suma escasez para subsistir, un plan que estaba encabezado por el presidente Juan Manuel Santos.

El año 2012, se llevaron a cabo las elecciones presidenciales en la fecha del 7 de octubre de 2012, en donde se enfrentaron Henrique Capriles y Hugo Chávez, con su postulación para ser reelegido en el país bolivariano, el mandatario venezolano Chávez tuvo al final el triunfo, debido a que, fue reelecto, llevando a cabo su tercer mandato continuo y a Nicolás Maduro que fue designado como su vicepresidente (Deutsche Welle, 2012). El Bolívar fue una circunstancia elemental en el campo de los negocios y otras financiaciones, en consonancia a las encuestas de apreciación puestas en funcionamiento por la Cámara de Comercio de Cúcuta llevadas a término en 500 empresas en el año 2012 a los sectores comerciales, industriales y turísticos. Los empresarios expresaron que el Bolívar seguía manteniéndose como un factor de gran determinación, lo que compromete la escasez de personas que adquieran productos de nacionalidad venezolana en los comercios de Cúcuta. Mientras que las personas relacionadas con las actividades industriales expresaron que la dependencia de la moneda venezolana tuvo una gran importancia a nivel local. A finales del año 2012 la moneda venezolana mostró escasas cotizaciones, esta se cambiaba a razón de 0.12 y 0.13 centavos de pesos en el territorio fronterizo, perdurando la proyección a la disminución del valor del bolívar por parte del gobierno de Venezuela. El 5 de marzo del año 2013 muere de cáncer el mandatario venezolano Hugo Chávez, tras este hecho el 9 de marzo se designa a Nicolás Maduro como nuevo presidente de la república bolivariana de Venezuela.

Para el 19 de agosto del año 2015, el presidente del país bolivariano Nicolás Maduro impone una orden para dar cierre a la frontera que conectaba con San Antonio del Táchira y Ureña, en un inicio este era un cierre transitorio ordenado únicamente por 72 horas, posteriormente se dictamina como un cierre con un tiempo indeterminado, implicando a su vez los accesos de frontera por los departamentos de La Guajira y Arauca. Este suceso implicó una problemática con gran relevancia para la zona fronteriza debido a este cierre en la frontera de Colombia y Venezuela (Voz de América Noticias, 2022).

En el enunciado que expresó el presidente Nicolás Maduro, se recalca las razones que llevaron al cierre de la frontera como los motivos de limpiar los hechos que perjudican a la sociedad con infracciones en oposición del orden público, grupos armados al margen del gobierno, exportación de comercios ilegales, secuestro y comercio de drogas tóxicas e ilegales, también se hizo pública la ejecución de un plan acondicionado de cierre y movilización de 3.000 hombres del ejército nacional para la ubicación de los grupos paramilitares.

Tras el suceso del cierre de la frontera, empezaron a perseguir a los ciudadanos de Colombia que no han efectuado su proceso de tramitación de los documentos venezolanos, de acuerdo con las cifras autorizadas por la cancillería de Colombia, el conjunto de servicios profesionales para la administración de riesgo de desastre, exhibieron datos del mes de septiembre de 2015, una cifra de 17.027 personas en la inscripción única de víctimas, lo que se le suman la cifra de 19.179 niños menores a 5 años de edad que tuvieron atención, de los mencionados 1989 niños fueron reclutados por intermedio de los corredores comunitarios, las cualidades que conformaban las acciones tomadas por el gobierno nacional para la atención apropiada de las personas que regresaron a Colombia.

En consonancia a las cifras expuestas por la Cancillería Colombiana y el Centro de Estudios Políticos perteneciente a la Universidad del Rosario, en medio de las fechas del 23 de agosto y el 7 de octubre del año 2015, se presentaron 1821 colombianos que ingresaron ilegalmente y más de 22.000 salieron del país bolivariano, debido al temor suscitado por las medidas que emplearon las fuerzas armadas de Venezuela por dictamen del presidente Nicolás Maduro.

Referente a las dinámicas económicas se hace evidente como se presentaron consecuencias en este componente por las relaciones políticas que se quebraron por muchos aspectos. Desde el año 2008 comenzó a disminuir la efectividad en la economía de Venezuela y por ende las actividades comerciales presentadas distintivamente en el año 2015 entre ambos países por el cierre del paso que conectaba a Colombia y Venezuela.

Las consecuencias evidentes para el territorio fronterizo implicaron pérdidas que se identifican en cifras exhibidas por el DANE, las ventas previas de Colombia a Venezuela presentadas antes del cierre del paso fronterizo eran de 94 millones de dólares, posterior al cierre del paso fronterizo las ventas disminuyeron a un valor de 59 millones de dólares, ventas en las que la mayoría fueron transportadas por vía aérea a través de aviones o por vía marítima. El director de la Cámara de Comercio de Cúcuta, José Miguel González expuso cómo disminuyeron las ventas comerciales hasta un 30% en Cúcuta a través de una entrevista emitida para CNN donde expresó: "A eso súmele todas las pérdidas por el cese de exportación de materias primas, alimentos y otros productos por la zona de frontera. Los camioneros están quebrados y al borde de cerrar sus empresas. El comercio está afectado porque los venezolanos venían aquí a comprar sus cosas y los colombianos

iban allá a lo mismo por el cambio diferencial y la escasez en el vecino país" (Cable News Network, 2015).

Buscando una solución para el cierre de la frontera declarado por Nicolás Maduro, para el año 2015, el presidente Juan Manuel Santos plantea un primer encuentro de carácter diplomático que se llevaría a cabo con los cancilleres respectivos en la fecha del 21 de agosto en Costa Rica en el transcurso del foro de Cooperación América Latina-Asia del Este, determinando una primera reunión el 22 de agosto. Se empiezan a dar ejecutadas las operaciones militares del país de Venezuela para deportar a ciudadanos colombianos y el gobierno colombiano se pronuncia el 25 de agosto para solicitar respeto por los ciudadanos pertenecientes al país, tras esto el 26 de agosto se dio la reunión entre ambos países por medio de sus cancilleres donde a pesar de que surgen buenos resultados continúa existiendo esta deportación en grandes cantidades de colombianos. (Radio Programas del Perú, 2022)

Para el año 2016, un grupo de voluntarias llamadas "damas de blanco" comenzaron a presionar y gracias a esto para el 10 de julio se permite por parte del presidente abrir provisionalmente el paso fronterizo, permitiendo a los venezolanos poder proporcionar de sustentos para alimentarse y medicamentos, suceso que volvió a ocurrir el 17 de julio para que los venezolanos consiguieran abastecer sus necesidades una vez más.

Para el 4 de agosto, los cancilleres de Colombia y Venezuela se reunieron con el objetivo de llegar a una resolución de los aspectos estratégicos de la apertura, esta reunión se presentó ante los presidentes y en la fecha del 11 de agosto se hizo pública la apertura nuevamente del paso fronterizo, pero de manera paulatina a partir de las 5:00 a.m. del día 13 de agosto del año 2015 (Voz de América Noticias, 2022). Luego de esto, en Caracas

se concretan nuevamente entre los cancilleres de los dos países los puntos estratégicos para dar apertura de la frontera, aun así, Nicolás Maduro emite la orden de clausurar el paso fronterizo peatonal de manera temporal con el fin de impedir que entren billetes de una cifra de 100 bolívares por el nuevo conjunto de monedas que estaban circulando en el país, donde se extendió por más de 72 horas.

En el año 2018, el presidente Juan Manuel Santos decide poner en funcionamiento un lugar físico para ejecutar la función de mando en Cúcuta para lograr realizar una observación de las medidas que fueron tomadas para el paso fronterizo y de esta manera obtener un control de las dinámicas migratorias y enfrentar el paso de contrabando para asegurar un orden y control del territorio fronterizo con Venezuela. Este punto de mando migratorio obtuvo resultados valiosos, porque, de más de 2169 personas que requerían de una investigación se pudo realizar un progreso comprobándolas, se llevó a cabo la verificación de la información de 4098 personas gracias a los controles que eran ejecutados en las vías, se identificaron 106 personas que no contaban con la documentación que estaba sujeta al reglamento, como se estaban observando incidentes sobre falsificaciones realizadas por empresas de transporte y comercio se combatió este problema con un proceso para verificar tarjetas de movilidad fronterizas, un proceso para la recuperación del espacio público, también se informó el derribamiento de 14 corredores ilegales conocidos como “trochas” con máquinas de construcción y se detuvieron por lo menos 100 automóviles venezolanos para monitorear el contrabando de gasolina y alimentos.

En el año 2019 debido al desempleo que existía en la ciudad se modificó las dinámicas que se presentaba y a la vez las condiciones en las que se encontraba la zona fronteriza ocasionando actividades económicas que no estaban avaladas por el estado, situación

informal que se presentaba mayormente en el sector de Navarro Wolf localizado por el anillo vial que circunda a la ciudad, estos comercios informales resultaban desfavorables, aun así por sus precios totalmente diferentes a los habituales, para las personas que buscaban obtener los productos de contrabando era una opción tentativa ,ya que, costaban menos del 50% del precio auténtico de los productos. Para el 22 de febrero de ese año, el magnate empresario británico Richard Branson realiza un concierto “Venezuela Aid Live” en el lado colombiano de la frontera con más de 32 artistas para poder reunir dinero para contribuir en la crisis migratoria que estaba sucediendo (Radio Programas del Perú, 2022). El 23 de febrero Juan Guaidó, líder de la oposición venezolana intenta ingresar una ayuda humanitaria a Venezuela desde la frontera en Cúcuta, esta situación ocasionó enfrentamientos y disturbios con las fuerzas militares del país bolivariano (Voz de América Noticias, 2022). Posterior a esto, el presidente de Venezuela toma la decisión de romper “todas las relaciones políticas y diplomáticas” con Colombia y otorgó un plazo de 24 de horas a todos los funcionarios diplomáticos colombianos para que salieran de Colombia. En el mes de marzo se sitúan más contenedores de los que ya habían ubicados en el Puente Internacional Tienditas, para los días 7 y 8 de junio Nicolás Maduro dictamina abrir los pasos fronterizos con Colombia por el estado Táchira. Por otro lado, el día 21 de noviembre el gobierno colombiano cierra completamente la frontera durante 24 horas debido a las convocatorias del paro nacional. Con todos los acontecimientos vividos en la frontera las problemáticas incrementan y se instauran fuertemente en la ciudad inquietando tanto a los ciudadanos de Cúcuta como a sus autoridades, en el momento que el presidente Iván Duque fue a Cúcuta para dialogar sobre el tema de la migración y Venezuela, unas de las problemáticas que más fueran aclamadas para llegar

a una solución fueron la inseguridad y la delincuencia, debido a que, se había incrementado la tasa de homicidios en el departamento de Norte de Santander.

Para el año 2020, la pandemia del coronavirus trae vulnerabilidad e incertidumbre para la contribución internacional y los movimientos que tomarían los gobiernos, como la reglamentación transitoria que tomaron para la protección de los migrantes de Venezuela. En el año 2021 para la fecha del 2 de junio, Colombia decidió comenzar a abrir de manera gradual los pasos fronterizos con Venezuela en las vías terrestres y fluviales, los cuales se encontraban cerrados desde el mes de marzo del año 2020 debido a los controles dictaminados para controlar la pandemia del COVID-10. Para este mismo en octubre 5 el presidente Iván Duque manifestó estar presto para retomar las funciones de los diplomáticos en Venezuela que habían cesado en el año 2019, al igual que el presidente Nicolás Maduro realiza una exhortación a Colombia para restablecer las relaciones diplomáticas como de carácter comercial.

El año 2022 tuvo lugar para las elecciones presidenciales en Colombia, las cuales se llevaron a cabo el 19 de junio en donde es elegido el político de izquierda Gustavo Petro, un aspirante que estaba dispuesto a dar apertura nuevamente a la frontera con Venezuela y lograr a reabrir las relaciones diplomáticas, siendo el 7 de agosto posicionada como presidente de Colombia (Radio Programas del Perú, 2022). El 11 de agosto Gustavo Petro nombra como nuevo embajador de Colombia en la República Bolivariana de Venezuela a Armando Benedetti y por parte de Venezuela nombran a Félix Plasencia como embajador de Venezuela en Colombia. Se realizó un encuentro entre los gobiernos de ambos países el 8 de septiembre donde dieron anuncio para dar apertura al paso fronterizo el 26 de septiembre. Los días 20 y 21 de septiembre entidades de los territorios fronterizos y los gobiernos respectivos llevaron a cabo encuentros para analizar los puntos

estratégicos de la frontera y lograr un control de cómo se realizaría la apertura y el tránsito de ella. La apertura de la frontera se dio con un acto encabezado por el presidente colombiano Gustavo Petro, los ministros de Comercio, Industria y Turismo, Relaciones Exteriores y Transporte, contando con el tránsito de camiones de Colombia y Venezuela con distintos productos. Para el mes de octubre en los días del 6 y 7 de octubre se reunieron los gobiernos de ambos países para dar solidez a las relaciones de componentes como el comercio, la producción, el turismo y la inversión. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022)

Han existido a lo largo de la historia cronológica entre la frontera de Colombia y Venezuela diversos sucesos que han establecido las dinámicas que se producen allí, que por lo tanto, comenzaron a componer el significado de una frontera que ha atravesado un conjunto de hechos que la han configurado como una frontera compleja, donde han sido protagonistas los componentes políticos, sus gobernantes respectivos y las relaciones que estos han compartido, estas características determinaron múltiples factores que no solo influyeron en Villa del Rosario donde se encuentra el paso fronterizo con el Estado del Táchira, paralelamente también con el departamento de Norte de Santander, donde se aprecia que estas problemáticas afectan en la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo óptimo que pueda llegar a tener un impacto positivo para todo el área metropolitana.

Añadiendo a la importancia que tiene el conocer la historia de cómo se han venido desarrollando diferentes sucesos que han influido en el sector La Parada y su espacio público al ser una zona fronteriza, se hace una reflexión de cómo estos hechos históricos no son ajenos a el estado en el que se encuentra el territorio, debido a que, son zonas que funcionan como “corredores” al contar con actividades que se desenvuelven en torno a

las necesidades de las personas y las declaraciones generales que establecen los gobiernos. (García & Angarita, 2014) No obstante, se agrega una revisión bibliográfica que se enfoca en el tema del espacio público del sector de La Parada. El estado del arte al ser una modalidad de investigación en la cual se permite examinar los diferentes estudios relacionados al espacio público de La Parada, brinda un panorama mucho más amplio para lograr profundizar las distintas maneras en las que se ha abordado el tema de interés (Palacio, Granados, & Villafañez, Guías para construir estados del arte., 2016). Es de gran importancia analizar el espacio público y los distintos factores que influyen en su condición como un territorio sin orden y en deterioro, ya que, los espacios públicos existentes deben encontrarse en óptimas condiciones, al ser espacios que nos pertenecen a todos los ciudadanos de un lugar en específico, convirtiéndose en lugares de encuentro, de paso y donde transcurre la vida rutinaria de muchas personas. Al encontrarse en la zona fronteriza del área metropolitana de Cúcuta, que es la puerta que abre a Colombia internacionalmente y entender que el espacio público que se halla en la actualidad es deficiente para la demanda en cuánto a personas se refiere, trae alusión el por qué se debe tratar este problema y analizar qué incide allí para lograr llegar a posibles soluciones.

Para la revisión bibliográfica se tuvo claro que se quería tener por referentes documentos que hablaran específicamente del sector de La Parada y su espacio público. La base de datos que se recopiló contiene tres artículos que tratan puntualmente con el sector de La Parada, en ellos se refieren a temas como el espacio urbano de la zona fronteriza entre Colombia y Venezuela, el análisis de este espacio público como un caso de estudio. Los criterios que se utilizaron para la selección de las fuentes utilizadas fueron la ubicación geográfica exacta del lugar de estudio y que el tema en específico tratara del espacio público.

De acuerdo a la revisión de los artículos se mencionan a continuación por orden cronológico, siendo Una mirada al espacio público de la frontera colombo-venezolana de Ayala Garcia, Erika Tatiana and Rodríguez Angarita, Rubén Darío para el XI Congreso Argentino de Antropología Social, Rosario en el año 2014. En este artículo nos hablan sobre como el estudio sobre el espacio público ha transformado la percepción y comprensión de la forma la que las personas hacen uso de él y se apropian del territorio, se generan nuevos campos de investigación y se adoptan enfoques interdisciplinarios que trascienden la perspectiva práctica de la arquitectura. Mencionan como esto ha permitido la conexión de conceptos puntuales como la memoria, el sentido de pertenencia, la conexión emocional con un lugar y la territorialidad. Se profundiza y reflexiona sobre el espacio vital de las personas que en su día a día hacen suyo y transforman el entorno en el que viven y se desenvuelven. Es una manera enriquecedora de lograr explorar la manera en que las personas interactúan con el espacio a su alrededor y cómo este proceso afecta su vida cotidiana. Así que lo que realizó fue aplicar una metodología cualitativa, en la cual se introdujeron en el terreno realizando así un trabajo de campo. Se utilizó la observación participante como herramienta para obtener datos valiosos. Esta metodología fue de gran provecho debido a que, no se estaba mirando desde afuera la situación, por el contrario, se involucró en el espacio para lograr captar lo que ocurría en el sector. Se llevó a cabo un análisis simultáneo de cómo las personas perciben el espacio en relación con el territorio. Este estudio abordó las bases teóricas derivadas de la arquitectura y la organización territorial, contrastándolas con la realidad observada durante el trabajo de campo. Concluyendo, se encuentra en este artículo la importancia que conlleva el entrar en profundidad con respecto al espacio público y entrar en comprensión de como las personas que son las autoras de los diferentes tipos de actividades, influyen en la forma

en la cual se percibe el entorno inmediato y la importancia que tiene a la hora de investigar implementar herramientas como el trabajo de campo con la finalidad de introducirse en el sector y poder analizar de una manera mucho más detallada estando en el sitio en el cual las personas se desenvuelven.

En la Aproximación al análisis del espacio fronterizo colombo-venezolano La Parada como caso de estudio de Ayala-García, Erika Tatiana, & Rodríguez-Angarita, Rubén Darío para la Bitácora Urbano Territorial al igual que el artículo anterior del año 2014. En este análisis se hace presentación de diversas maneras en las que las personas utilizan, se apropian y transforman el espacio urbano en el corregimiento de La Parada. Se hizo una revisión de documentos que comprendieran información relacionada a conceptos clave como ciudad, frontera, espacios binacionales y espacios públicos. Después de este contexto teórico, se enfocaron en la realidad tangible de la vivencia de la zona fronteriza, cómo se desarrolla y expande en medio de la informalidad. Se optó por utilizar una metodología con enfoque cualitativo, haciendo uso de herramientas como la observación participativa. Estas herramientas dieron indicaciones valiosas para llevar a cabo el diagnóstico y llegar a entender las características del sector. Como resultado, se obtuvo el cómo la gente en el sector de La Parada da diferentes usos, se apropian y transforman el espacio urbano. Dando una perspectiva interesante al observar cómo la comunidad interactúa con su entorno y moldea el área de acuerdo con sus necesidades y experiencias.

Por último, encontramos Encuentros, desencuentros, usos y apropiaciones en el espacio urbano fronterizo colombo-venezolano de Ayala García, Erika Tatiana; Hernández Suárez, César Augusto para la Revista Encuentros en el año 2017. El artículo explora cómo la gente en el sector de La Parada, en la frontera con Venezuela, percibe la calidad de vida urbana. El análisis se centra en las características sociodemográficas de los

residentes y destaca cómo las regiones desempeñan un papel fundamental en el desarrollo de sus potencialidades. La muestra se utilizó por medio de una encuesta adaptada del "Índice interesante al descubrir que, pese que hay una perspectiva negativa en la calidad de vida urbana con respecto al espacio público, problemas en el componente ambiental y los servicios básicos, existe un nivel alto de satisfacción en la zona, en vista de que, las personas han conseguido adaptarse y realizar cambios en relación a los usos del suelo para conseguir satisfacer las necesidades sociales y económicas del entorno. Dando como conclusión, el panorama amplio que se abre al observar las dinámicas locales y cómo estas tienen una gran influencia en la percepción de la calidad de vida de las personas, que a pesar de los retos que afrontan en sus vidas rutinarias, encuentran maneras de hacer que la vida en esa área funcione para ellos.

Después de haber examinado las referencias que hicieron parte de este estado del arte en donde se puede observar la clara e importante relación que existe con proyecto de renovación urbana del sector de La Parada, encontramos apuntes y datos relevantes para enriquecer la información que se tiene acerca de esta zona fronteriza. Se resalta el papel fundamental que tiene la investigación para analizar temas como el espacio público de un lugar, en este caso, de una zona de frontera con una alta dinámica comercial y socioeconómica, dado que, se requiere estar inmersos en el entorno y lo que sucede allí para lograr generar argumentos que develen las problemáticas que existen en el sector, siendo una de las más preocupantes, el caos y deterioro que se presentan en la actualidad.

## **6. Marco Referencial**

En los antecedentes presentados, se examinan tres proyectos relevantes relacionados con la mejora de espacios públicos y la calidad de vida en diferentes contextos geográficos. A nivel internacional, el proyecto arquitectónico de Susana Paganini en Argentina abordó la vulnerabilidad del espacio público y propuso soluciones desde una perspectiva social. A nivel nacional, Alejandra Mariana Daza Puerto en Bogotá desarrolló una estrategia urbana que integró elementos naturales para revitalizar un sector con crecimiento informal. A nivel local, Karen Daniela Ramírez Jáuregui en Cúcuta se centró en el reordenamiento del Parque Lineal del Río Pamplonita, buscando la recuperación de espacios públicos y la conexión de la ciudad. Estos antecedentes brindan ejemplos valiosos para la propuesta actual en este estudio.

### 6.1. Referentes

#### **6.1.1. Referente Internacional**

#### **El proyecto arquitectónico del espacio público vulnerable por la arquitecta Susana Paganini**

En el proyecto de la Arquitecta Susana Paganini, realizado en la facultad de Arquitectura Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario, Argentina en el año 2000, se encontraron unas problemáticas en cuanto a la vulneración del espacio público, por lo tanto, se han formulado estrategias para poder replantear y mejorar la calidad de vida de los habitantes en cuanto a su entorno más cercano.

Tiene como propuesta mejorar un proyecto Arquitectónico, con nuevas intervenciones del espacio público desde sus aspectos sociales, mejorando la calidad de la ciudad, formulando y acondicionando conflictos en el tiempo y espacio creando un lugar único y particular, todo esto desde la perspectiva disciplinar, en forma de fronteras de intereses particulares e intereses comunes, en la participación del espacio público contemporáneos.

De esta manera se debe analizar algunos referentes Arquitectónicos en situaciones vulnerables, que tengan resueltos estos inconvenientes, llegando a mejorar estas complicaciones en el espacio público y zonas de interés colectivo, a su vez se construye un documento con los ejemplos anteriores para facilitar e indicar de manera eficaz los tipos de problemas semejantes, por lo que se llega como alternativa a formular soluciones reflexivas de los ejercicios subrayados en las problemáticas, teniendo una visión colectiva y diversa en la propuesta proyectual.

Propone cómo a través de intervenciones en el espacio público, se logra mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las interacciones de manera particular y colectiva, donde se fortalezca y desarrolle la conexión social, trabajando de una manera crítica sobre el espacio público vulnerable con la necesidad de reconocer y destacar las situaciones en las que se enfrentan y de esta manera tener una mejor claridad del problema y a su vez poder llegar a una solución más asertiva, logrando, como resultado un proyecto arquitectónico.

### **6.1.2. Referente Nacional**

#### **Propuesta urbana de espacio público popular a partir de los principios de comportamiento emergente del Sector Potosí (La red de espacio público popular como componente estructurante de diseño urbano)**

La iniciativa del proyecto es el ordenamiento o planificación del crecimiento de la ciudad, que actualmente ha tenido cambios constantes en las estructuras como también en el ámbito social; estos sucesos llevan a entender a la ciudad como un organismo vivo que tiene constantes cambios, movimientos y expansión, buscando una solución para el control de las futuras transformaciones.

Planeando como objetivo primordial una propuesta estratégica urbana alternativa para el sector que, se ha iniciado de manera informal debido a la condición marginal del sur de Bogotá, gracias a las dinámicas no convencionales de su desarrollo urbano y manejando las estructuras naturales como uno de los factores determinantes del diseño, se generan espacios con riqueza cultural y de esta manera se consolida el cambio progresivo de la estructura urbana, en sus usos y actividades.

Basado en los siguientes conceptos se planteó la estrategia del proyecto:

- **CONECTAR:** se conectan los senderos peatonales ya que esta reconoce los tiempos y los espacios para una mejor circulación recibiendo la carga de los peatones en zonas de mejor condición espacial.
- **COMPLEMENTAR:** formular plazas y equipamientos al aire libre dando elementos que complementan y dan una mejor transición en el circuito, produciendo de esta manera relaciones entre los espacios.

- **FLEXIBLE:** son nodos verdes que cambian las conexiones del territorio y a las necesidades de la comunidad, formando de esta manera una unión de las calles y el espacio con la zona vegetal.
- **CICLO:** son tramos que dan vueltas constantes, también dan la referencia de un ambiente natural que retroalimenta el espacio.
- **CONFIGURACIÓN DE RED:** de esta derivan parques, zonas verdes materializadas en estaciones y articuladas a las calles y senderos peatonales.

### **6.1.3. Referente Local**

#### **Propuesta de reordenamiento urbano de un tramo del Parque Lineal del Río Pamplonita, en Cúcuta (Norte de Santander)**

El proyecto es desarrollado por Karen Daniela Ramírez Jáuregui, estudiante de Arquitectura de la Universidad Santo Tomás, Bucaramanga (División de Ingeniería y Arquitectura) en el año 2018. Intervención urbana en Colombia, la ciudad de Cúcuta, Norte de Santander, el enfoque de este proyecto es basado en la problemática actual del territorio de la ciudad evitando darle la cara al río, por lo tanto, el diseño del espacio público presenta un deterioro y entropía de las zonas de recreación cercanas a elementos estructurales e hídricos.

Teniendo como objetivo el ordenamiento físico de un tramo del parque lineal de la ciudad de Cúcuta, ubicado como punto inicial el puente Enrique Cuadros y finalizando en el puente García Herreros, tomando como base los lineamientos del referente del parque lineal, análisis, diagnóstico urbano para la caracterización del territorio.

En cuanto al análisis del proyecto se realizó un diagnóstico del sector que se va a intervenir, para ello se estudian los indicadores urbanos del sector “Análisis y Diagnóstico Urbano para la Caracterización Territorial” de la Arq. María Angelica Bernal, donde se realiza el estudio de manera cuantitativa, sencilla y directa para llegar a la formulación de la Estrategia de intervención.

Además, siendo esta una ciudad destacada por la cantidad de zonas verdes, privilegiadas por las fuentes hídricas, generando en los bordes de estas actividades fuertes que la población busca y se caracteriza por un mayor índice de paisajismo con sus elementos naturales, brindando a las familias Cucuteñas espacios de recreación, esparcimiento, ciclo rutas, lugares de deporte y demás.

Para finalizar el objetivo principal de este proyecto es recuperar el parque con una intervención paisajista utilizando completamente el área lineal, que tiene como límite áreas de residencia y el río pamplonita, con el fin de integrar la espacialidad y el funcionamiento en el área del parque y su entorno inmediato, formando un espacio de recreación a su vez con un factor de diseño y desarrollo del proyecto conecte la ciudad.

## 6.2. Marco Teórico

En este apartado se exponen las diferentes teorías que son soporte para el desarrollo del presente trabajo de investigación, que evidenciando la situación de La Parada, se contrastaran serie de conceptualizaciones que darán un aporte fundamental y el soporte científico que respaldará el estudio, en tal razón se abordarán los temas de renovación urbana, espacio público, revitalización, y desarrollo urbano sostenible, que son de vital importancia la intervención para la rehabilitación y mejoramiento de la

infraestructura urbana en La Parada sobre la autopista internacional que conecta con Venezuela, con la finalidad de encontrar la manera más correcta y adecuada de llevar a cabo el diseño y la conexión de zona fronteriza.

### **6.2.1. Renovación Urbana como elemento para el desarrollo de los países**

La renovación urbana se define como la modificación de diversos espacios públicos, incluyendo carreteras, parques y propiedades estatales financiadas por el gobierno, reflejada en planes de planificación y desarrollo. Según Tena (2018), la necesidad de renovar constantemente estos espacios se manifiesta de manera destacada en las zonas urbanas degradadas, y sus habitantes anhelan participar en este proceso. La comunidad en su conjunto considera esencial que los lugares que utilizan sean adecuados y mejoren con el tiempo. Por tanto, cada proyecto de renovación debe ser sometido a una investigación y análisis exhaustivos desde diversas perspectivas de impacto e idoneidad para garantizar un uso apropiado y la organización efectiva de sus funciones. Del mismo modo, el proyecto "La Parada" tiene como objetivo mejorar los espacios públicos y las áreas comunitarias para elevar la experiencia de quienes transitan por la Villa del Rosario.

Por su parte, Peña (2018) señala que uno de los desafíos más importantes de la renovación urbana basada en enfoques patrimoniales no necesariamente aborda conservacionismo, con el fin de promover un enfoque integrado que aborde en todas las circunstancias sus dimensiones espaciales naturales, así como sus aspectos culturales, ambientales, económico, social y político, esto es para prevenir y responder a los desalojos (gentrificación) y desplazamientos de poblaciones.

Existen diferentes enfoques de la renovación urbana, pero todos justifican destruir lo viejo para dar paso a lo nuevo y definirlo como una condición necesaria para la transformación urbana, es decir se refiere a la renovación como regeneración urbana, que actualmente considera central para una nueva generación de nuevas políticas urbanas, junto con términos como reparación, renovación, transformación, revitalización y reorganización (Suárez & Ballesteros, 2019).

En este apartado se citan las aportaciones de diferentes autores con el fin de dilucidar con mayor claridad este concepto, por lo que hay que aclarar que cuando se habla de renovación urbana se hace referencia al concepto principal de reurbanización, esto debido a la transformación que se realiza sobre el propio objeto construido, no necesariamente para fines públicos o estatales, es decir, en situaciones que se están deteriorando o que podrían aprovecharse mejor, estas renovaciones son importantes porque le dan una mejor apariencia a la ciudad (Cáceres, 2015).

El deterioro de la planificación urbana es evidente y se puede observar en las principales capitales y regiones del país, afectando la dinámica fundamental de los centros urbanos y sus economías, el progreso y afectando a la sociedad. Por tanto, existe la necesidad de reorganizar la estructura urbana de las zonas urbanas, en donde las viviendas ubicadas en lugares estratégicos han perdido su funcionalidad, se ha deteriorado la calidad de la vivienda, el estado de sus actividades o se ha deteriorado el espacio libre o construido.

En este contexto, Goycoolea (2019) señalan que los países del tercer mundo no han logrado desarrollar y construir ciudades que hablen con sus habitantes, además de las brechas de las desigualdades sociales que se están ampliando, creando patologías

urbanas de exclusión, pobreza y degradación., en donde el medio ambiente está en riesgo, debido a que las ciudades de los países en desarrollo enfrentan problemas de pobreza, exclusión, inseguridad y degradación ambiental. Destacándose, además, las enormes diferencias entre ricos y pobres que se reflejan en las enormes diferencias espaciales en la calidad del lugar donde viven, reflejando además las formas urbanas, como un trabajo elocuente de planificación y diseño siendo clave para cerrar las brechas urbanas y una herramienta importante para pensar en ciudades más inclusivas, ambientalmente conscientes, vibrantes, económicas y sostenibles.

### **6.2.2. Espacio público y su importancia en las ciudades**

El espacio público, definido como áreas de propiedad pública accesibles a todos los ciudadanos sin necesidad de permisos, ha evolucionado a lo largo de la historia. Como señala Berroeta y Vidal (2012), desde las antiguas polis griegas, donde era vital para la cohesión social y el comercio, hasta la actualidad, donde se han deteriorado en algunos lugares, como en zonas fronterizas, especialmente afectadas por problemas de comunicación entre países.

En diferentes épocas, como en la ciudad romana y medieval, el espacio público reflejaba la organización social y las actividades productivas de la sociedad. Durante el Renacimiento, surgieron espacios de reunión y congregación pública tras la pérdida de la influencia monárquica.

Según Ramírez (2015), el espacio público moderno se distingue entre público y privado, centrado en el uso y funciones de los espacios, con un enfoque en la movilidad, recreación, contacto social, entre otros. Forma parte esencial de la regeneración urbana y se considera un componente integral del paisaje urbano.

En un proyecto específico en La Parada, como se detalla en estudios posteriores de este documento, se están creando espacios de ocio y recreación para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Además, como mencionan Berroeta & Vidal (2012), se abarcan diversos campos como el espacio urbano, colectivo, comunitario y de reunión, con la necesidad de evolucionar en su análisis y pensamiento crítico.

El espacio público comprende una variedad de elementos como parques, calles, plazas, entre otros, que sirven como lugares de encuentro y expresión comunitaria, además de ser símbolos culturales y políticos. Como señala Velásquez (2015), su diseño implica pensamiento crítico y consideración del impacto futuro, centrándose en el crecimiento social, la percepción y originalidad, y en mejorar la calidad de vida de los habitantes.

### **6.2.3. Desarrollo urbano sostenible en las ciudades**

El desarrollo sostenible, obedece al aseguramiento de ciertos recursos a las generaciones futuras, a través del cuidado de tres esferas: la medioambiental, la economía y la social que implican discutir el uso ambientalmente sostenible de recursos naturales, inclusión o justicia social y equilibrios entre la conservación ambiental y la

superación de la pobreza, ya que; una buena sociedad no puede ser solo aquella prospera económicamente en términos de ingreso per cápita, sino que desde una perspectiva normativa debe ser socialmente inclusiva, bien gobernada y ambientalmente sostenible, por lo que la administración debe ser capaz de solventar la sociedad y promover el buen habita (Sachs, 2015).

Por consiguiente, el desarrollo sostenible como señala Camagni (2005) aún no posee autonomía disciplinar, sin embargo; es primordial tener en cuenta que esta tiene relevancia de primer orden, debido a que se está asistiendo a un proceso de transformación en la cual logra sobrepasar a una serie de límites planetarios. Al respecto, Rockstrom & Sachs (2015) hizo énfasis que son productos de transformaciones medioambientales inducidas por el hombre, esto significa que este desarrollo implicaba mejoramiento de infraestructuras y servicios, hoy debe encaminarse a convertir los hábitats humanos en lugares propicios para vivir y trabajar (Vásquez, 2007).

Por ende, al retomar la configuración de la comisión Brundtland creada en 1987, se habla de la necesaria búsqueda de sostenibilidad con respecto a las ciudades para la mejora del hábitat, esta búsqueda se traduce en las metas de objetivos sociales, económicos y medioambientales que incorporan el criterio donde las generaciones presentes deben satisfacer sus necesidades sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas. (Comisión, 1987, p. 8)

Por otro lado, las políticas públicas de la renovación urbana deben tener una sistematización a partir de información de indicadores, para monitorear la evolución y evaluar la efectividad de los esfuerzos. Esto quiere decir, que aquí no se considera esto

en detalle pues depende de cada entidad territorial generar su propio sistema de indicadores y seguimiento para facilitar la planeación, acorde a sus necesidades, presupuesto y visión de desarrollo, desde luego los lineamientos y batería de indicadores en cada eje son una buena guía base para implementar cualquier sistema de seguimiento.

Así pues, es necesario aclarar que una zona urbana sostenible es aquella que fue planificada teniendo en cuenta la conexión a los centros de actividad dentro de la ciudad con el fin de maximizar la accesibilidad del peatón y el ciclista a zonas seguras, que les permitan moverse con calidad, así como al ciudadano le faciliten el uso del transporte público (Curtis, 2012, p. 84).

Es decir, una zona con buena conectividad potenciará de gran manera los espacios logrando y permitiendo una mayor interacción entre personas, en consecuencia esto aumentará la comunicación social, por ejemplo; con parques o zonas deportivas, ya que se afirma que este tipo de espacios apoyados adecuadamente por el Estado pueden aumentar elementos de la organización social, que se traduzcan en mayor cooperación, ayuda mutua y mayor cohesión social, fundamentales para que las inversiones en capital físico y humano tengan mayores y mejores beneficios para las personas. (Tapia Barría, 2015, p. 125).

El espacio público contribuye al desarrollo urbano sostenible y al mejoramiento de la calidad de vida. Algunos de los espacios públicos estructurantes de las ciudades son las diferentes calles que permiten movilidad mediante diferentes modos de locomoción. Así mismo, Garau (2015) resalta no solo de los temas de seguridad

vinculados a los espacios públicos, sino también la importancia de la misma sociedad civil como aliado en temas de seguridad y gestión de espacio público urbano.

Por otra parte, un parque sostenible entiende los alcances de su función en el ámbito urbano y no se limita a un único modelo de parque sino, por el contrario, trata de imitar la naturaleza, pudiendo ser naturalísimo o formalista en apariencia, logrando contener especies apropiadas, nativas o no, siempre y cuando busque crear comunidades de plantas con valor, no solo ornamental, sino ecológico (Restrepo, 2009, p. 37).

Para alcanzar el objetivo de sostenibilidad expresada en parques o espacios verdes no solo es necesario buscar ampliar y dar acceso a la comunidad; ya que esto implica tener una mirada más integral del tema y buscar integrar la recreación, el deporte para que sea a través de estos procesos que se generen vínculos sociales logrando fortalecer lazos de cohesión social que permitan una verdadera convivencia a la comunidad o al barrio.

Contextualizando, el desarrollo sostenible hace un llamado para mejorar los espacios públicos, evitando que se realicen construcciones en terrenos sujetos a deslizamientos de tierra, roca o inundaciones. El cambio climático por ende afecta con mayor intensidad estas zonas y los hogares de bajos ingresos eligen estos lugares peligrosos porque son los únicos sitios a los que tienen fácil acceso y menores controles. (Satterthwaite, 1997, p. 1674) Es necesario que las políticas de hábitat en este ámbito, se orienten a los incentivos o premios para aquellos que realicen urbanizaciones contemplando áreas orientadas a actividades económicas, dentro o cerca de la nueva urbanización; así mismo, es necesario que se generen incentivos para la generación de

empleos formales inclusivos, por esta problemática la magnitud de la agenda ODS plantea enormes retos y cambios de paradigmas.

En primera medida, se requiere de una gestión pública con visión territorial y local basada en inversión integral de recursos, la cual es esencial en la visión de hábitat, focalizada en disminuir las necesidades insatisfechas de la población y fortalecer las capacidades de los más vulnerables y excluidos, se precisa dejar de lado la fragmentación de las políticas social, económica y ambiental.

#### **6.2.4. Planteamiento De Un Sistema De Movilidad Vehicular Y Peatonal Sostenible En El Barrio De San Blas.**

El presente proyecto se desarrollará en la carrera profesional de ingeniería civil, en la rama de ingeniería de transportes, en el ámbito de la movilidad urbana. La movilidad urbana está referida a los distintos desplazamientos que se generan dentro de la ciudad a través de redes locales, las diferentes formas que tienen para transportarse las personas dentro de la ciudad. Este considera la relación entre las redes de conexión urbana y el planeamiento espacial más allá de la relación físico espacial que esta tiene. Busca complementar los medios de transporte, de esta manera se habla de la gestión eficaz del espacio público y del transporte sostenible, dándole a cada medio de transporte su espacio en la vía pública. (Jans, 2009).

En esta investigación se está tomando en cuenta a todos los usuarios tanto vehiculares como peatonales, buscando la prioridad de modos no motorizados, debido a que el objeto de investigación es plantear un sistema de movilidad sostenible. La “movilidad sostenible” se define como “la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer

relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro". La conquista de la movilidad implica alcanzar cuatro objetivos: acceso universal, eficiencia, seguridad y la movilidad ecológica. (World Business Council For Sustainable Development, 2001). En el sector de La Parada, se está considerando la integración de conexiones urbanas entre los espacios públicos, comerciales y medios de transporte. Este enfoque busca establecer un lenguaje unificado en el territorio, lo que facilitaría una organización más efectiva y un mejor control de las actividades dentro de la zona.

#### **6.2.5. Desvanecimiento de la frontera como límite. Imaginario del borde como espacio público físico y virtual.**

El concepto de frontera se entiende como "el espacio físico y social existente entre dos países, lo cual hace de la frontera un lugar único y extraordinario" (Pineda y Herrera, 2007, p. 10). Las fronteras a lo largo del territorio mexicano poseen características socioespaciales tan particulares, que las convierten en puntos estratégicos y de gran relevancia para la formulación de análisis desde múltiples disciplinas, focalizados en tópicos a razón del interés que despiertan sus dinámicas económicas, los intercambios migratorios, la agenda política, los impactos ambientales, la gestión del suelo, las prácticas culturales o las imbricadas cargas simbólicas que se gestan desde y para la sociedad.

La construcción de la ciudad anclada en la frontera es la propia construcción del espacio público. Fernando Carrión señala que "el espacio público es la esencia de la ciudad [...] es la ciudad misma [...]. El espacio público no existe si no es en relación con la ciudad" (2016, p. 23), con lo que se entiende que el espacio público es sinónimo de

ciudad, espacio donde se legitiman los valores, anhelos e ideales compartidos socialmente por sus habitantes.

### 6.3. Marco Conceptual

En este estudio, se exploran conceptos clave relacionados con el desarrollo urbano sostenible, destacando la importancia del ambiente, la infraestructura, los espacios públicos, la migración y la revitalización en la configuración de las ciudades modernas. Se resalta cómo la falta de estrategias sostenibles ha llevado a ciudades que son grandes productoras de gases de efecto invernadero, afectando negativamente la calidad de vida de sus habitantes. Los espacios públicos se presentan como motores para la salud y la actividad económica, mientras que la infraestructura y la migración han sido fuerzas impulsoras en la evolución de las ciudades a lo largo de la historia. Además, se subraya la importancia de los paisajes en la identidad de una ciudad. La renovación urbana y la revitalización se proponen como herramientas esenciales para transformar áreas degradadas en lugares que promuevan una mejor calidad de vida en las ciudades.

Este estudio busca comprender la interacción de estos conceptos y su influencia en el desarrollo urbano sostenible, con el objetivo de proporcionar un enfoque integral para mejorar la vida en las ciudades contemporáneas.

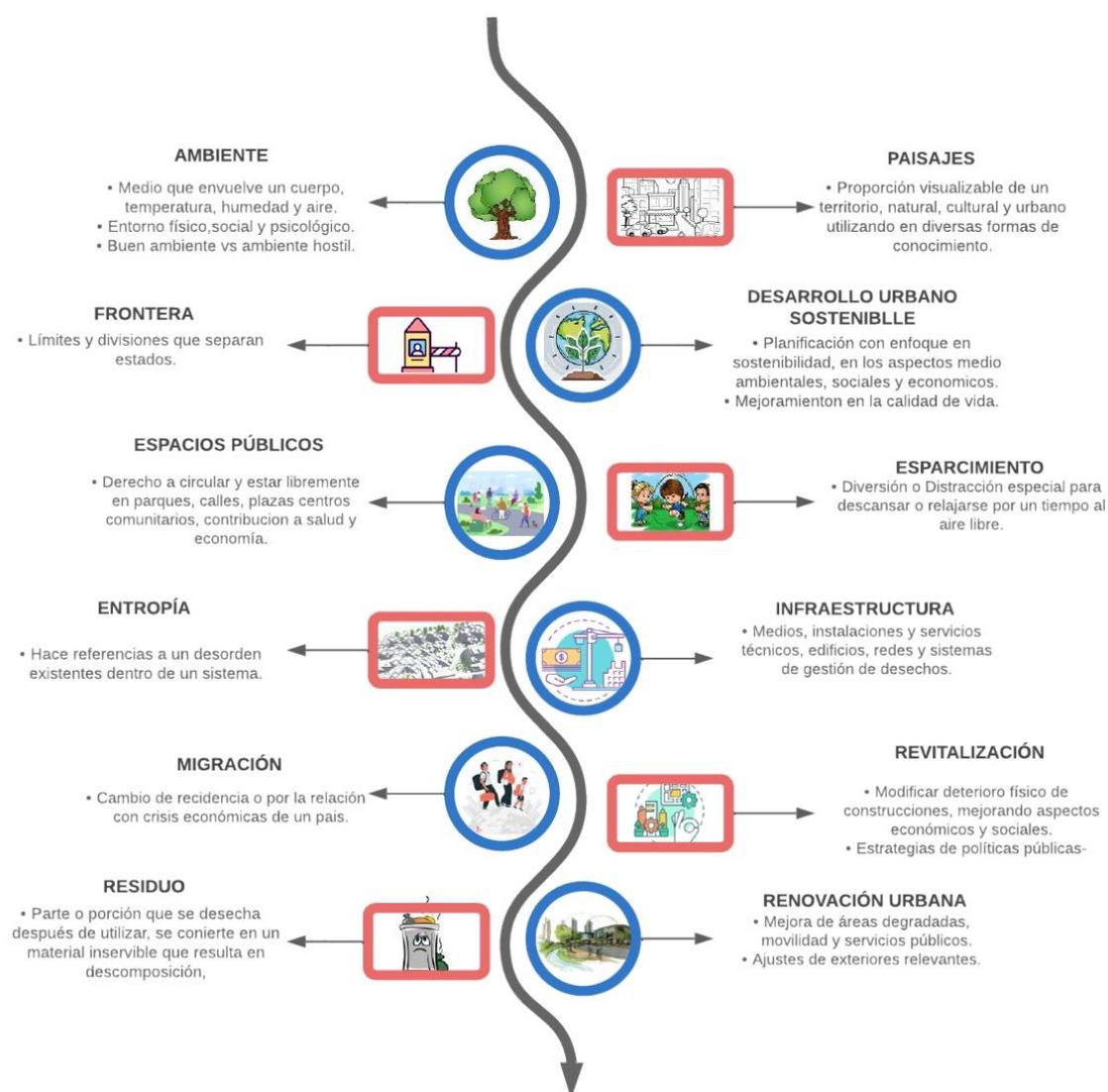


Figura 1. Conceptos del Espacio Público. Fuente: Elaboración propia

### 6.3. Marco Contextual

El planteamiento de la renovación urbana del espacio público se encuentra en el sector La Parada, el cual forma parte de Villa del Rosario, un municipio que hace parte del área metropolitana de Cúcuta y está localizado en el departamento de Norte de

Santander. Se encuentra en la frontera con la República Bolivariana de Venezuela donde conecta a través del Puente Internacional Simón Bolívar.

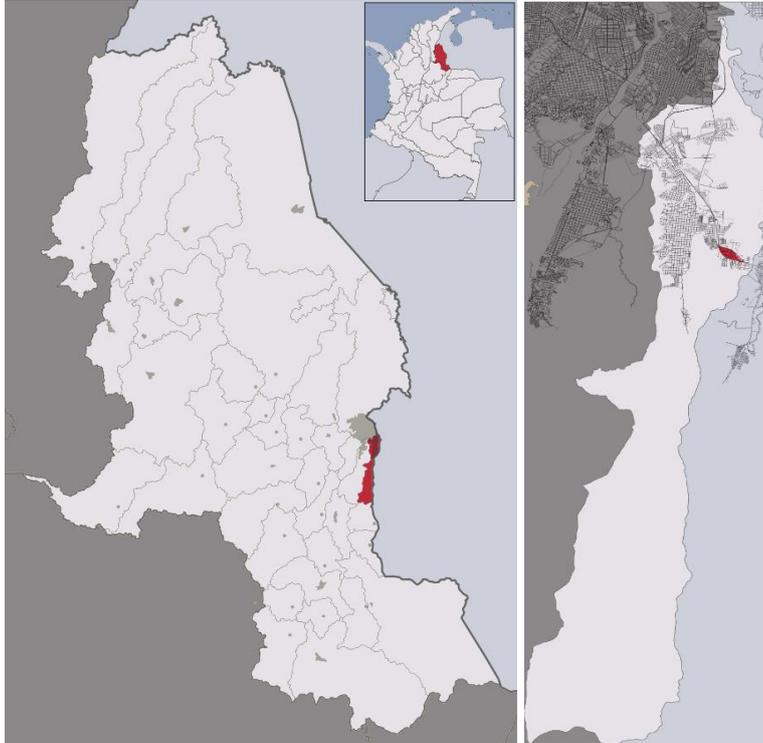


Figura 2. Figura 3. Ubicación geográfica de Villa del Rosario. Fuente: Elaboración

Propia.



Figura 4. Ubicación geográfica de La Parada, Villa del Rosario. Fuente: Elaboración propia.

#### 6.4. Marco Legal

**1. Orden TMA/851/2021**, de 23 de julio, por la que desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de espacios públicos urbanizados.

Las políticas públicas en entorno a la accesibilidad han experimentado un notable desarrollo a lo largo de las últimas décadas. Un hito fundamental en este recorrido fue de la convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la asamblea general de las Naciones Unidas, rectificada por España el 3 de diciembre del 2007 y en vigor desde el 3 de mayo del 2008.

La nueva orden se compone de un artículo único, una disposición transitoria, y derogatoria, este anexo recoge el documento técnico que desarrolla las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados y se estructura, los primeros fijan las bases de los que constituyen el objetivo, el ámbito y los criterios generales de aplicación, además de la identificación de los distintos elementos que componen el espacio público urbanizado. Se proyecta sobre los suelos que, de acuerdo con el contexto refundido en la ley se suelo y rehabilitación urbana, esta situación básica de urbanizado, además, de algunos otros con características especiales como ocurre en los tramos.

Decreto 1504 de 1998, el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial, numeración 11 del artículo 189 de la constitución política y de la ley 9 de 1989.

### **Artículo 1.**

Es el deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y en su designación del espacio común, el cual prevalece sobre el interés particular. El cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberían dar relación a la planeación, construcción, manejo y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

### **Artículo 3.**

El espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos:

A) Los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo.

B) Los elementos arquitectónicos, especiales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen la necesidad del público.

C) Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos por el decreto.

### **Artículo 6.**

El espacio público debe planearse, diseñarse, construirse y adecuarse de manera que facilite la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea una temporal o

permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad, de conformidad con las normas establecidas en la ley 361 de 1997 y aquellas que la reglamenten.

**Segundo capítulo:** El espacio público en los Planes de Ordenamiento Territorial.

**Artículo 7.**

El espacio público es el elemento articulador y estructuralmente fundamental del espacio en la ciudad, así como el regulador de las condiciones ambientales de la misma, y por lo tanto se constituye en uno de los principales elementos estructurales de los planes del Ordenamiento Territorial.

**Artículo 14.**

Se considera como índice mínimo del espacio público efectivo, para ser obtenido por áreas urbanas de los municipios y distritos dentro de las metas y programas a largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince metros cuadrados (15m<sup>2</sup>) por habitante, para ser alcanzados durante la vigencia del plan respectivo.

**Artículo 15.**

En la formulación del Plan Ordenamiento Territorial la estimación del déficit cualitativo y cuantitativo será la base para definir las áreas de intervención con la política, programas y proyectos para la generación, preservación, conservación, mejoramiento y mantenimiento de los elementos de espacios público.

**Capítulo tercero:** Manejo del espacio público.

**Artículo 16.**

El ministerio de Desarrollo Económico debería coordinar las políticas nacionales relacionadas con la gestión del espacio público en el marco de la planeación del ordenamiento del territorio con el apoyo técnico a las entidades territoriales y áreas metropolitanas.

**Artículo 21.**

Cuando las áreas de cesión para las zonas verdes y servicios comunales sean inferiores a las mínimas exigidas por las normas urbanísticas, o cuanto su ubicación sea inconveniente para ciudad, o existan espacios públicos de ejecución prioritaria, se podrá compensar la obligación de cesión en dinero u otros inmuebles, en los términos que reglamenten los concejos a iniciativas de los alcaldes. Si la compensación es en dinero o en otros inmuebles, se deberá asignar su valor a la provisión del espacio público en los lugares apropiados según lo determine el Plan de Ordenamiento Territorial.

Los ante jardines, aislamientos laterales y parámetros retrocesos de las edificaciones, no podrán ser compensados en dinero, ni canjeados por otro inmueble.

**Artículo 25.**

Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público no podrán ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito. Para el caso de parques y zonas verdes del nivel local o de barrio que tengan carácter de bienes de uso público la entidad competente de su manejo administrativo, podrá encargar a organizaciones particulares sin ánimo de lucro y que representen los intereses del barrio o localidad la administración, mantenimiento,

dotación y siempre y cuando garanticen el acceso al mismo de la población, en especial la permanente de su área de influencia.

## **7. Marco Metodológico**

### **7.1. Tipo y Diseño Metodológico**

El proyecto se lleva con una investigación tipo VI: Investigación exploratoria con datos cuantitativos y análisis cualitativo (Pereira Pérez, 2011), mediante un modelo y método investigativo mixto; (Driessnack, Sousa, & Mendes, 2007) : “(...) los métodos mixtos se refieren a un único estudio que utiliza estrategias múltiples o mixtas para responder a las preguntas de investigación y/o comprobar hipótesis”.

Determinado lo anterior, se lleva a cabo una investigación basada en la recolección de datos tales como: muestras poblacionales, porcentaje y estado del espacio público, análisis de la movilidad, Accesibilidad, transporte público y estado del comercio formal e informal; estos para determinar las áreas de mayor influencia y necesidad en el proyecto, siendo estas vitales para desarrollar un programa arquitectónico de acuerdo a las necesidades del sector a intervenir.

#### **Población.**

La población que se está estudiando y se tomó como conjunto principal en la toma de decisiones es la del área del sector de La Parada, municipio de villa del rosario, aquella que se beneficiara de de la renovación urbana del espacio público.

La población beneficiada es de 3.283 personas, comprendida por un 50.76% mujeres, 49.24% hombres, de estos: 80 años o más 3.03%, 70 a 79 años 4.92%, 60 a 69

años 5.30%, 50 a 59 años 12.12%, 40 a 49 años 12.5%, 30 a 39 años 13.63%, 20 a 29 años 16.28%, 10 a 19 años 18.18%, de 0 a 9 años 14.01%

#### Muestra.

El proyecto estará dirigido a los habitantes y población migrante del sector de la Parada los cuales se verán ampliamente beneficiados gracias al mejoramiento de la calidad de vida generados por el impacto instantáneo que conlleva esta intervención que, más que infraestructural, está enfocada en cambiar la percepción de la población de este sector, generando oportunidades para el desarrollo de la comunidad.

#### Herramientas y técnicas para la recolección de información.

Herramientas digitales especializadas como los sistemas de información geográfica, dibujo 2d y modelado 3d, serán las ideales para la recolección e interpretación de datos durante la totalidad de desarrollo del proyecto. El proceso de diseño contará con el acompañamiento de múltiples profesionales multidisciplinarios como: antropólogos, sociólogos, ingenieros, trabajadores sociales, arquitectos, entre otros.

## **8. Desarrollo de los Objetivos**

A continuación, se puede evidenciar el cuadro que contiene los tres objetivos del proyecto acompañado de las actividades que dan soporte en conjunto de los medios que se utilizaron durante el proceso para dar como resultado distintos productos.

8.1. Analizar los factores que inciden en la modalidad y espacio público del sector de La Parada para generar una matriz de intervención.

1 OBJETIVO		
ANALIZAR LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LA MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR LA PARADA PARA GENERAR UNA MATRIZ DE INTERVENCIÓN		
ACTIVIDADES	MEDIOS	PRODUCTOS
Trabajo de Campo	Equipo A.M.C Policía Nacional QGIS AutoCAD Illustrator	Análisis del sector Cartografía Memoria Arquitectonica Shapes, tabla de atributos y tablero dinámico
Clasificación y Digitalización de la Información	Universidad Francisco de Paula Santander Equipo Social, Equipo Ambiental, Equipo Arquitectónico, Policía Nacional.	

Tabla 2. Primer Objetivo. Fuente: Elaboración Propia

A continuación, se presenta la información recopilada en la investigación, considerando los elementos previamente examinados. Las problemáticas identificadas se visualizan de manera más clara en las imágenes adjuntas, lo cual facilita el desarrollo de un diagnóstico preciso del entorno. Estas imágenes son fundamentales para comprender el estado actual del sector, ofreciendo detalles específicos sobre lo que sucede en el área. Esta evaluación exhaustiva permite obtener un conocimiento profundo de la situación del territorio, abarcando y evidenciando las diversas dificultades presentes en todos sus aspectos obtenidos en el trabajo de campo.

### 8.1.1. Análisis del Sector

Un análisis detallado de las figuras 1-6 revela diversas problemáticas presentes en el territorio de La Parada, Villa del Rosario. Problemas como el abandono de propiedades urbanas, desatención al espacio público, contaminación, congestión vehicular, migración e invasión del espacio público, inseguridad, deterioro de áreas

públicas, comercio informal, informalidad e invasión de vías, emergen como preocupaciones esenciales en la configuración actual del área.

Cada una de estas problemáticas muestra rasgos únicos que se entrelazan con la identidad y dinámica urbana de La Parada. Este análisis detallado pone de relieve la complejidad de la situación actual y la urgencia de afrontar estos desafíos en el proceso de renovación urbana. Abordar estas dificultades de manera precisa y específica será crucial para diseñar estrategias efectivas que transformen integralmente el entorno urbano y promuevan una mejor calidad de vida en la comunidad.

## SECTOR 1

### ABANDONO DE PROPIEDADES URBANAS

El abandono de estas propiedades genera áreas desatendidas tanto por los propietarios como por el Estado, impactando la estética del territorio.

Este abandono da lugar a problemas de invasión, contaminación, aspecto visual descuidado, inseguridad y devaluación de los terrenos circundantes.

Estas consecuencias limitan el desarrollo económico local y obstaculizan los esfuerzos de revitalización comunitaria, afectando el potencial de progreso en la región.

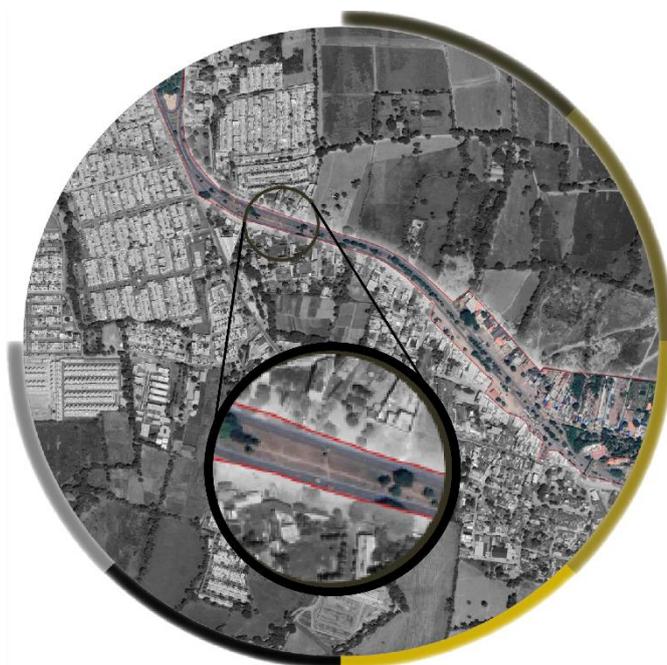


Figura 5 Abandono de Propiedades Urbanas. Fuente: Elaboración Propia

## SECTOR 2

### VIAS ESTRECHAS

#### ABANDONO DEL ESPACIO PÚBLICO

#### CONTAMINACIÓN

El análisis del trabajo de campo revela una notable presencia de contaminación en las imágenes, lo que pone de manifiesto las dificultades que enfrenta el territorio.

Estas dificultades parecen derivarse de una falta de apropiación por parte de la comunidad local. Además, se nota que el separador vial tiene una amplitud considerable, mientras que las vías adyacentes son estrechas, a pesar de ser una ruta principal para el tránsito fronterizo. Esta situación presenta desafíos significativos debido a la gran cantidad de vehículos que circulan por la zona.



Figura 6. Vías estrechas, Abandono del espacio público, Contaminación.

Fuente: Elaboración Propia

## SECTOR 3

### CONGESTION VEHICULAR

#### MIGRACION

Durante el análisis del territorio se identificó una problemática significativa de congestión vehicular, la cual se atribuye a la ausencia de señalizaciones y al comportamiento de los vehículos de transporte público.

Estos últimos, al carecer de paradas designadas en el área, son los principales generadores de congestión.

Además, tras el cierre de la frontera, se evidenció un aumento en la problemática migratoria, la cual se manifiesta de manera más pronunciada en la zona fronteriza, particularmente en la Parada.

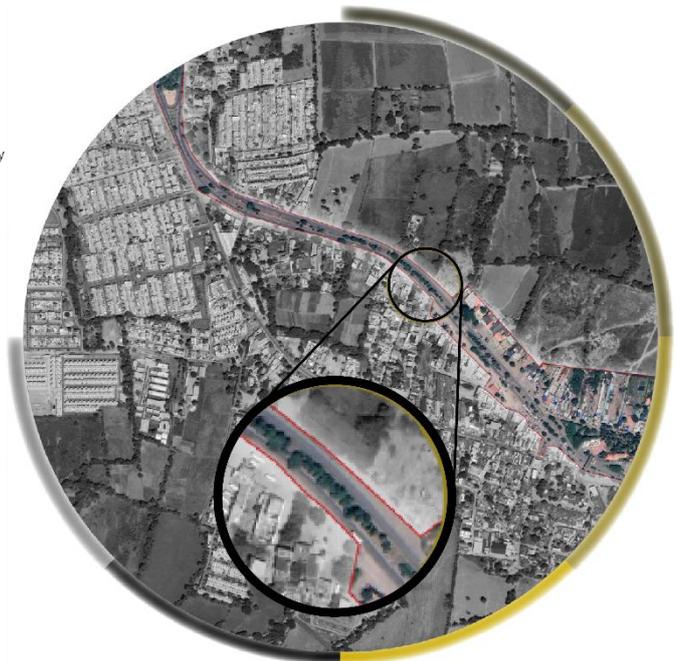


Figura 7. Congestión vehicular, Migración.

Fuente: Elaboración Propia

## SECTOR 4

### INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO E INSEGURIDAD

En el análisis del territorio, se evidencia el caos generado debido a la ausencia de respaldo estatal en las áreas de intervención. En este escenario, se percibe una falta de respeto a las normativas y zonificaciones establecidas, lo que resulta en la instalación indiscriminada de puestos de comercio ambulante en cualquier lugar disponible.

Esta situación contribuye a incrementar la inseguridad en el territorio proporcionando a los delincuentes oportunidades para cometer diversos actos ilícitos.



Figura 8. Invasión del espacio público e inseguridad. Fuente: Elaboración Propia

## SECTOR 5

### DETERIORO DEL ESPACIO PÚBLICO

#### COMERCIO INFORMAL

En el análisis del territorio, se identifica el deterioro del espacio público como una de las problemáticas más recurrentes.

Esta situación se atribuye a la falta de control y al escaso sentido de pertenencia por parte de los habitantes locales.

Esta realidad ha propiciado la proliferación de un comercio informal a gran escala para satisfacer las necesidades de los habitantes del país vecino, aprovechando la cercanía geográfica para abastecerse de productos de primera necesidad.



Figura 9. Deterioro del espacio público, Comercio informal.

Fuente: Elaboración Propia

## SECTOR 6

### INFORMALIDAD

#### INVASIÓN DE VIAS

En este sector, la informalidad se destaca como una de las principales problemáticas, influenciada por la llegada de migrantes y la carencia de oportunidades laborales en la ciudad y el vecino país. Esta situación conlleva a la ocupación de las vías de manera informal, particularmente en los puntos más transitados, donde los migrantes encuentran un espacio para comercializar sus productos como medio de sustento.



Figura 10. Informalidad, Invasión de Vías. Fuente: Elaboración Propia

Como resultado del trabajo de campo, se identificaron las problemáticas mencionadas se identificaron una serie de aspectos en el análisis general y representados en las figuras 1-6, de casa sector lo que ha contribuido al diagnóstico integral del territorio. Esta evaluación ha permitido comprender la situación actual del área y comenzar a identificar las necesidades específicas del sector. Estos hallazgos proporcionan una base sólida para el desarrollo de estrategias dirigidas a abordar los desafíos existentes y trabajar en la mejora general de la comunidad, sentando así las bases para futuras acciones encaminadas a la transformación positiva del territorio.

En el seguimiento de la investigación de los factores que influyen en la movilidad y en el estudio del territorio, se encontró en el Plan Básico Ordenamiento Territorial -PBOT- cartografías que proporcionan detalles más precisos sobre la situación actual en el sector de la Parada. El análisis de las cartografías referentes al uso del suelo, espacio público y equipamientos comunitarios, evidenciadas en las figuras 7-

9, se posiciona como un recurso fundamental en la planificación del proyecto. Estos datos proveen una visión detallada y esencial de la situación presente en el sector, facilitando una comprensión más clara del territorio a intervenir. Esta información es de suma importancia al ofrecer una perspectiva completa que guía las futuras acciones a emprender, proporcionando al proyecto una base sólida y detallada para su desarrollo y ejecución.

### **8.1.2. Cartografías**

Tras la adquisición de conocimientos relevantes derivados de la información recopilada y las características específicas del sector y su entorno, se procede a organizar y representar los datos obtenidos durante la visita de campo. Para continuar con la investigación del territorio se utilizan métodos digitales para facilitar el acceso y manejo práctico de los datos, empleando herramientas como él (PBOT). Este enfoque ofrece una base sólida para la toma de decisiones informadas y la planificación estratégica, contribuyendo al desarrollo y la mejora del territorio en el área de La Parada. Esta recopilación comprende análisis basados en el espacio público, el uso del suelo y los equipamientos disponibles en el área, teniendo en cuenta lo abarcado en el área del proyecto como lo es la intervención en el espacio público y como este se articula con los distintos usos de suelo, equipamientos y a su vez con la vegetación del lugar, siendo puntos clave para el diseño.

Los datos son esenciales para la planificación de áreas específicas y puntos de intervención con el objetivo de mejorar el territorio del sector de La Parada. Este enfoque permite una planificación estratégica para la transformación y desarrollo de la zona, teniendo en cuenta factores fundamentales como el uso de suelos, espacio público y equipamientos para el bienestar de la comunidad y el progreso de la región.

### 8.1.3. Uso de Suelo Urbano

La cartografía detallada de los usos del suelo en el área específica bajo estudio, representada en la figura 7, revela una diversidad de zonas en el sector de La Parada, Villa del Rosario. Se distinguen áreas comerciales, industriales, residenciales, de servicio fronterizo, espacios públicos y actividades de servicios, cada una con características particulares y ubicaciones específicas.

Este análisis se vuelve fundamental para la identificación precisa de las distintas áreas y su disposición geográfica. Este conocimiento resulta crucial para delinear estrategias efectivas de renovación urbana. Al conocer los servicios actuales y los que se requieren, se dispone una planificación más eficiente para el mejoramiento de esta región.

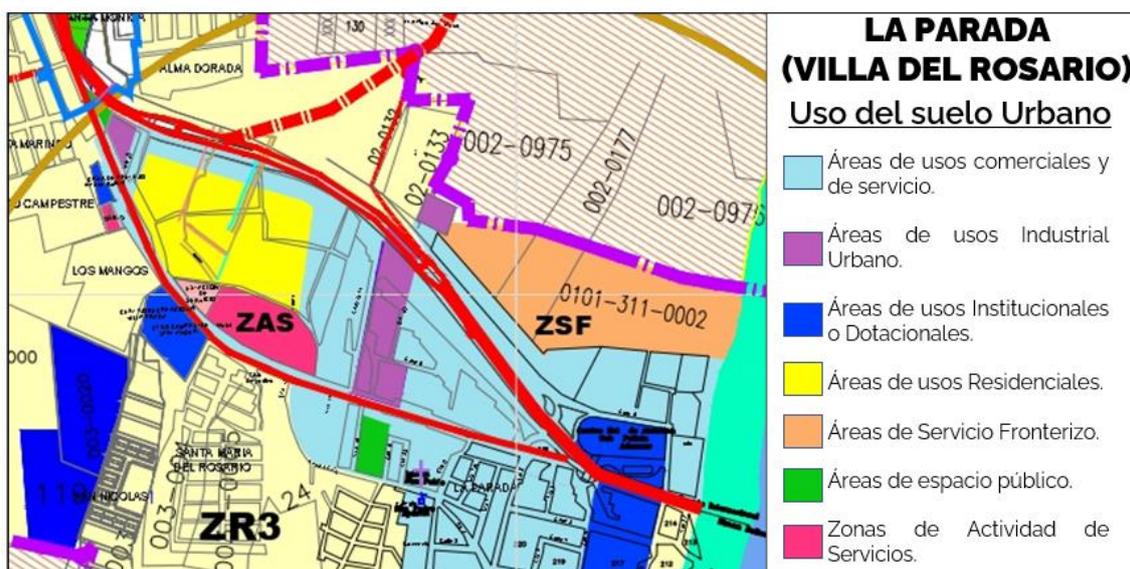


Figura 11. Uso de suelo urbano. Fuente: Adaptación Propia

### 8.1.4. Espacio Público

De acuerdo con lo evidenciado en las cartografías del espacio públicos establecidos para el sector de estudio, se encuentra que los ejes del espacio público son

la conexión del paso fronterizo, además se puede notar que los parques locales no dan abasto con la población que transita por el territorio por lo tanto, es claro que no es suficiente, considerando que el espacio público ideal con la Organización Mundial de la Salud -OMS-, el índice requerido es de 15.00 m<sup>2</sup>, lo cual tiene un mayor impacto en el Sector de La Parada, agravado al considerar la diversidad de las actividades propias del lugar, sumando al constante de migrantes y propios del lugar con las respectivas actividades económicas.

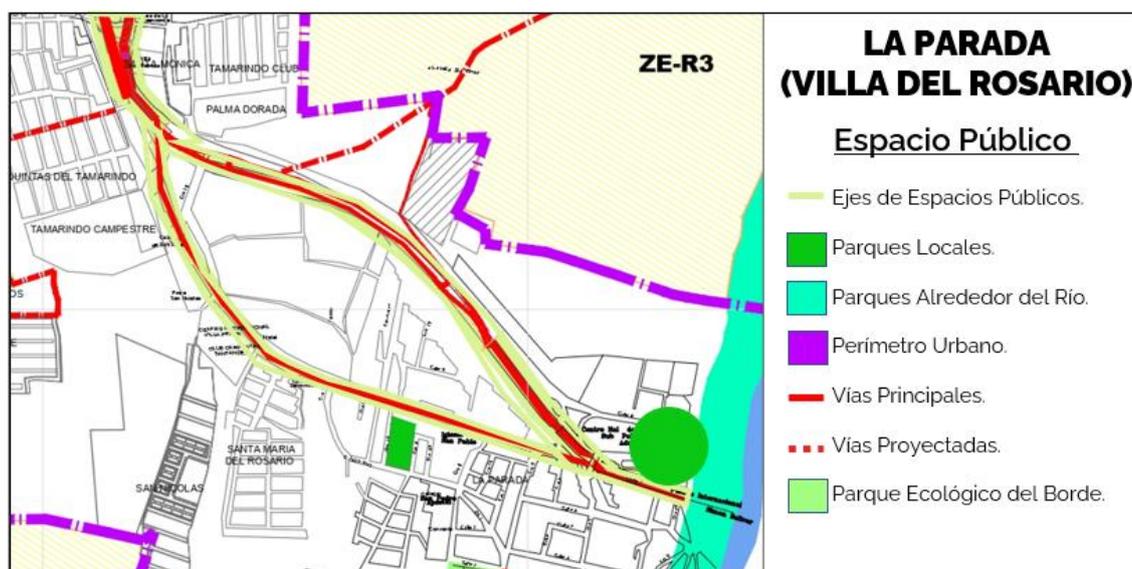


Figura 12. Espacio Público. Fuente: Adaptación Propia

### 8.1.5. Equipamientos Comunitarios

Durante la etapa de planificación del proyecto, se tienen en cuenta los servicios y entidades escasos o inexistentes en el territorio con el objetivo de implementarlos y mejorar la seguridad, así como la calidad de vida de los transeúntes. En este contexto, se identifican carencias en servicios recreativos, culturales, educativos, plazas de mercado y áreas ecológicas, insuficientes para satisfacer las necesidades de la comunidad. Para

abordar estas deficiencias y proporcionar un acceso más completo a los residentes, se propone la incorporación de instalaciones tales como un puesto de abastecimiento, una estación de policía, áreas de estacionamiento y un elemento característico, con el objetivo de cubrir todas las zonas del territorio

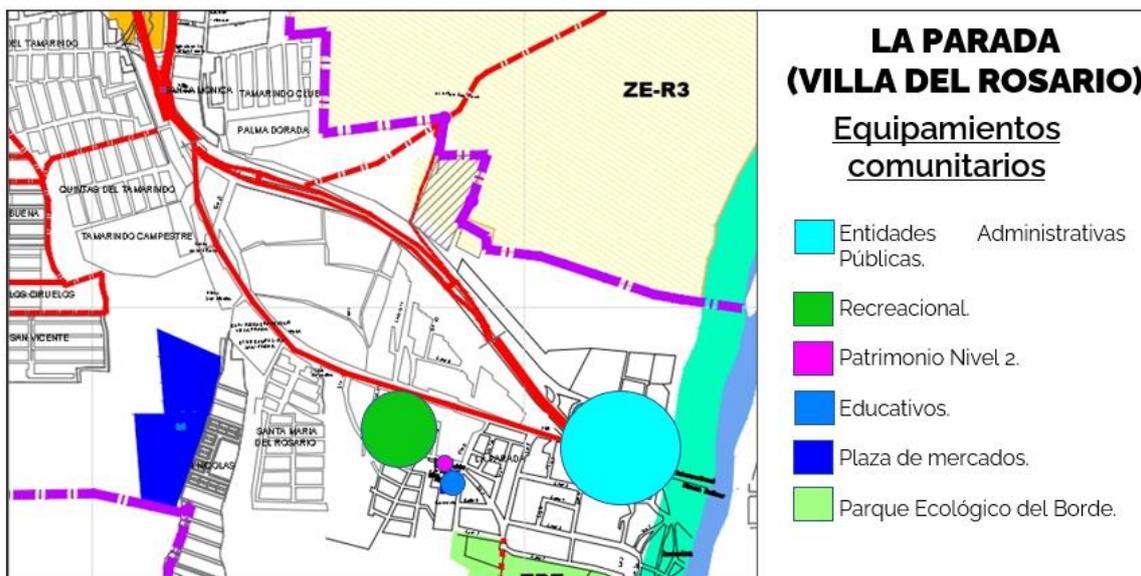


Figura 13. Equipamientos Comunitarios. Fuente: Adaptación Propia

Con base en las cartografías anteriores, se ha fortalecido el análisis del territorio, lo que permite una mayor precisión en la formulación del proyecto de implantación urbana en el Sector La Parada. Estos datos complementarios son obtenidos del PBOT, siendo la fuente más actualizada de información territorial. Esta recopilación de datos resulta fundamental para respaldar la elaboración detallada y precisa del proyecto, facilitando un enfoque estratégico e informado para la planificación urbana en esa área específica.

### 8.1.6. Memoria Arquitectónica

En la elaboración de la memoria arquitectónica, se incorporan los primeros avances del proyecto que muestran la situación actual en el sector de La Parada, en Villa del Rosario. Este proceso implica la organización de la información y la

implementación de nuevas estrategias para la renovación urbana. Además, se complementa la información recopilada en el campo y las investigaciones previas. Todo esto se basa en datos encontrados en documentos e investigaciones anteriores.



Figura 14. Memoria Arquitectónica. Fuente: Adaptación Propia

La memoria arquitectónica, incluida en los anexos de este documento, proporciona una visión detallada sobre la ubicación del área de intervención, abarcando tanto la República Bolivariana de Venezuela como la ciudad de Cúcuta. Este detallado conjunto de datos aborda la reorganización del análisis urbano debido a su condición fronteriza, destacando los sistemas afectados por la ausencia estatal. Se resalta la disminución en la calidad de vida resultante de esta carencia gubernamental, enfocando la atención en la necesidad de fortalecer el sentido de pertenencia y el bienestar comunitario. Un análisis más pormenorizado de estos aspectos se encuentra disponible en el archivo adjunto para una comprensión más amplia y detallada.

### 8.1.7. Clasificación y Digitalización de Información

En esta sección del proyecto se detallan los estudios recopilados durante esta fase, partiendo de los antecedentes y las herramientas utilizadas para su organización. El objetivo principal es lograr una comprensión más clara de la información y facilitar la presentación de una propuesta integral para la renovación urbana. Se consideran los aspectos más relevantes de cada sector para que, al implementar la propuesta, se integren de manera eficiente, funcional y sostenible, creando así una solución armoniosa y efectiva.

### 8.1.8. Shapes, Tabla De Atributos Y Tablero Dinámico, gráficos estadísticos.

La herramienta digital ArcGIS se emplea como estrategia para geolocalizar la información recabada durante la visita al terreno, lo que constituye un enfoque altamente efectivo para mantener la información actualizada y proporcionar una referencia precisa de las ubicaciones. Esto mejora significativamente la eficacia y precisión del diseño en el proceso de renovación urbana del sector La Parada en Villa del Rosario. Más detalles se pueden encontrar en el siguiente enlace:

[\[https://www.arcgis.com/apps/dashboards/e48053c639d94834ad4075a82eb14eed\]](https://www.arcgis.com/apps/dashboards/e48053c639d94834ad4075a82eb14eed).



Figura 15. Inventario Total Existente. Fuente: Adaptación Propia

En el diagrama presentado, se muestra el mobiliario existente en el sector, que incluye señalizaciones, bancos, luminarias, jardineras y otros elementos. Actualmente, dicho mobiliario representa el 2,96% del espacio público en La Parada de Villa del Rosario. No obstante, se identifica una clara necesidad en el sector para mejorar y complementar este mobiliario, como se observa en el siguiente gráfico, donde solo se evidencia la presencia de señalizaciones. Se requiere la incorporación de áreas de descanso, espacios recreativos, alumbrado público y paradas de autobús, elementos que aún están pendientes y resultan fundamentales para el desarrollo, bienestar del área para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

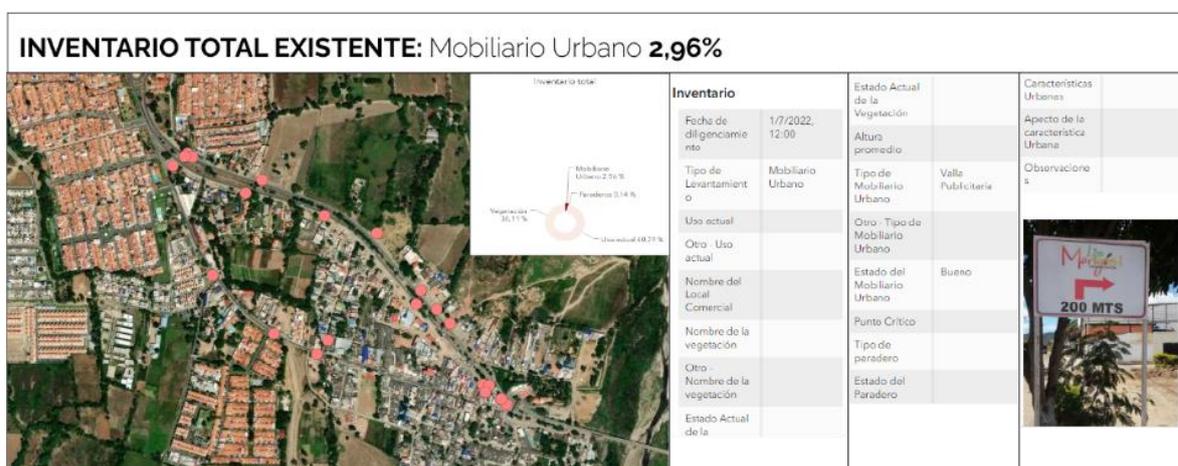


Figura 16. Inventario Mobiliario Urbano. Fuente: Adaptación Propia

En el diagrama de ArcGIS siguiente, se observa una deficiencia aún mayor en lo que respecta a los espacios de estacionamiento. Esta carencia es un problema significativo en el sector, ya que no existen ubicaciones definidas para estacionar, como se mencionó anteriormente. La falta de estacionamientos adecuados provoca un impacto negativo en

el área, ya que los vehículos suelen estacionarse en las vías principales, lo que genera congestión tanto para el tráfico vehicular como para los peatones. El porcentaje de espacio dedicado a estacionamientos es del 0.14%. Para abordar esta problemática, se propone la creación de nuevas zonas de estacionamiento que satisfagan la demanda de los visitantes extranjeros y así reduciendo congestión.

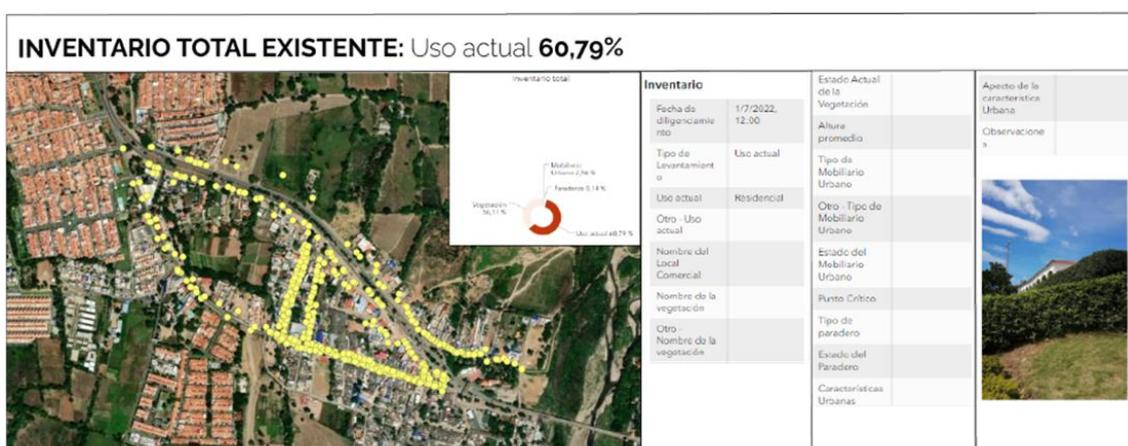


Figura 17. Inventario Uso Actual. Fuente: Adaptación Propia

En el siguiente diagrama de ArcGIS, se evidencia que el sector La Parada de Villa del Rosario se dedica principalmente a actividades comerciales y residenciales. Este predominante uso del suelo se atribuye al constante flujo de extranjeros y migrantes que llegan al área en busca de empleo, aprovisionamiento y alojamiento. Con un porcentaje mayor al 60,79%, este sector se destaca por su identidad comercial y su función clave como zona de exportación hacia el país vecino. Ante esta realidad, es crucial considerar la comodidad y calidad de vida de los residentes en la planificación de la renovación urbana.



Figura 18. Inventario Paraderos. Fuente: Adaptación Propia

En este análisis, se destaca un potencial significativo en cuanto a la presencia de vegetación, alcanzando un porcentaje del 36,11% en todo el sector, mayoritariamente gracias a la presencia de árboles. Este aspecto no solo evidencia la importancia actual de la vegetación en el área, sino también la oportunidad de fomentar su crecimiento. Se identifican áreas específicas donde se pueden incorporar espacios de esparcimiento, parques y otras zonas verdes, contribuyendo así al aumento de este porcentaje. La propuesta de integrar más vegetación no solo busca mejorar la estética del sector, sino también generar microclimas beneficiosos para los habitantes, una consideración clave en el proyecto de renovación urbana para La Parada de Villa del Rosario.



Figura 19. Inventario de Vegetación. Fuente: Adaptación Propia

Elaborar una propuesta de solución funcional en respuesta a los resultados del diagnóstico, como principio de esquema básico para el diseño del espacio público del sector de la Parada.

Tabla 3. Segundo Objetivo. Fuente: Elaboración Propia

La etapa de diagnóstico del proyecto que se llevó a cabo en el primer objetivo ha implicado el poder llegar a identificar las dificultades existentes y la búsqueda de posibles soluciones. El propósito fundamental de este objetivo radica en concebir una hipótesis en relación con el análisis de la situación actual, sometida a evaluarse, determinando de qué forma se adapta al proyecto de manera eficiente y funcional. En este contexto, la eficiencia se relaciona con la capacidad que tenga la propuesta de intervención para lograr abordar de manera efectiva los problemas que se hallaron en el diagnóstico. En cuanto a la funcionalidad, se refiere a la capacidad que tenga la propuesta de la intervención para conseguir el cumplimiento de los objetivos y mejorar la calidad de vida del sector. La verificación de esta hipótesis cumple un propósito en específico al dar una orientación al desarrollo del esquema básico del proyecto de intervención urbana. Esto implica que, al identificar esta hipótesis, se utilice como base

y soporte para el diseño de la intervención urbana		
PLANTEAR UNA HIPÓTESIS EFICIENTE Y FUNCIONAL PARA DESARROLLAR EL ESQUEMA BÁSICO INICIAL DE INTERVENCIÓN DE ACUERDO EL DIAGNÓSTICO REALIZADO		
ACTIVIDADES	MEDIOS	PRODUCTOS
Elaboración de un programa	Marco referencial Marco teórico Marco contextual Atlas, cartografías.	Fotografía ambiental Cartografía Social Análisis urbano de movilidad
Esquema básico a partir del programa arquitectónico	Shapes, tabla de atributos y tablero dinámico. AutoCAD Illustrator	Estadísticas y tablas porcentuales de espacio público proyectado en la propuesta de implantación con áreas
Implantación de esquema básico	QGIS	

existen en el sector. El argumento que plantean estas hipótesis está basado en la estructura planteada en las preguntas problematizadoras del capítulo del problema, y de cómo estas podrían incidir de alguna manera en el mejoramiento de la calidad de vida, la movilidad y demás aspectos socioculturales e integrales del territorio en estudio. Se hace mención de propuestas a posibles soluciones planteadas como hipótesis de acuerdo a las características y la situación que posee el sector de La Parada.

- Creación de Espacios Verdes y Públicos:

En el diagnóstico anterior según el Inventario de Vegetación de la figura 15, observamos la carencia de espacios verdes y el deterioro del espacio público existente en el sector de La Parada. Al encontrar este panorama, en el que existe una deficiencia de zonas verdes se propone diseñar y desarrollar nuevos lugares de esparcimiento, parques con espacios verdes, áreas del territorio en las que predomine la vegetación, incorporando zonas de recreación y áreas de descanso. Estos espacios poseen una gran importancia y funcionalidad donde se abarcan aspectos beneficiosos para el sector y los habitantes de él. Dentro de estos beneficios encontramos: la mejora de la calidad del aire, gracias a que la vegetación en las zonas verdes contribuye a filtrar los contaminantes que se encuentran en el aire; sumando también la mitigación del calor del área urbana, debido a que, los árboles y las áreas verdes ayudan a reducir las islas de calor proporcionando sombra. Al ofrecer espacios verdes que cuentan con lugares para fomentar las actividades recreativas, brinda el promover un estilo de vida activo y saludable, desde un punto de vista físico como mental. Se planificarían para fomentar la interacción de la comunidad, proporcionando lugares de encuentro y socialización, incentivando la interacción entre los residentes. Contribuyendo así, a el aumento de porcentaje correspondiente a los espacios verdes, mejorando la apariencia del sector con

su estética urbana y lugares agradables para el disfrute visual. Generando a su vez un valor cultural al encontrarse en una zona fronteriza como un punto clave en el proyecto de la renovación urbana por su papel fundamental en la creación de entornos urbanos equilibrados que beneficien al componente ambiental positivamente y a la calidad de vida de la comunidad local.

- **Planificación del Uso del Espacio Público:**

De acuerdo a la figura 2 correspondiente a Vías estrechas, Abandono del espacio público, Contaminación, encontramos que en las imágenes se evidencian las dificultades que enfrenta el territorio por falta de apropiación por parte de la comunidad local. En la figura 4, de manera similar, se observa el caos originado por la falta de respaldo estatal, así como una falta de respeto hacia la normativa y zonificaciones establecidas. El establecer un plan que regule la distribución y el uso del espacio público, así como también incluir regulaciones para la ubicación de movilidad vehicular y peatonal, contribuye a la implementación de medidas de control para garantizar el orden y la seguridad en las áreas públicas, reduciendo así la congestión y la contaminación auditiva.

- **Programas de Desarrollo Socioeconómico:**

De acuerdo a lo visto en Deterioro del espacio público, Comercio informal de la figura 5, se evidencia a través de las imágenes la falta de control en el espacio público generando una gran cantidad de comercio informal, debido a, la situación laboral en la que se encuentra el área metropolitana. Se propone desarrollar espacios que fomenten la inclusión socioeconómica de la población migrante, aprovechando sus habilidades y

promoviendo la formalización del comercio. Además, es importante destacar que no se busca privar a quienes actualmente se dedican al comercio informal, sino más bien se les está proporcionando un espacio adecuado para llevar a cabo sus actividades, fomentando un sentido de identidad y pertenencia entre los residentes.

### **8.2.1. Elaboración de programa arquitectónico urbano.**

Según las soluciones planteadas en la hipótesis se propone un programa arquitectónico urbano que responde a las problemáticas diagnosticadas en el sector de La Parada. Este programa tiene como base un esquema conceptual que nos brinda información de la cual surge un mapa de zonificación detallado que facilita establecer un cuadro de áreas, determinando los diferentes espacios destinados a formar parte del diseño urbano arquitectónico que se desarrolla de acuerdo a las problemáticas que se obtuvieron de los análisis anteriores. Es importante mencionar, la ubicación que se decidió destinar para cada uno de estos espacios pertenecientes al proyecto de renovación urbana es estratégica y consultada, en donde todos estos equipamientos mantienen una relación espacial que corresponde con una necesidad y argumento designado que se descompone con más precisión en el capítulo *Estadísticas y tablas porcentuales de espacio público proyectado en la propuesta de implantación con áreas*, con el fin de que, cada espacio se encuentre con su información detallada y su descripción respectiva conociendo a qué equipamiento se refieren exactamente.



Figura 20. Programa Arquitectónico Urbano. Fuente: Elaboración propia.



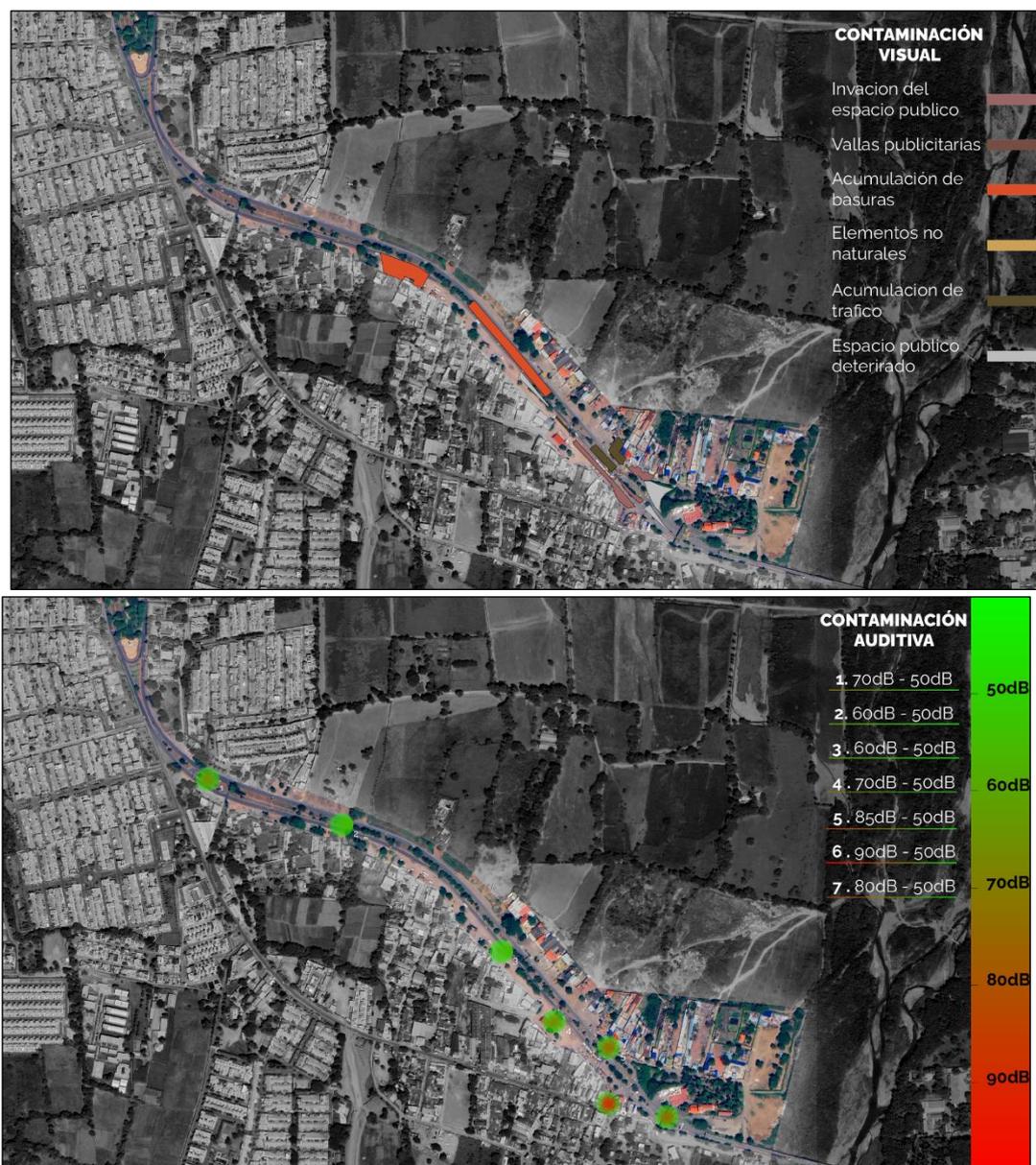
Figura 21. Implantación (Zonificación). Fuente: Elaboración propia.

<b>CUADRO</b> áreas	
<b>ZONAS</b>	<b>MTS</b>
ESPACIO PÚBLICO	133.905
ESTACIÓN DE POLICÍA	26.728
ZONAS DE PARQUEOS	21.652
TERMINAL DE TRANSPORTE	17.981
CENTRO DE NEGOCIOS	7.004
MERCADO	3.342
LOCALES COMERCIALES	1.125
REDOMA	1.307
<b>TOTAL</b>	<b>213.044</b>

Figura 22. Cuadro de áreas. Fuente: Elaboración propia.

### 8.2.2. Cartografía Ambiental

Teniendo en cuenta el papel importante que posee el componente ambiental en el proyecto, debido a la influencia de este componente en la calidad de vida de los habitantes del sector de la pasada, se realiza un análisis de este, sustentando así la hipótesis propuesta para dicho componente; se obtienen dos cartografías por parte del componente ambiental dividido en contaminación auditiva y visual. Se decide realizar dos cartografías para lograr apreciar el estado en el que se encuentra el sector debido a la contaminación que se encuentra actualmente. La cartografía correspondiente a la contaminación auditiva cuenta cuatro radios distintos dispersos a lo largo de la autopista internacional teniendo como patrones similares ser sitios donde se halla acumulación de vehículos de transporte público tanto formal como informal y la cantidad de peatones que transitan allí.



**Figura 23. Cartografía Ambiental-Contaminación Auditiva. Fuente: Elaboración Propia**

Figura 24. Cartografía Ambiental-Contaminación Visual. Fuente: Elaboración Propia

### 8.2.3. Cartografía Social.

Siguiendo con el componente social que es un aspecto con gran relevancia en este proyecto, debido a que, posee distintos tipos de “actores” en el sector La Parada, se determinan como actores a los diferentes usuarios que forman parte de esta zona del

territorio del sector La Parada siendo estos los que influyen directamente en su espacio público de acuerdo a las interacciones y actividades que allí se desenvuelven. Para esto, se decide realizar una cartografía social en la cual se pueda representar de manera gráfica y conceptual la información obtenida de acuerdo a los actores que intervienen en el espacio público. De esta forma, logramos visualizar en el gráfico diferentes zonificaciones en las que cada una de ellas nos muestra las distintas dinámicas sociales presentes en el sector. La zonificación morada pertenece al corredor fronterizo donde se encuentra la entrada y salida de la zona binacional en el Puente Internacional Simón Bolívar en la cual se encuentran los migrantes que ingresan al país, siendo la población flotante algunos de ellos se establecen en la zona y los demás solo van de paso; la zonificación amarilla corresponde al lugar donde se encuentran vehículos de transporte público informal; la zonificación azul oscuro corresponde a lugares en los que buses de transporte público se estacionan para llevar a personas que se encuentre en este sector hacia Cúcuta; en la zonificación azul claro se encuentra a la única instalación de atención médica del sector de La Parada en el cual ofrecen servicios básicos de salud; la zonificación Vinotinto representa los lugares son considerados peligrosos debido a la presencia de actos violentos, índices de criminalidad, incluyendo homicidios; la zonificación marrón ubicada en donde están los elementos físicos instalados para separar las vías públicas, se detectó la contaminación debido a la alta concentración de desechos sólidos; la zonificación roja pertenece a la zona donde se realizan las actividades comerciales que carecen de regulación; por último está la zonificación verde que es donde se concentran los vehículos de transporte motorizado individual, en este punto convergen todas estas dinámicas sociales y comerciales, es el lugar donde está la mayoría de la acción por parte de los actores pertenecientes al sector incluyendo a los

habitantes de este, la población flotante y comerciantes informales. Es importante mencionar que estas apreciaciones relatadas anteriormente y evidenciadas en la cartografía social se llevó a cabo mediante un proceso de trabajo de campo, en el cual se hizo una recopilación de datos gracias a entrevistas directas con los residentes locales con la finalidad de obtener información precisa sobre la situación actual.



Figura 25. Cartografía Social. Fuente: Elaboración propia.

#### 8.2.4. Análisis Urbano de Movilidad.

En este análisis urbano, se reconoce a la movilidad como un rol primordial en la configuración del espacio público debido a que, todos los tipos de usuarios que se desplazan en el entorno influyen de una manera directa de acuerdo a las interacciones que se llevan a cabo. Por lo tanto, se realiza este análisis que se considera esencial para el diseño, con el fin de dar una gestión que favorezca al espacio público, en donde se pueda evaluar y analizar cómo se desplazan las personas que se movilizan por medios de transporte. Se evidencia a continuación en la cartografía en donde se muestran las rutas de transporte público formal y sus paraderos a lo largo del trayecto.

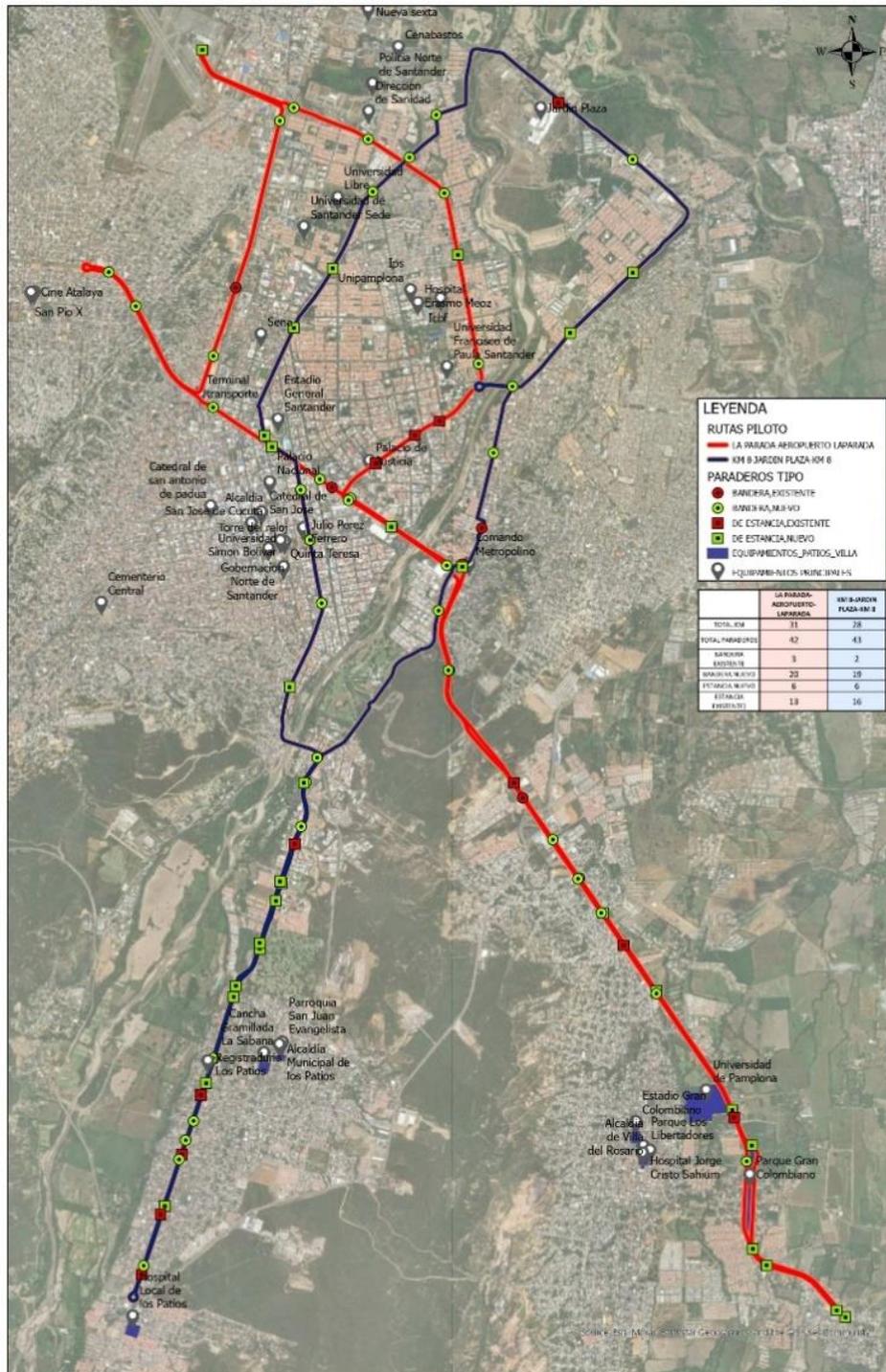
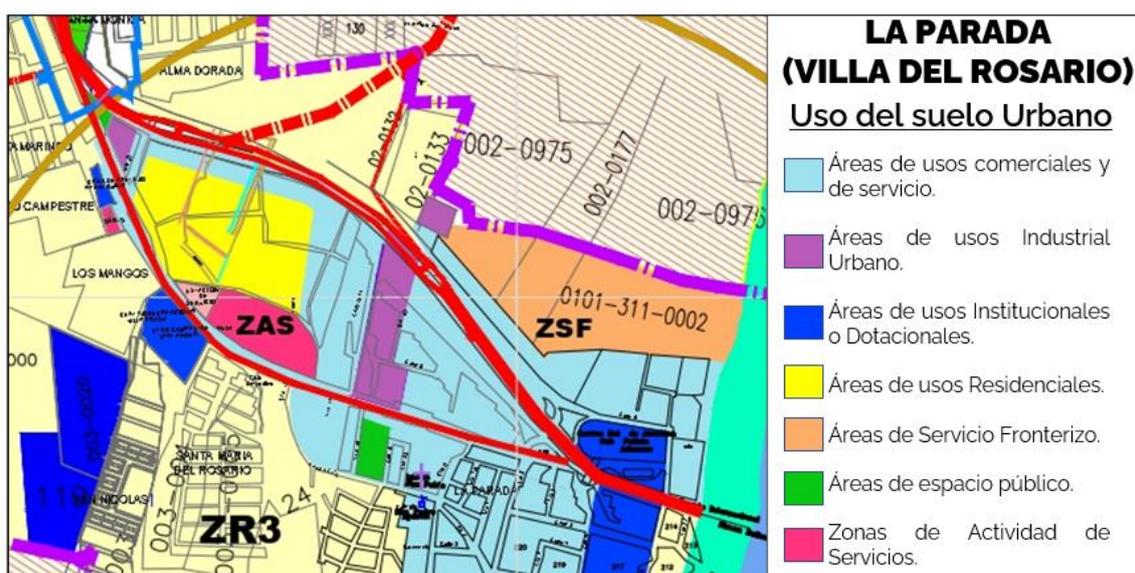


Figura 26. Rutas de Transporte Público. Fuente: AMC

### 8.2.5. Análisis Urbano de Actividades y Usos del Sector.

En el análisis urbano de actividades y usos del sector se entra en detalle con la utilización del espacio y todas las actividades e interacciones que se llevan a cabo en la

zona buscando comprender la forma en que los diferentes usuarios que se presentan, la ocupan y hacen uso de ella. Es fundamental tener el conocimiento de estos datos para el desarrollo del proyecto, debido a que, se observa como los habitantes de este sector hacen uso del suelo urbano. Según lo anterior, se logra observar que en el sector predominan las áreas destinadas a usos comerciales y de servicio, debido a las dinámicas económicas y comerciales que se desarrollan allí, la presencia de consumidores dispuestos en satisfacer sus bienes y servicios en la ubicación de zona binacional que posee. También se muestran áreas para uso residencial, sosteniendo el hecho de que es un sector habitable por ciudadanos colombianos y venezolanos; ciertos puntos minoritarios de áreas de uso para la industria y puntos institucionales; una zona amplia destinada a servicio fronterizo localizada inmediatamente en la entrada fronteriza que se encuentra con el Puente Internacional Simón Bolívar y por último, la única área de espacio público colinda con la vía antigua, siendo preocupante, ya que, da razón a la importancia que tiene este proyecto de renovación urbana, brindando una panorama más amplio de cómo se utiliza el sector La Parada en la actualidad.



**Figura 27. Usos del Suelo Urbano, La Parada. Fuente: Adaptación Propia**

### 8.2.6. Estadísticas y tablas porcentuales de espacio público proyectado en la propuesta de implantación con áreas.

El espacio público que se encuentra actualmente es deficiente para el gran número de usuarios peatonales que como se menciona en el planteamiento del problema, se desenvuelve un registro elevado de ingreso al territorio fronterizo de alrededor de 60.000 personas diariamente y de salida de 38.000 personas que transcurren por vía terrestre a través del Puente Internacional Simón Bolívar (Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, 2021) por el sector La Parada. Tenemos en cuenta los diferentes actores que se presentan e intervienen en el espacio público siendo este un espacio reducido contando con 30.932 mts cuadrados.



**Figura 28. La Parada Actual. Fuente: Elaboración propia.**

Por esta razón, el proyecto de renovación urbana plantea revitalizar este eje fundamental (Autopista Internacional) del sector de La Parada contando con elementos y funciones específicas, con el fin de satisfacer las necesidades que se presentaron

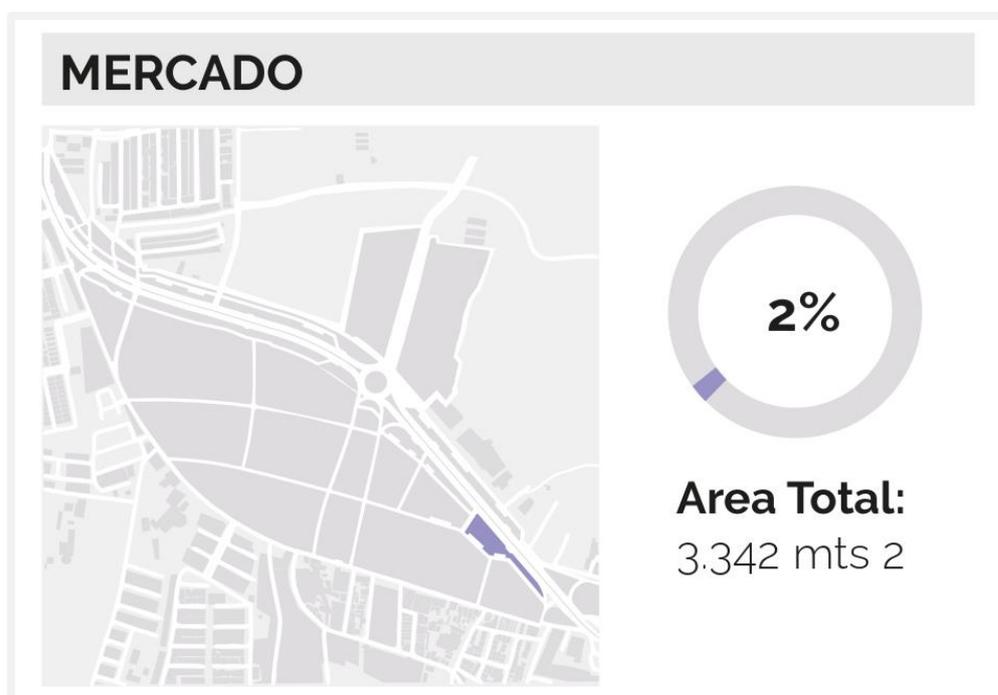
anteriormente en el diagnóstico, rescatando los escenarios que actualmente encontramos infestados por el impacto migratorio, económico y social que se manifiesta notablemente. Se presenta de esta forma el planeamiento de estadísticas y tabla de áreas correspondientes al espacio público proyectado y la creación de distintos espacios que se implementan para soportar la propuesta.

El programa arquitectónico del proyecto comprende en un área de 213.044 m<sup>2</sup> en la que hacen parte andenes peatonales que se desarrollan en un área de 133.905 m<sup>2</sup>, locales comerciales diseñados para el comercio informal con un área de 1.125 m<sup>2</sup>, un área de 7.004 m<sup>2</sup> para un Centro de negocios y grandes superficies en donde la diversidad de dinámicas positivas para el sector aumente, una cubierta multipropósito en donde se hallará un mercado con un área de 3.342 m<sup>2</sup>, la terminal de transporte del cual está encargado el municipio de Villa del Rosario y cuenta con un área de 17.981 m<sup>2</sup>, la estación de policía metropolitana de la cual está encargada la gobernación del departamento de Norte de Santander con un área de 26.728 m<sup>2</sup>, la redoma en la cual no hay acceso peatonal y entra a funcionar como ícono que posee un significado de índole binacional debido al tema fronterizo con un área de 1.307 m<sup>2</sup> y por último están la zona de parqueos destinada para los extranjeros con la finalidad de no ingresar una gran cantidad de vehículos al área metropolitana de Cúcuta contando con un área de 21.652 m<sup>2</sup>.

A continuación, resumen general del programa arquitectónico general:

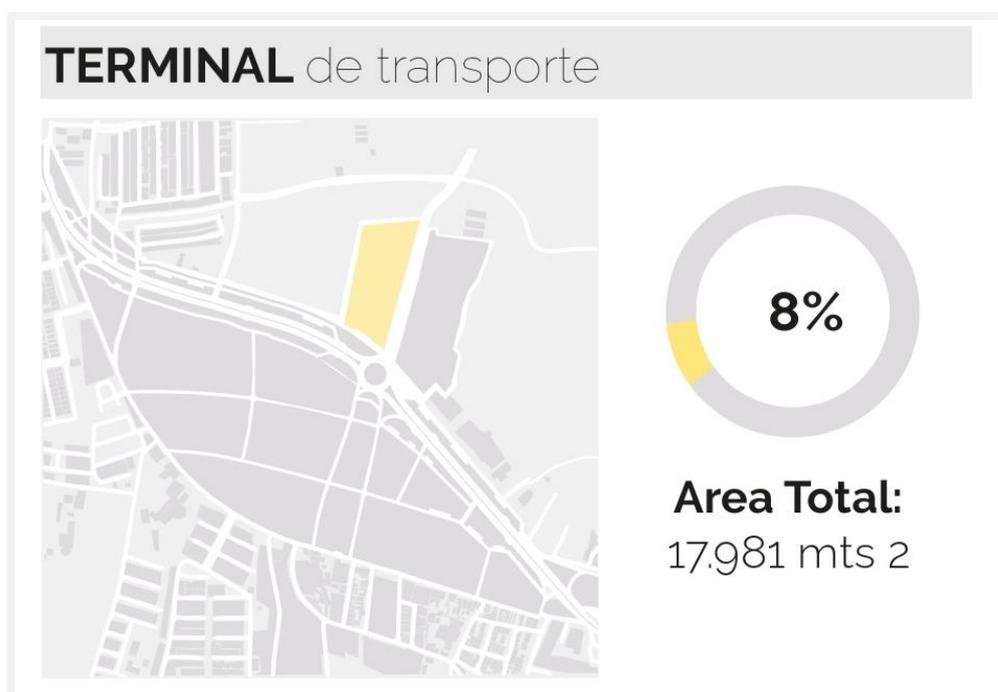
- Mercado: en esta zona se plantea una cubierta multipropósito que brindará un mejor espacio en donde se puedan desarrollar las actividades comerciales de una manera más organizada en un lugar abierto en donde el intercambio comercial se

desenvuelva en una infraestructura con mejores condiciones, que contará con un área de 3.342 m<sup>2</sup>. Es una estrategia con la cual se pretende dar una solución más inmediata a la razón por la cual pasan la mayoría de personas de Venezuela al territorio colombiano, que es a abastecerse de los artículos de primera necesidad como los alimentos y medicina. Pretende tener muy cerca del paso fronterizo un área destinada a almacenes de grandes superficies que tengan lo básico de una canasta familiar, de modo que los puedan comprar una vez hayan pasado por el puente internacional y puedan devolverse, con el objeto de no congestionar más las calles del centro de Cúcuta, de generar menos tráfico, entendiendo que estas personas solo van a abastecerse de esto y devolverse a su país. No obstante, habrá razones por las cuales los ciudadanos de origen venezolano tendrán que pasar al centro de la ciudad de Cúcuta, pero con esto, se contendría un poco ese volumen lo cual ayudaría a descongestionar las calles.



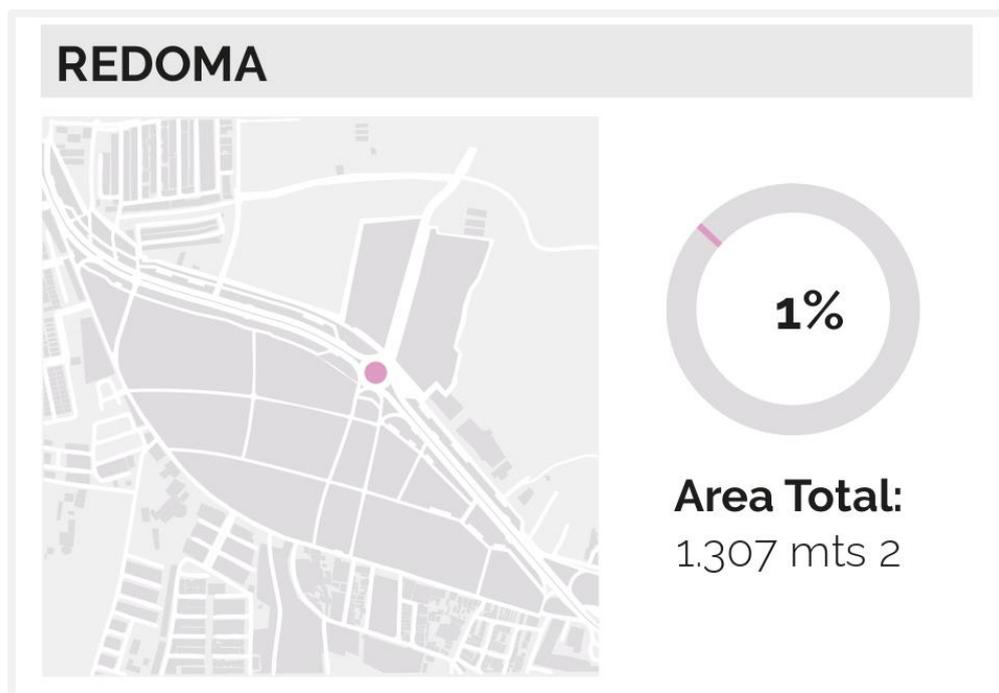
**Figura 29. Mercado. Fuente: Elaboración Propia.**

- **Terminal de Transporte:** encargada por parte de la Secretaría de Planeación del municipio de Villa del Rosario en el cuál tienen destinado un lote de 17.981 m<sup>2</sup> en donde la terminal tenga una función específica con respecto al transporte y conectividad binacional entre Colombia y Venezuela. Esta terminal corresponde a las necesidades planteadas en el plan maestro de movilidad metropolitana, que determina a Villa del Rosario como una de las cuencas más importantes en términos de movilidad debido a su posición estratégica de frontera, que ha sido verificada predialmente por el municipio a solicitud de los estudios técnicos de dicho plan maestro, ubicando el lote en el punto más estratégico de conexión entre las vías existentes y las proyectadas por el PBOT del municipio, a razón de mejorar la movilidad desde el punto de vista metropolitano y considerando su accesibilidad intermodal en garantía de la seguridad y sostenibilidad.



**Figura 30. Terminal de Transporte. Figura 5. Elaboración propia.**

- Redoma: en la zona de la redoma no habrá acceso peatonal y se encontrará un hito que caracteriza el significado de la relación fronteriza entre Colombia y Venezuela, esta redoma conecta la variante de La Frontera con la nueva vía, cuenta con un área de 1.307 m<sup>2</sup>.



**Figura 31. Redoma. Fuente: Elaboración Propia**

- Locales comerciales: con la finalidad de proporcionar un espacio destinado a los trabajadores informales sin necesidad de quitarles su espacio y estar incorporados en el espacio público del sector, se encontrarán unas casetas que funcionarán como locales comerciales, las cuales contarán a su vez con baños públicos. Para este espacio se contará con un área de 1.125 m<sup>2</sup>.
- Andenes y espacio públicos: con el fin de brindar un control y orden al espacio público, debido a que, en la actualidad no se respetan normativas, se proporcionan andenes que contribuyen como estrategia del espacio público en donde se designan espacios para los diferentes tipos de usuario y actividades que se realicen allí.

Cuenta con un área de 133.905 m<sup>2</sup>. Los andenes estarán constituidos por franjas a saber: ambiental, que corresponde al espacio que contendrá la fitotectura, el ornamento, y algún tipo de mobiliario de descanso, así como, los elementos para manejo de residuos sólidos, luminarias y equipamiento tecnológico de seguridad; movilidad, estará destinada para el libre tránsito de peatones con sus respectiva señaléticas, unidades de alerta y táctiles, así como rampas y uniformidad que permitan la accesibilidad a cualquier tipo de movilidad reducida; servicios, esta franja estará dedicada a la distribución de redes de servicios públicos y telemática de manera soterrada para fácil acceso a los predios; ciclo-infraestructura, planteadas como estrategia intermodal en las vías que conectarán la estación terminal con las vías alternas propuestas.



**Figura 32. Espacio Público, Locales Comerciales. Fuente: Elaboración Propia**

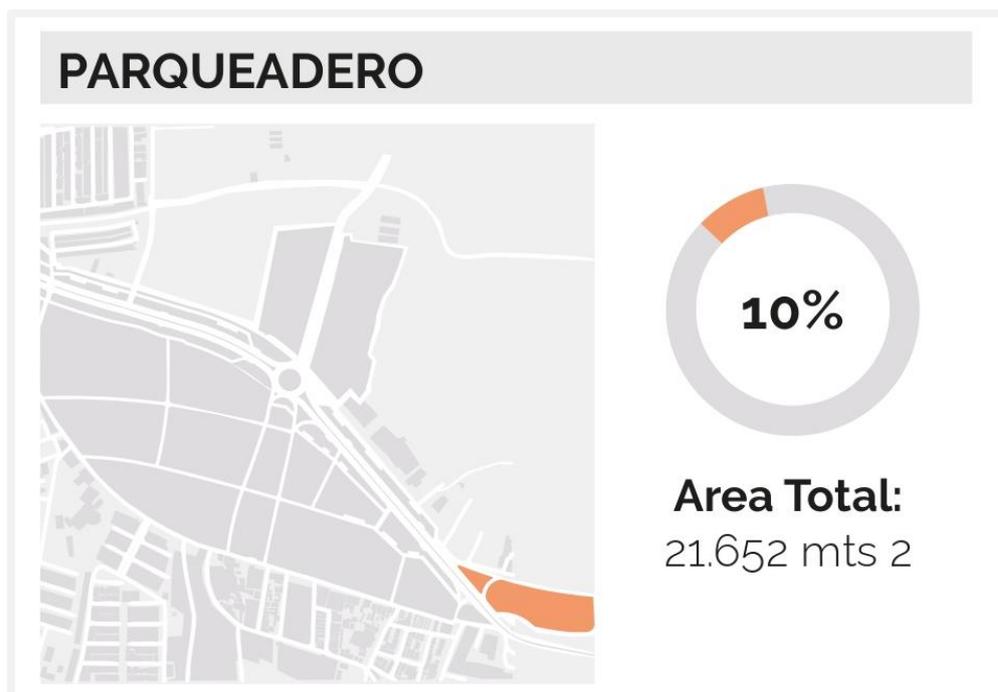
- Estación de policía metropolitana: encargada de parte de la Gobernación de Norte de Santander, el lote donde está proyectado tiene un área de 26.728 m<sup>2</sup>, está ubicado cerca a la redoma y conecta con la vía proyectada, dicho equipamiento

corresponde a una necesidad de escala jerárquica superior debido a que el tema del orden público en situación de frontera se connota como seguridad nacional, con lo cual los estudios previos correspondieron a un análisis con Ministerio de Defensa, cancillería, Secretaria de Fronteras de la Gobernación, área metropolitana y alcaldía de Villa del Rosario.



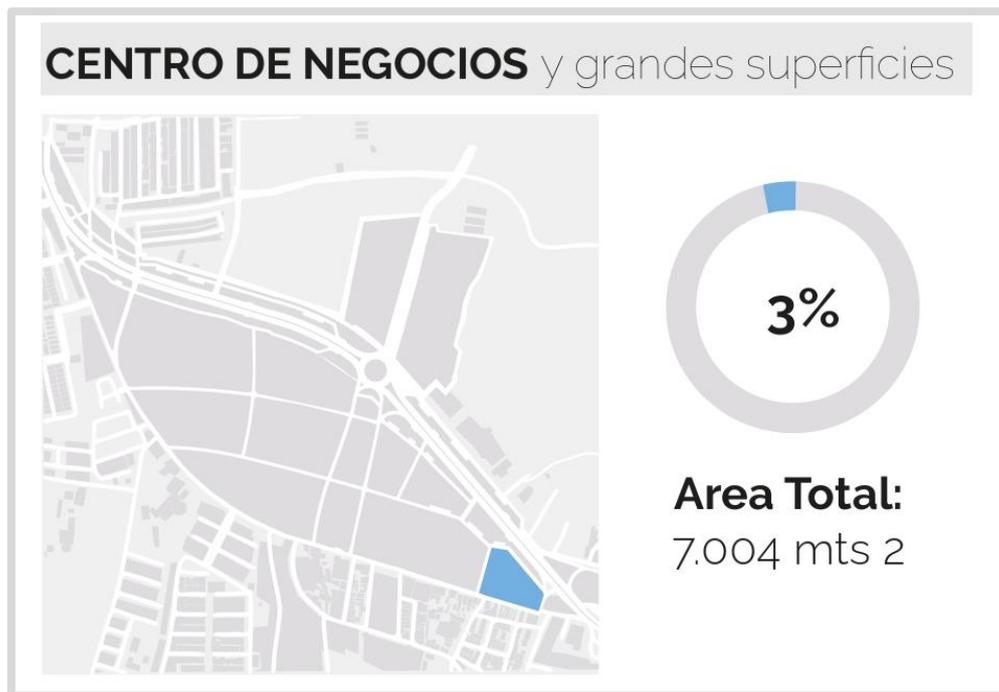
**Figura 33. Estación de Policía. Fuente: Elaboración Propia**

- **Parqueaderos:** se destinará una zona de parqueos con ubicación estratégica en donde los vehículos provenientes a Venezuela puedan estacionarse y poder ingresar al área metropolitana de Cúcuta por medio del transporte público, la zona de parqueos cuenta con un área de 21.652 m<sup>2</sup>. Las áreas corresponden a los estudios de demanda de ingreso de vehículos de placa extranjera y como estrategia para incentivar el uso del transporte público y evitar la congestión en el municipio núcleo del área metropolitana, evitando temas colaterales no reglamentados entre los dos países como los seguros, las revisiones tecno mecánicas y los programas de pico y placa.



**Figura 34. Parqueaderos. Fuente: Elaboración Propia**

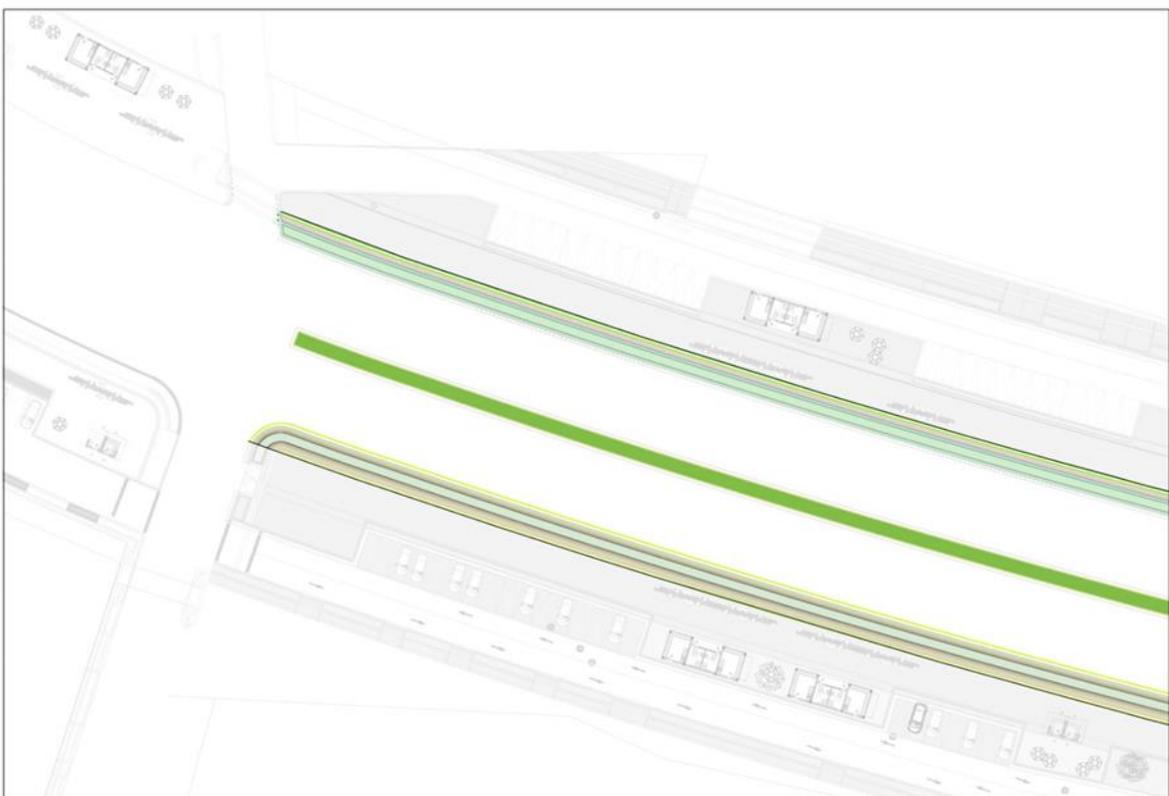
- Centro de negocios y grandes superficies: este espacio se dedicará a facilitar los negocios binacionales entre Colombia y Venezuela que funcionará como una zona comercial nueva que contará con un área de 7.004 m<sup>2</sup>. Este lugar está diseñado para realizar las transacciones comerciales entre los representantes de marcas comerciales, negocios internacionales entre Colombia y Venezuela. El centro propuesto albergará oficinas comerciales y espacios de coworking, proporcionando un entorno que facilite la realización de negocios de una manera más inmediata y eficiente en el paso de la frontera.



**Figura 35. Centro de Negocios y Grandes Superficies. Fuente: Elaboración Propia**

### **SECTOR 1: Reducción Del Separador Y Ampliación**

**La optimización de la autopista con la reducción del separador y la ampliación de las vías.**



**Figura 36. La optimización de la autopista con la reducción del separador y la ampliación de las vías.**

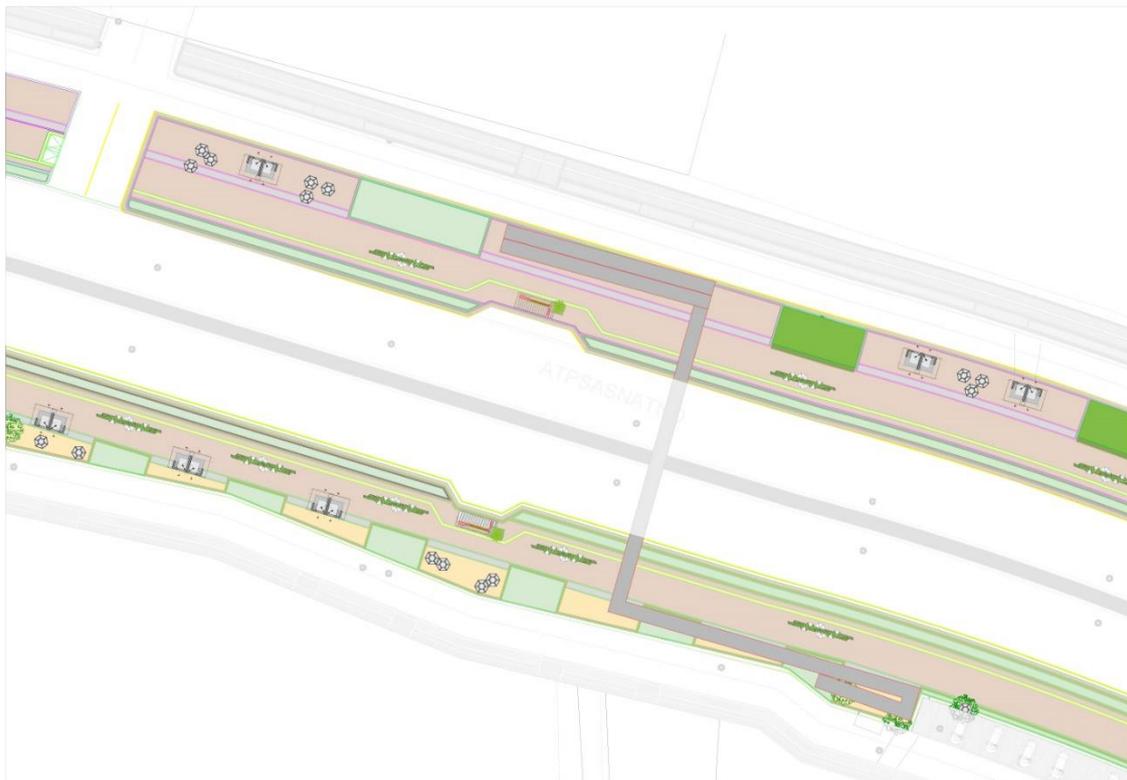
**Causas:**

- El flujo constante de los vehículos ocasionan congestión del tráfico, debido al aumento constante de vehículos en la autopista internacional.
- El aumento de la población y el desarrollo económico en la zona generando mayor demanda de transporte por la carretera.

**Efectos:**

- La reducción del separador y la ampliación de vías contribuye en el flujo más eficiente del transporte reduciendo el embotellamiento y mejorar la movilidad generando a su vez la accesibilidad y la comodidad del viaje.
- Mejorar la eficiencia del transporte y la reducción de los tiempos en el viaje facilitando la logística del transporte, comercio beneficiando a las empresas como a los consumidores.
- Se garantiza la seguridad vial al prevenir accidentes de tránsito y la de los peatones.

**SECTOR 2: Rediseño De Los Andenes**



**Figura 37. Rediseño de los andenes con su respectiva franja de guías de alerta, además de presentar servicios: parada de buses, puentes peatonales, casetas comerciales y zonas verdes.**

**Causas:**

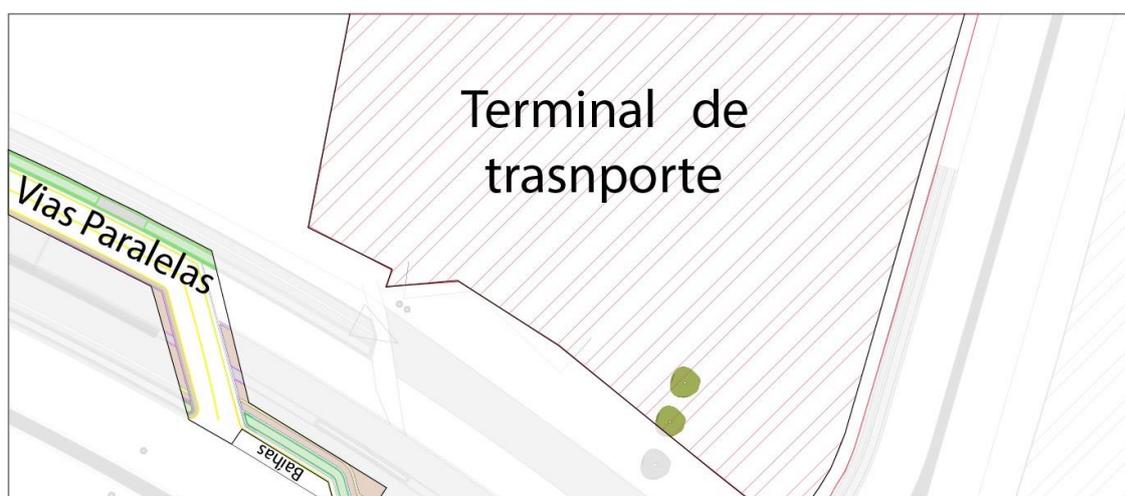
- La seguridad peatonal en las zonas urbanas y suburbanas es una causa fundamental del rediseño. la integración de guías de alerta y puentes peatonales reducen riesgos de accidentes en los transeúntes.
- La creación de paradas de buses integradas en los andenes tiene como objetivo optimizar el transporte público, facilitando el acceso de los pasajeros y mejorando la eficiencia del sistema.

- La inclusión de casetas comerciales y zonas verdes en los andenes responde a la búsqueda de un desarrollo urbano más equilibrado, proporcionando espacios multifuncionales que satisfacen necesidades comerciales y estéticas.
- El rediseño tiene la intención de mejorar la accesibilidad para personas con movilidad reducida, garantizando que los andenes sean accesibles para todos los usuarios, independientemente de sus capacidades físicas.

### **Efectos:**

- implementación de guías de alerta y puentes peatonales contribuirá significativamente a reducir accidentes y garantizar un entorno más seguro para los peatones.
- Las paradas de buses integradas en los andenes mejorarán la eficiencia del transporte público, facilitando el embarque y desembarque de pasajeros y contribuyendo a la puntualidad de los servicios.
- Las casetas comerciales en los andenes pueden dinamizar la actividad comercial local, proporcionando espacios para pequeños negocios y mejorando la vitalidad económica de la zona.

### **SECTOR 3: Renovación De Infraestructuras**



**Figura 38. Intervención de infraestructura vial como: rotonda, bahías de parqueo para transporte público y acceso a vías paralelas.**

**Causas:**

- La congestión vehicular es una causa primordial que motiva la intervención en la infraestructura vial. La implementación de rotondas y acceso a vías paralelas busca mejorar la fluidez del tráfico y reducir los embotellamientos.
- La creciente demanda de un transporte público eficiente y accesible impulsa la creación de bahías de parqueo para autobuses. Esto facilita el abordaje y desembarque de pasajeros, mejorando la eficiencia del servicio.
- La intervención en infraestructura vial busca abordar problemas de seguridad, como intersecciones peligrosas, mediante la implementación de rotondas y accesos a vías paralelas que reducen los riesgos de accidentes.
- Las intervenciones están motivadas por el desarrollo urbano, donde la planificación de la infraestructura vial se adapta para acomodar el crecimiento de la población y las actividades económicas.

**Efectos:**

- La implementación de rotondas y acceso a vías paralelas contribuye a la mejora de la fluidez del tráfico, reduciendo los tiempos de viaje y los puntos de congestión.
- Las bahías de parqueo para transporte público permiten una mejor gestión y operación de los servicios, facilitando la movilidad de los pasajeros y reduciendo los tiempos de espera.
- La intervención en la infraestructura vial, como la implementación de rotondas, tiene el efecto de reducir los accidentes al optimizar el diseño de intersecciones y mejorar la seguridad vial.
- Los accesos a vías paralelas facilitan la conectividad, permitiendo un acceso más eficiente a diferentes áreas urbanas y mejorando la movilidad en general.
- La intervención en la infraestructura vial puede estimular la actividad económica al mejorar la accesibilidad a zonas comerciales, industriales o residenciales, generando oportunidades de desarrollo y comercio.

#### **SECTOR 4: Espacio Público Y Zonas De Esparcimiento**



**Figura 39. Espacio público y zonas de esparcimiento equipadas para el uso y aprovechamiento de usuarios.**

**Causas:**

- La creciente demanda de espacios para el esparcimiento responde a la necesidad humana de recreación y descanso, proporcionando lugares donde las personas puedan relajarse y disfrutar de su tiempo libre.
- En áreas urbanas densamente pobladas, la falta de espacios verdes y áreas de esparcimiento se convierte en una causa clave para la creación de nuevos lugares públicos, satisfaciendo las necesidades recreativas de la comunidad.
- La creación de espacios públicos equipados busca mejorar la calidad de vida de los residentes urbanos al ofrecer entornos agradables y funcionales que fomenten la interacción social y la actividad física.
- La generación de espacios públicos equipados busca fortalecer la cohesión comunitaria, proporcionando lugares donde los vecinos pueden encontrarse, socializar y participar en actividades culturales y recreativas.

**Efectos:**

- La disponibilidad de espacios de esparcimiento contribuye al bienestar emocional y mental de las personas al ofrecer un escape del estrés diario y proporcionar oportunidades para actividades relajantes.
- La presencia de zonas equipadas motiva a las personas a participar en actividades físicas, promoviendo un estilo de vida activo y saludable.
- La creación de espacios públicos equipados puede estimular la actividad económica local al atraer a residentes y visitantes, generando oportunidades para comercios y servicios en las proximidades.
- Estos espacios contribuyen a embellecer el entorno urbano, proporcionando áreas verdes y atractivas que mejoran la apariencia de la ciudad y aumentan su atractivo para residentes y visitantes.
- La disponibilidad de lugares de encuentro y esparcimiento fortalece los lazos comunitarios, fomentando la participación y la colaboración entre los residentes.

## **SECTOR 5: Zonas Comerciales Y Parques**



**Figura 40. Integración de zonas comerciales en el espacio público junto con zonas de parqueo para la comunidad y actividad de cargue y descargue.**

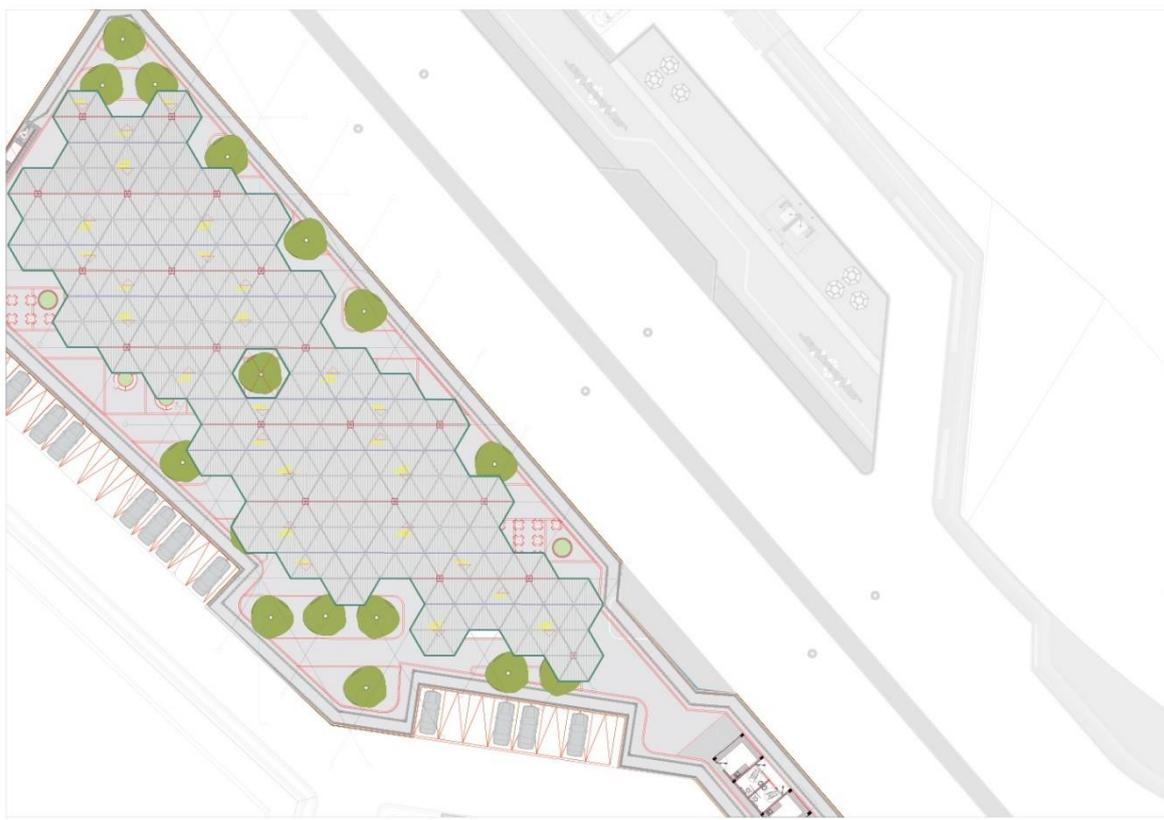
**Causas:**

- La necesidad de estimular la actividad económica local motiva la integración de zonas comerciales en espacios públicos. Esto busca crear entornos atractivos para el comercio y los negocios.
- La creciente demanda de servicios comerciales y la conveniencia para la comunidad impulsan la necesidad de integrar zonas comerciales en espacios públicos, brindando acceso cercano a bienes y servicios.
- La inclusión de zonas de parqueo busca abordar las necesidades de movilidad de la comunidad al proporcionar estacionamiento conveniente para quienes visitan las zonas comerciales.
- La actividad de carga y descarga integrada en el espacio público responde a la necesidad de optimizar la logística de suministro para los negocios, mejorando la eficiencia de la distribución de bienes.

**Efectos:**

- La integración de zonas comerciales contribuye al estímulo económico local al fomentar el comercio y atraer tanto a residentes como a visitantes, generando ingresos para la comunidad.
- La presencia de servicios comerciales en espacios públicos brinda comodidad a la comunidad al ofrecer acceso cercano a productos y servicios esenciales.
- La inclusión de zonas de parqueo facilita la movilidad de quienes visitan las zonas comerciales, reduciendo la congestión vehicular y mejorando la accesibilidad.
- La actividad de carga y descarga integrada optimiza la cadena logística para los negocios al proporcionar espacios designados y eficientes para la manipulación de mercancías.
- La integración de zonas comerciales a menudo resulta en la dinamización de los espacios públicos, convirtiéndolos en puntos de encuentro y actividades sociales, fortaleciendo la vida comunitaria.

## **SECTOR 6: Integración Del Mercado**



**Figura 41. Integración del mercado con el espacio público generando la reorganización comercial y correcto uso del espacio público.**

**Causas:**

- La creciente demanda de experiencias urbanas auténticas impulsa la integración del mercado en espacios públicos, ya que las personas buscan lugares donde puedan disfrutar de actividades comerciales en entornos vibrantes.
- La integración del mercado en el espacio público puede ser motivada por la necesidad de promover y apoyar el comercio local, ofreciendo a los negocios una plataforma más accesible y atractiva para interactuar con la comunidad.
- En muchas ciudades, la integración del mercado en espacios públicos se utiliza como estrategia para revitalizar áreas urbanas, atrayendo visitantes, residentes y actividades comerciales a lugares que han experimentado declive.
- La integración busca optimizar el uso del espacio público, transformando áreas que podrían estar subutilizadas en lugares activos y multifuncionales, beneficiando tanto a comerciantes como a la comunidad.

**Efectos:**

- La integración del mercado en el espacio público dinamiza la actividad comercial al atraer a más clientes y ofrecer una experiencia de compra única que fomenta la interacción social.
- La promoción del comercio local a través de esta integración puede contribuir al fortalecimiento de la identidad local, destacando productos y servicios característicos de la región.
- La reorganización comercial y el correcto uso del espacio público pueden mejorar el entorno urbano, haciendo que las áreas sean más atractivas y agradables para residentes y visitantes.
- La integración exitosa del mercado puede tener efectos positivos en la economía local al generar empleo, aumentar los ingresos y atraer inversiones a la zona.
- La creación de un espacio público activo y comercial fomenta la interacción social entre los residentes, creando una comunidad más cohesionada y vibrante.

### **9. Resultados: Proyecto recuperación y adecuación del espacio público y la movilidad del sector de La Parada.**

<b>3 OBJETIVO</b>		
IMPLEMENTAR UN DISEÑO URBANO ARQUITECTÓNICO COMO SOLUCIÓN EFICIENTE PARA MEJORAR LA AMOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y DESARROLLO DEL ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR LA PARADA.		
<b>ACTIVIDADES</b>	<b>MEDIOS</b>	<b>PRODUCTOS</b>
Representación Visual	AutoCAD Illustrator Photoshop	Proyecto urbano arquitectónico Detalles arquitectónicos Representación Visual
Esquema Comunicativo	Microsoft Word QGIS Excel	Catálogo vegetación, mobiliario, espacio público, prefabricados. Memoria descriptiva-memoria arquitectónica

**Tabla 4. Tercer Objetivo. Fuente: Elaboración Propia**

Dados los resultados obtenidos en el diagnóstico del primer objetivo y la hipótesis del segundo objetivo, se generó un programa arquitectónico (figura 16), determinante para el desarrollo puntual del *Proyecto Recuperación y adecuación del espacio público y la movilidad del sector de la Parada*.

Contrastada la información del estado actual del sector de La Parada, se procede a intervenir de manera estratégica, dando respuesta a cada una de las problemáticas encontradas con criterios de diseño arquitectónico, teniendo en cuenta los diferentes reglamentos y normas que se exponen en el marco legal, sobre el cual se hacen las respectivas operaciones de recuperación del espacio público y la movilidad en el sector de La Parada, que garantizan un diseño que brinde accesibilidad universal para los ciudadanos y migrantes; a esto se responde con el rediseño de los andenes, que brindan las medidas correctas, su señalización correspondiente y adecuación de estancias con la incorporación de mobiliario urbano que incentiva el buen.

La movilidad eficiente también hace parte de estos criterios de diseño, la optimización de los flujos de movilidad, ampliación de la autopista internacional y planteamiento de calles paralelas con la finalidad de tener un fácil y seguro acceso a los predios y comercios que forman parte de este proyecto como se muestra en la figura 35 que corresponde al sector 1.

Espacios públicos atractivos y funcionales, áreas verdes y de integración que promuevan el orden comercial y la apropiación del sector por parte de la comunidad que se encuentra en La Parada.



**Figura 42. Implantación General. Fuente: Elaboración Propia**

Las intervenciones hechas para la recuperación correspondientes al componente de movilidad vial y peatonal, incluirá propuestas como la reestructuración del espacio público, organización del transporte público, adecuación de las vías para un óptimo funcionamiento y zonificación de actividades comerciales.

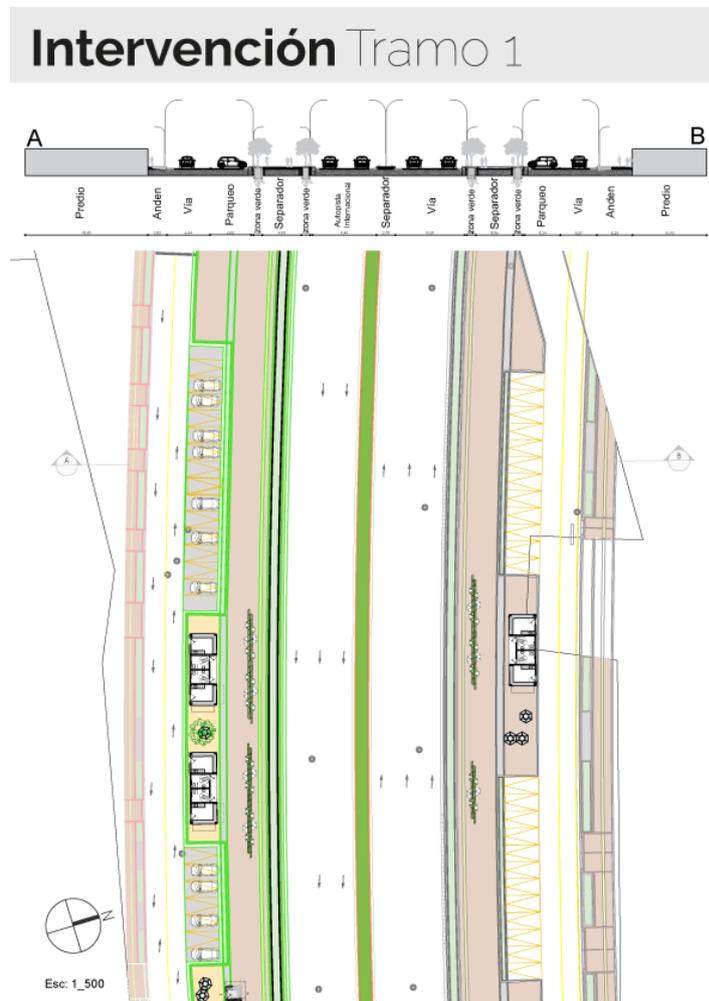
#### 9.1. Secciones, Plantas y Detalles Urbanos

Al ser un proyecto de un área tan extensa, al igual que en el diagnóstico, se ha dividido en 6 tramos específicos, en los cuales se ven reflejados los diferentes tipos de intervención que se requieren en cada uno de ellos según su necesidad.



**Figura 43. Intervención urbana, tramos. Fuente: Elaboración propia**

### 9.1.1. Tramo 1:

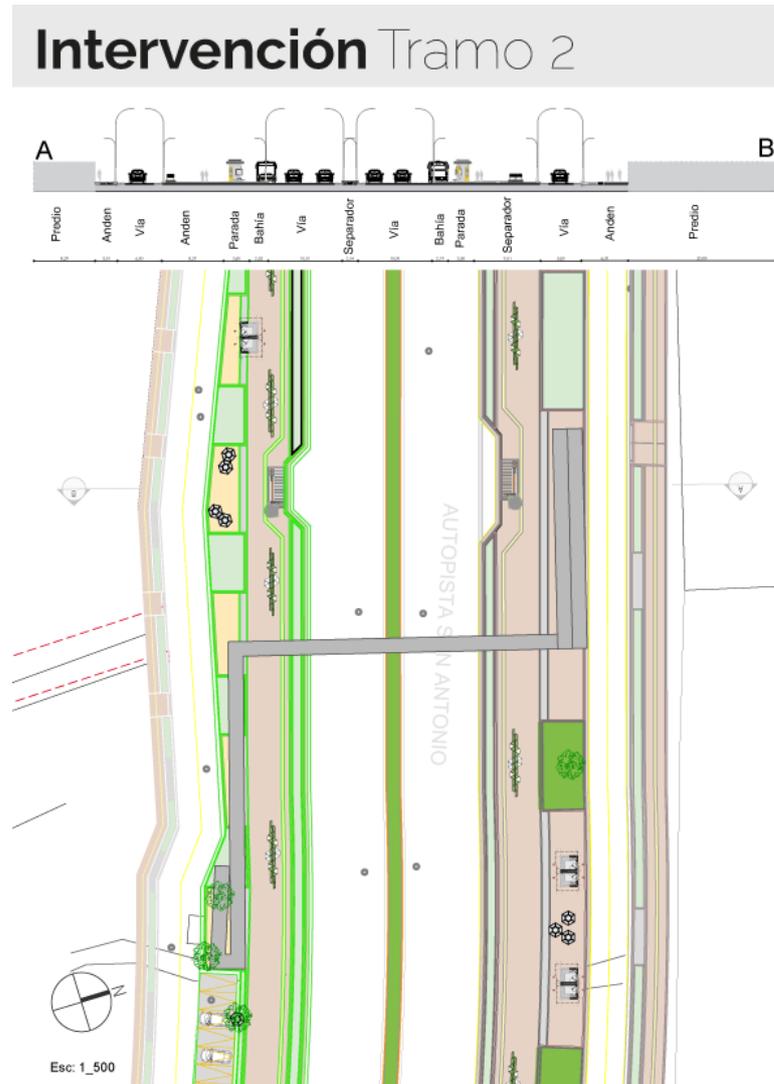


**Figura 44. Tramo 1, intervención urbana. Fuente: Elaboración propia**

Una de las mayores e importantes intervenciones para el mejoramiento de la movilidad de acuerdo con lo presentado en la figura 33, ha sido la optimización de la autopista internacional con la reducción del separador y la ampliación de las vías, con el fin de evitar congestión vehicular y lograr una movilidad fluida, junto a esto se destaca la aparición de vías paralelas que aparecen en ambos sentidos de la autopista internacional, cuya finalidad es mejorar la accesibilidad a los predios de los habitantes y

zonas de cargue y descargue para los diferentes comercios sin interferir con el flujo vehiculara en la autopista.

### 9.1.2. Tramo 2:

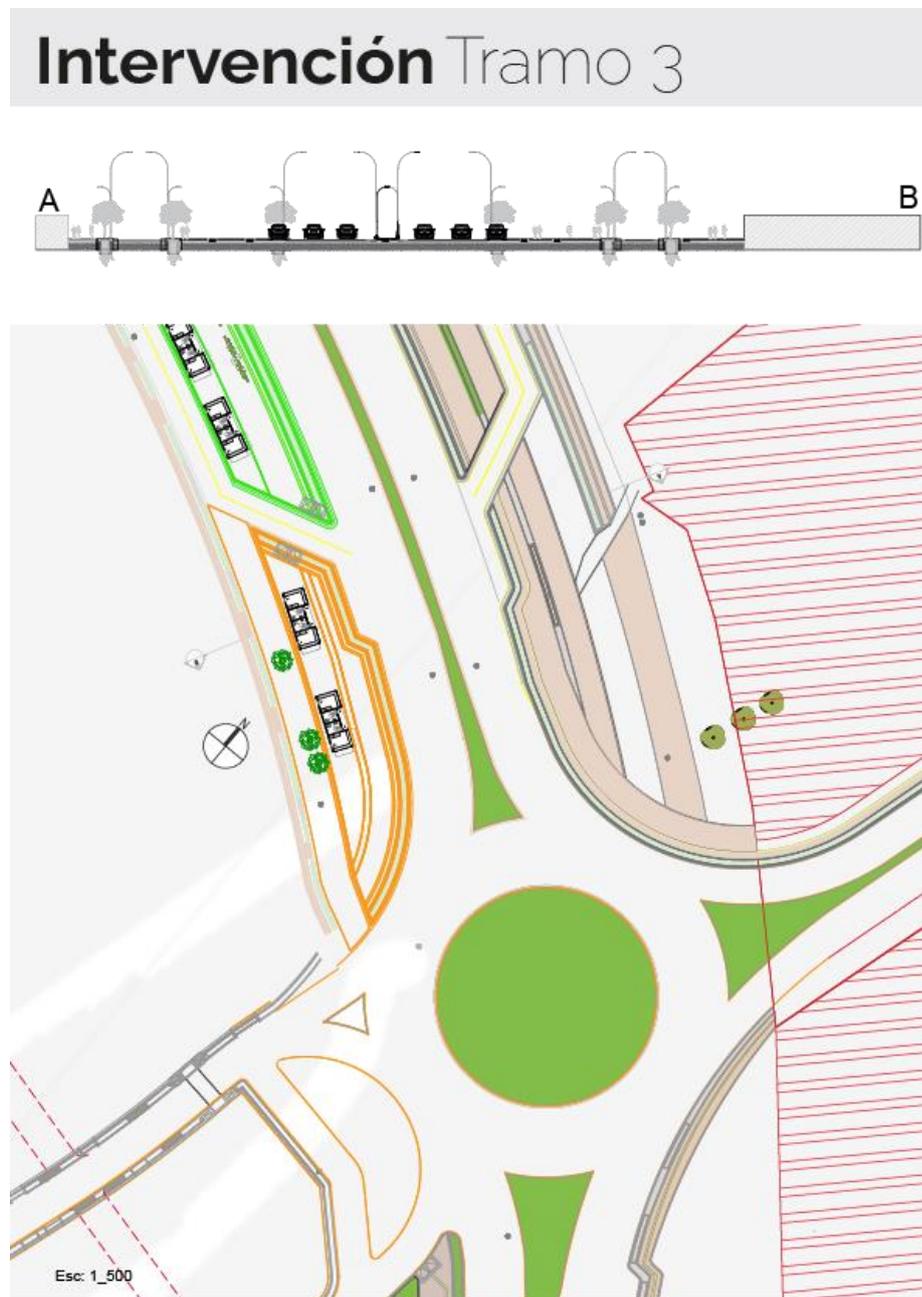


**Figura 45. Tramo 2, intervención urbana. Fuente: Elaboración propia**

En el segundo tramo de acuerdo con lo observado en la Figura 36, se comienza el encuentro con intervenciones urbanísticas más elaboradas, como lo es el rediseño de los andenes, los cuales cuentan con su respectiva franja de guías podotactiles y ciclovía,

además de prestar servicios a la comunidad tales como: paradas de buses, puentes peatonales, casetas comerciales, zonas verdes y correspondiente mobiliario urbano.

### 9.1.3. Tramo 3:



**Figura 46. Tramo 4, intervención urbana Fuente: Elaboración propia**

Este tercer tramo sigue la idea de la reorganización de los andenes por medio de franjas divididas por usos como lo son: Vegetación, alertas, circulación peatonal e inclusión del comercio en el espacio público

#### 9.1.4. Tramo 4:

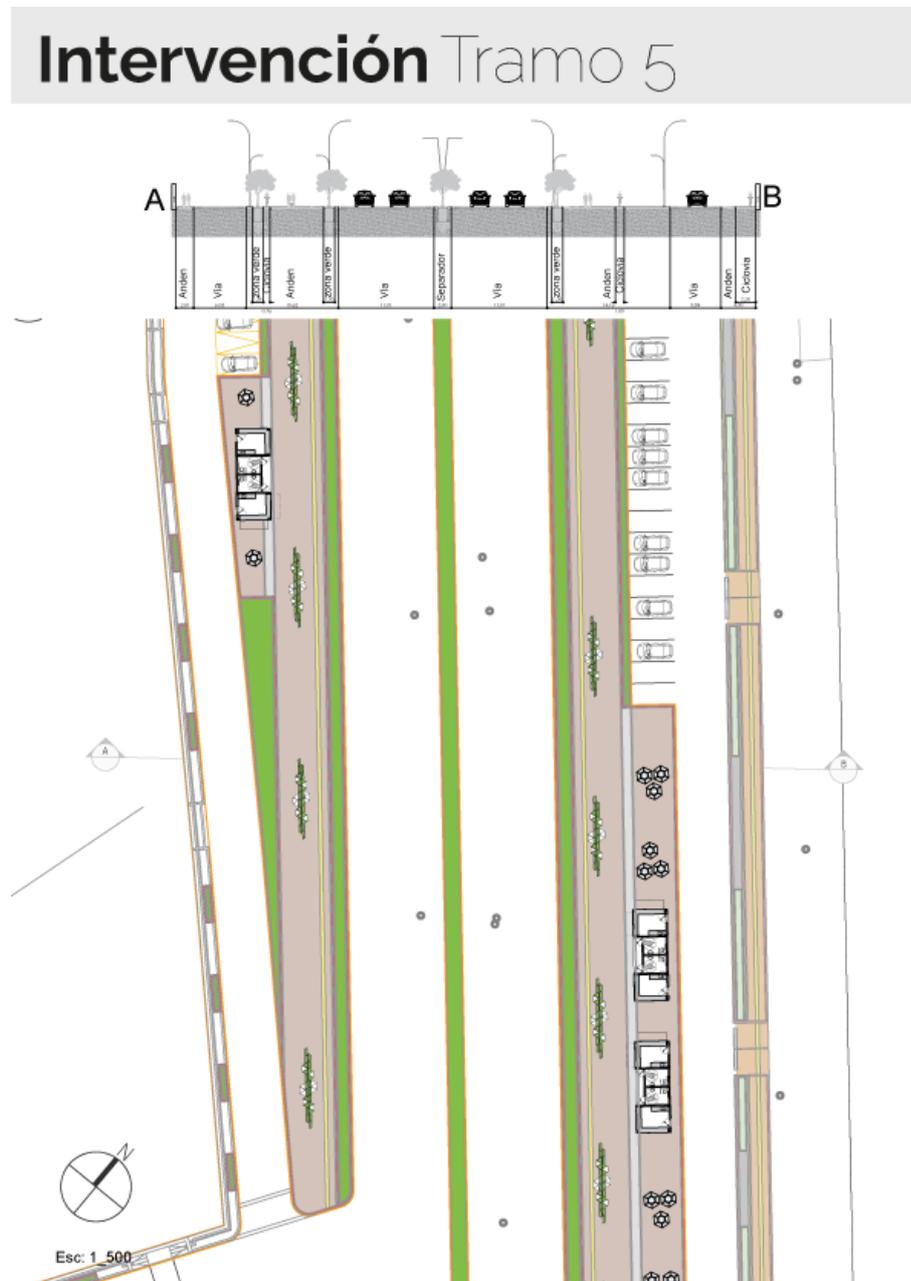


**Figura 47. Tramo 4, intervención urbana Fuente: Elaboración propia**

En el Cuarto tramo de acuerdo con la figura 36 de intervención urbana, se establecen intenciones más elaboradas en el espacio público, con la generación de zonas de interacción social integradas con la reorganización y formalización de los comerciantes, con el propósito de mantener las dinámicas actuales de la población, pero configuradas por el control generado en estos espacios comerciales. Adicionalmente, se añaden bahías de parqueo para el servicio de transporte público, que permitan evitar la

interrupción del flujo en la vía autopista internacional, en razón a la cantidad de carriles que posee.

### 9.1.5. Tramo 5:



**Figura 48. Tramo 5, Intervención urbana Fuente: Elaboración propia**

En el quinto tramo de la intervención, de acuerdo como se observa en la figura 38, se reiteran los aspectos mencionados en primer y segundo tramo: ampliación de vías, espacio público mixto, mobiliario urbano y organización del comercio.

### 9.1.6. Tramo 6.



**Figura 49. Tramo 6, intervención urbana Fuente: Elaboración propia**

En este sexto tramo observado en la figura 38, toma protagonismo en el área urbana el gran espacio dedicado a la reorganización de la zona, siendo esta una de las problemáticas de mayor incidencia; en respuesta se propone una plaza de mercado que, además de convertirse en un punto de referencia importante por su carácter de integración social, es un equipamiento que genera una nueva centralidad con la intención de concentrar toda la acción comercial y disminuir el paso de los migrantes a la ciudad al suplir parte de las necesidades, con trayectos menores por su cercanía a la zona de frontera.

En resumen, la intervención urbana en el sector de la parada se destaca por su enfoque integral en la mejora de la movilidad y la transformación del espacio público. Desde la optimización de la autopista internacional hasta intervenciones más detalladas en andenes y la reorganización del espacio, cada tramo refleja un compromiso con la accesibilidad, seguridad y bienestar comunitario. La propuesta de una plaza de mercado en el sexto tramo emerge como una solución clave para abordar la problemática de la migración a la ciudad, consolidando un punto de referencia social y comercial que contribuye a la cohesión social y mejora la calidad de vida en la zona. En conjunto, estas intervenciones buscan no solo optimizar la infraestructura, sino también crear un entorno urbano más sostenible y cohesionado.

**Representación Visual del Proyecto**

La intervención urbana en el sector de la parada revela un panorama dinámico y estratégico que aborda diversos aspectos clave para mejorar la calidad de vida y la

funcionalidad del entorno. Por otra parte, la visualización de este nuevo panorama captura la complejidad del proyecto a medida que se despliega a través de distintos tramos, que con la representación se logra destacar la evolución de intervenciones arquitectónicas y urbanas a propuestas más elaboradas, culminando en la visión y proyección de estos.

Este conjunto de imágenes contenidas en las figuras 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 y 46 se visualiza la transformación planificada, mostrando cómo cada elemento contribuye a la recuperación de este sector clave del AMC.



**Figura 50. Renders y Ubicación. Fuente: Elaboración propia**

### 9.2.1. Tramo 1.



**Figura 51. Vías y Vista Área de Cafetería. Fuente: AMC**

En esta primera imagen contenida en la figura 40 se observa la cohesión, funcionamiento y comunicación entre cada una de las franjas proyectadas: separador, autopista internacional, franja verde, franja peatonal y comercial y vías paralelas.

### 9.2.2. Tramo 2.



**Figura 52. Vista aérea vía paralela. Fuente: AMC**

En el segundo tramo de la figura 41, se evidencia como al otro lado del separador toman protagonismo las vías paralelas y su funcionamiento generando descongestión, zonas de parqueo, comunicación con el comercio y fácil acceso a los predios existentes.

### 9.2.3. Tramo 3.



**Figura 53. Franja Vegetal. Fuente: AMC**

En el tercer tramo se observa el funcionamiento de la franja verde y como cumple con la importante función de delimitar, además de ser áreas de fácil mantenimiento por su concepción y elección de vegetación, donde se cumple también como espacio útil, equipado con mobiliario urbano, y aporta zonas para el descanso de los peatones.

#### 9.2.4. Tramo 4.



**Figura 54. Franja Peatonal. Fuente: AMC**

En esta cuarta franja se detalla la rigurosidad tomada al momento de diseñar la franja peatonal, equipada desde cambios de texturas determinando diferentes usos, hasta podo táctiles de alerta.

### 9.2.5. Tramo 5.



**Figura 55. Caseta Comercial. Fuente: AMC**

En el quinto tramo, el funcionamiento de estos nuevos lugares dedicados a la reorganización del comercio, estas casetas que, con el ámbito de promover la formalidad, se busca generar orden en el espacio público, pues la dinámica de estas mismas lo genera orgánicamente, además de incluir a los peatones en el uso activo de estos espacios.

### 9.2.6. Tramo 6.



**Figura 56. Mercado. Fuente: AMC**

Como respuesta a una de las zonas más críticas en cuestión de ordenamiento e informalidad, la respuesta directa y estratégica es el mercado diseñado por el centro de pensamiento del AMC, identificable por su cubierta hexagonal que recorre parte del espacio público de este último sector, siendo este no solo un facilitador de intercambios

comerciales sino un punto de encuentro cultural, un generador de empleo y un facilitador logístico para toda el área metropolitana, pues este contendría artículos de primera necesidad como alimentos y medicina para los migrantes y residentes evitando así congestiones en diferentes puntos de la ciudad.

En conclusión, la representación visual de este proyecto urbano arquitectónico en el sector de la Parada, revela una transformación integral destinada a revitalizar el espacio público y mejorar la movilidad de la zona. Desde la optimización de la autopista internacional hasta la creación de espacios detalladamente diseñados, como andenes y zonas comerciales, la importancia de este proyecto radica en su capacidad para recuperar y redefinir el tejido urbano. La visualización no solo destaca la eficacia en aliviar la congestión vehicular, sino también resalta la atención dedicada a crear un entorno más dinámico y accesible. En este sentido, la iniciativa no solo promueve la funcionalidad, sino que también se erige como un promotor para la interacción comunitaria y la mejora significativa de la calidad de vida de residentes y migrantes. Este proyecto se presenta como un hito crucial en la recuperación del espacio público y la movilidad en el sector de la Parada, sirviendo como modelo inspirador para futuras intervenciones urbanas.

Fichas técnicas para el diseño del espacio urbano: Vegetación, Mobiliario y Prefabricados.

Para esta intervención se realizó un catálogo dividido en tres categorías: especies vegetales, mobiliario urbano y prefabricados. Cada ficha de este catálogo contiene

especificaciones constructivas y de ubicación de acuerdo a lo planteado en el proyecto, así como los detalles, dimensiones y referencias de cada producto sugerido para utilizar en esta intervención. En el marco del proyecto de renovación urbana en el sector La Parada, se desarrollan unas fichas técnicas detalladas que describen los diferentes elementos arquitectónicos urbanos y ambientales que formarán parte de esta propuesta, están diseñadas para cumplir con la normativa vigente, ajustándose a la visión y objetivos de la propuesta de renovación. Estas fichas técnicas contienen especificaciones significativas e informativas, debido a que presentan cada elemento perteneciente a la propuesta de renovación urbana, en donde cada uno de ellos ayuda a cumplir con la finalidad de contribuir al embellecimiento y sostenibilidad de la comunidad y su espacio público. Este enfoque en la planificación y ejecución detallada del mobiliario urbano y ambiental es esencial para lograr una renovación urbana adecuada y mejorar la calidad de vida de los habitantes de La Parada.

### **9.2.7. Fichas Técnicas de Especies de Vegetación**

Las fichas técnicas de vegetación en las figuras: 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53 y 54 dan la guía de especies que se proponen para esta intervención, extraídas del manual Lineamientos ambientales y recomendaciones para la ejecución de la obra “Renovación Urbana La Parada” realizado por el AMC.

Algunas de las especies propuestas son: Tulipán africano, cañaguante, Guayacán morado, carbonero rojo, palma alta de copa estrecha, jardineras veraneras, Palma enana.

De acuerdo al manual Lineamientos ambientales y recomendaciones para la ejecución de la obra “Renovación Urbana La Parada”, se hace mención a las siguientes recomendaciones:

- Lo ideal es recuperar especies, por lo tanto, se deben realizar siembras de especies coloridas y que se adecuen al entorno, en este caso de la autopista internacional de Villa del Rosario.
- Jardines horizontales o jardineras, es muy importante incluirlas por temas visuales y funcionales para el entorno.

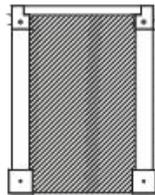
- Mantenimiento de los árboles existentes, o en su defecto siembra nueva.

## INVENTARIO Vegetación

### Tulipán Africano

- Reorganización y recuperación de espacios.
- Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en oxígeno.
- Estabilización de suelos.
- Absorción de agua.
- Producción de fruta y recuperación de corredores ambientales.

### Alcorque



Tiene como función contener y controlar el crecimiento de la raíz del árbol, contiene unas medidas del borde de 0.15 m y de área libre de 1m.



**TULIPÁN AFRICANO**  
Spathodea campanulata  
FAMILIA: Bignoniaceae  
ORIGEN: Africano

### Medidas



DIAMETRO: 60cm

### Características

- \* Altura máxima de 15m
- \* Diametro de 60 cm
- \* Amplitu de la copa, media (7-14m)



**Figura 57. Ficha vegetación 1. Fuente: Elaboración propia - Manual de Urbanismo AMC.**

# INVENTARIO

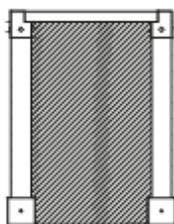
## Vegetación

### Cañahuate

Se emplea como desinfectante natural de suelos.

- \* Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en oxígeno.
- \* Estabilización de suelos.
- \* Absorción de agua.
- \* Producción de fruta y recuperación de corredores ambientales.

### Alcorque



Tiene como función contener y controlar el crecimiento de la raíz del árbol, contiene unas medidas del borde de 0.15 m y de área libre de 1m.



### CAÑAHUATE

*Handroanthus chrysanthus*  
FAMILIA: Bignoniaceae  
ORIGEN: Colombia

### Medidas



DIÁMETRO: 100cm



ALTURA: 35 M

### Características:

- \* Altura máxima de 35m
- \* Diámetro de 100 cm
- \* Amplitud de la copa, media (7-14m)



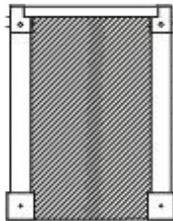
**Figura 58. Ficha Vegetación 2. Fuente: Elaboración propia - Manual de Urbanismo AMC.**

# INVENTARIO Vegetación

## Guayacán Morado

- \* Reorganización y recuperación de espacios.
- \* Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en oxígeno.
- \* Estabilización de suelos.
- \* Absorción de agua.
- \* Producción de fruta y recuperación de corredores ambientales

### Alcorque



Tiene como función contener y controlar el crecimiento de la raíz del árbol, contiene unas medidas del borde de 0.15 m y de área libre de 1m.



**GUAYACÁN MORADO**  
*Tabebuia rosea*  
 FAMILIA: Bignoniaceae  
 ORIGEN: Colombia

### Medidas



DIAMETRO: 100cm



- \* Atura maxima de 30m
- \* Diametro de 100 cm
- \* Amplitu de la copa, media (mayor a 14m)



**Figura 59. Ficha vegetación 3. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

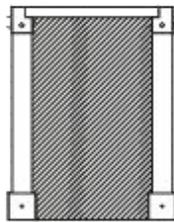
# INVENTARIO

## Vegetación

### Carbonero Rojo

- \* Reorganización y recuperación de espacios.
- \* Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en oxígeno.
- \* Estabilización de suelos.
- \* Absorción de agua.
- \* Producción de fruta y recuperación de corredores ambientales.

### Alcorque



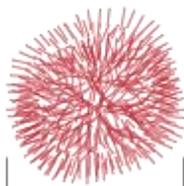
Tiene como función contener y controlar el crecimiento de la raíz del árbol, contiene unas medidas del borde de 0.15 m y de área libre de 1m.



#### CARBONERO ROJO

Calliandra trinervia  
FAMILIA: Fabaceae  
ORIGEN: cordilleras Central y Oriental

### Medidas

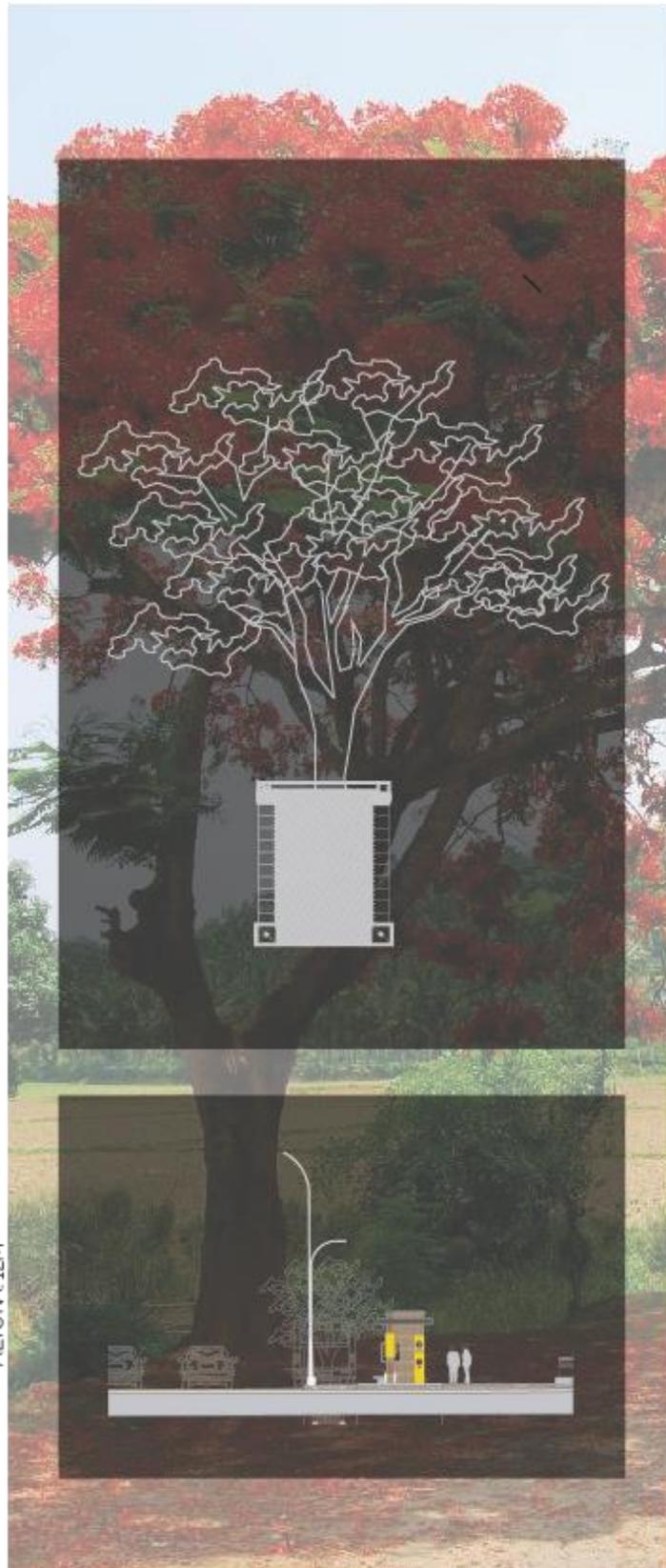


DIAMETRO: 30cm



ALTURA: 12M

- \* Atura maxima de 12m
- \* Diametro de 30cm
- \* Amplitu de la copa, media (7-14m)



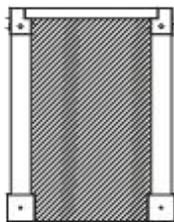
**Figura 60. Ficha vegetación 4. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Vegetación

### Palma Alta Copa Estrecha

- \* Reorganización y recuperación de espacios.
- \* Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en oxígeno.
- \* Estabilización de suelos.
- \* Absorción de agua.
- \* Producción de fruta y recuperación de corredores ambientales.

### Alcorque



Tiene como función contener y controlar el crecimiento de la raíz del árbol, contiene unas medidas del borde de 0,15 m y de área libre de 1m.



**PALMA ALTA COPA ESTRECHA**  
*Spathodea campanulata*  
FAMILIA: *Livistona australis*  
ORIGEN: Centro América

### Medidas



DIAMETRO: 20cm



ALTURA: 5M

### CARACTERÍSTICAS:

- \* Altura máxima de 5m
- \* Diámetro de 20 cm
- \* Amplitud de la copa, menor de 7



**Figura 61. Ficha vegetación 5. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Vegetación

### Jardineras Veraneras

*Colores Variados*

\* Embellecer el entorno y aportar al medio ambiente.

\* Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en Oxígeno.

\* Estética y funcionalidad.

\* Es ideal para decorar fachadas y muros, a los que cubre con su denso follaje.



Es una planta que resulta apta para cultivarse en macetas en terrazas, setos en jardines, enredaderas para pérgolas; en fin, es idea para aportar tonos intensos y espectaculares en tus ambientes exteriores preferidos.



VERANERAS

Bougainvillea

FAMILIA: Nyctaginaceae

ORIGEN: Brasil

### Medidas



### Características:

\* Altura máxima de 12m

\* Medida entre plantas 1m

\* Hojas elípticas, de 10 cm de largo



**Figura 62. Ficha vegetación 6. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Vegetación

### Separadores

*Maní Forrajero*

- \* Embellecer el entorno y aportar al medio ambiente.
- \* Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en Oxígeno.
- \* Estética y funcionalidad.
- \* Es ideal para decorar fachadas y muros, a los que cubre con su denso follaje.



Tiene la capacidad de crecer en una capa amplia, soporta bien las pisadas, además no es invasiva.



MANÍ FORRAJERO  
Arachis pintoi  
FAMILIA: Fabáceas  
ORIGEN: Suramérica



**Figura 63. Ficha vegetación 7. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

**Figura 63. Ficha vegetación 7. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo**

**AMC.Ficha vegetación 7. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo**

**AMC.Ficha vegetación 8. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo**

**AMC.Ficha Prefabricados 1 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo**

**AMC.**

## INVENTARIO Prefabricados

### Bordillo A-80

Se definen como bordillos los elementos prefabricados de hormigón colocados sobre una solera adecuada, que constituyen una faja o cinta que delimita la superficie de la calzada, la de una acera o la de un andén.

### Descripción

Pieza aligerada prefabricada en concreto de 4 Mpa de módulo de rotura a 28 días, con acabado liso. Se instala sobre una capa de mortero de nivelación con proporción 1:4, con juntas de 1 cm de espesor en mortero 1:3, sirviendo como confinamiento para cambios de material, o sobresaliendo hasta 15 cm respecto al piso para conformar bordes en zonas verdes.

### Características

**Referencia:** Bordillo A-80

**Color:** Gris

**Espesor (cm):** 20

**Altura (cm):** 35

**Longitud (cm):** 100

**Tipo de Perfil:** Barrera

**Módulo de Rotura (Mpa):** 4.0

**Tránsito:** Vehicular Liviano/ Vehicular Pesado

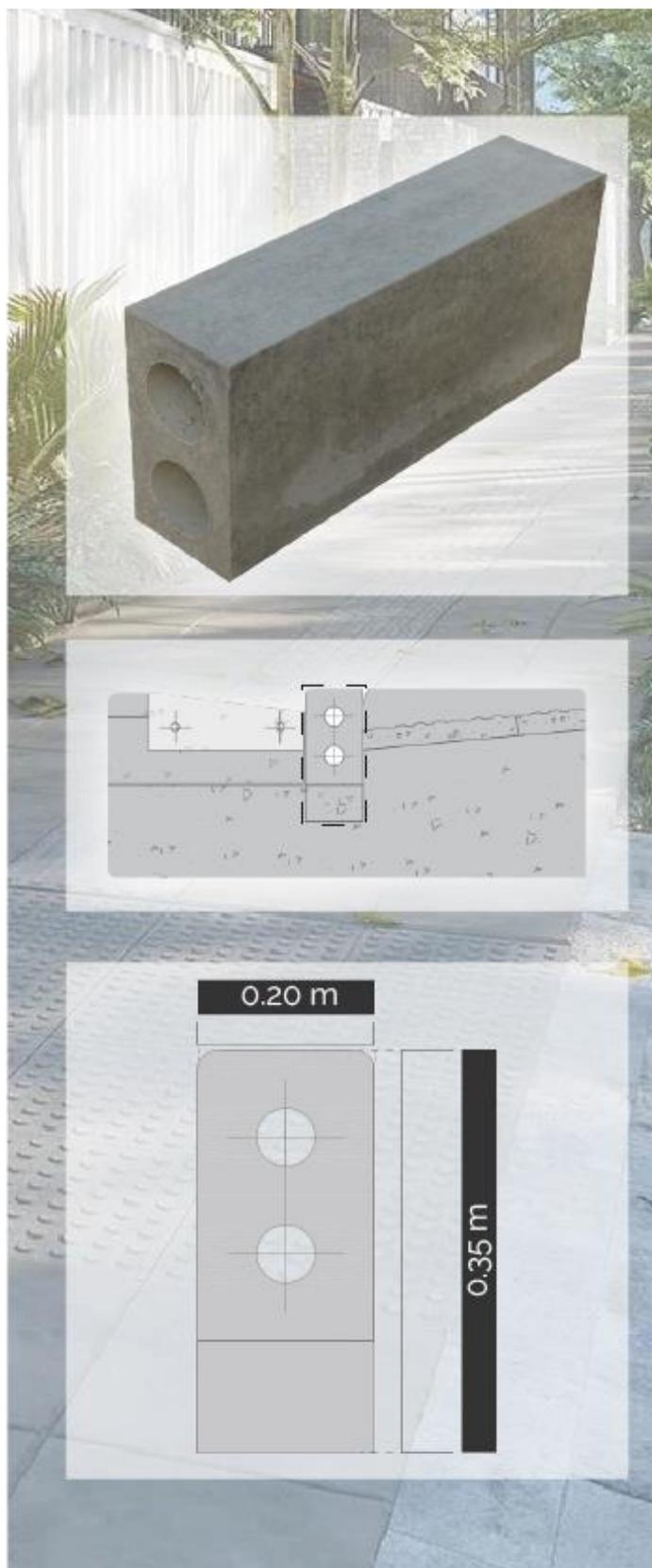


Figura 66. Ficha Prefabricados 2 Fuente: Elaboración propia - Manual de

urbanismo AMC.

## INVENTARIO Prefabricados

### Loseta Podotactil A-80

La Loseta de cemento para exteriores tipo IDU es un elemento vibro prensado, constituido por cemento, arena, marmolina y aditivos que le confieren características especiales de resistencia al tráfico peatonal en zonas expuestas a la intemperie, es fabricada en diferentes colores.

#### Usos

Ofrece excelente comportamiento para usos en plazas peatonales, andenes, alamedas, jardines interiores, parques e incluso rampas de acceso para vehículos livianos. Se utiliza para orientar a las personas con discapacidad visual.

#### Características

**Referencia:** Losa cemento guía táctil

**Color:** Gris

**Espesor (mm):** 60

**Ancho (mm):** 400

**Longitud (mm):** 400

**Aborción de agua:** 7%

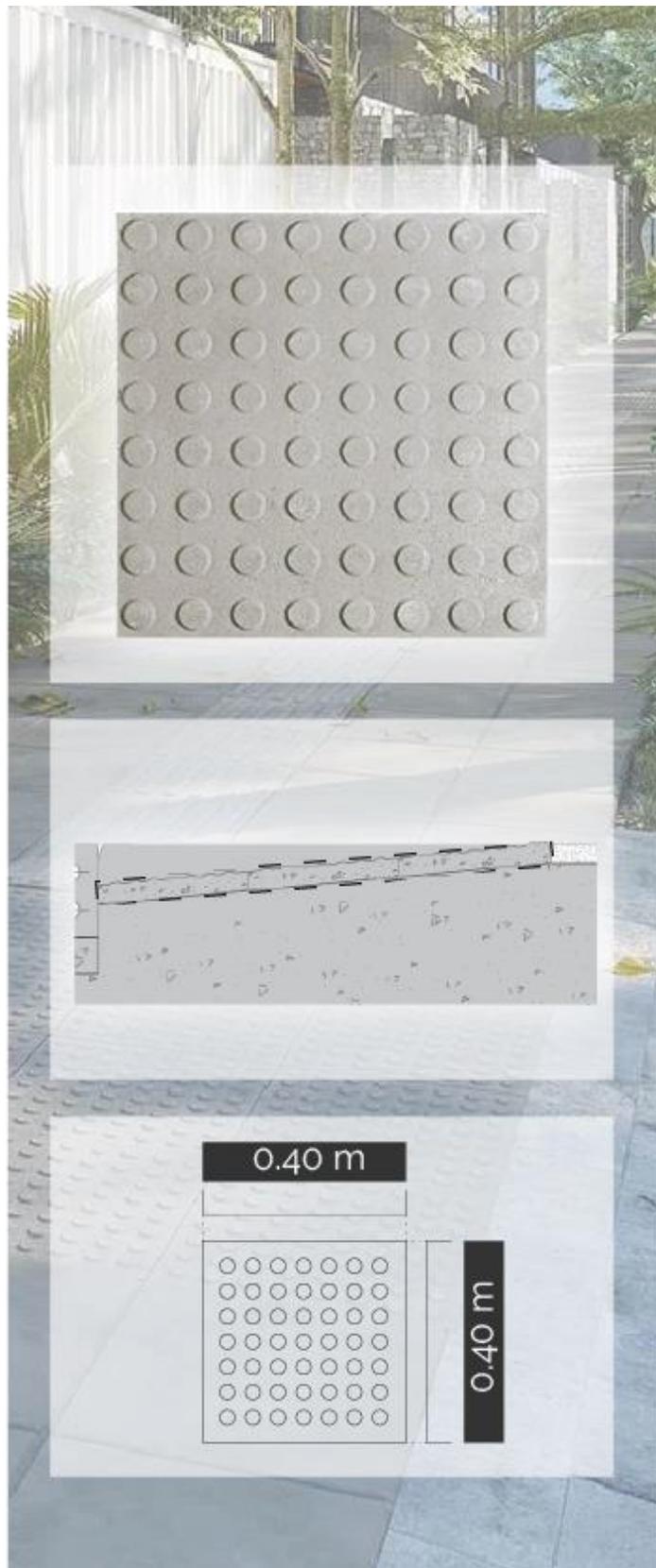
**Módulo de Rotura (Mpa):** 4.2

**Tránsito:** Vehicular Liviano/ Vehicular Pesado

#### Revestimiento para espacio público

-Máxima resistencia a la rotura, tráfico pesado y abrasión profunda

-Máxima resistencia al deslizamiento



**Figura 67. Ficha Prefabricados 3 Fuente Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Prefabricados

### Loseta Podotactil A-50

La Loseta de cemento para exteriores tipo IDU es un elemento vibro prensado, constituido por cemento, arena, marmolina y aditivos que le confieren características especiales de resistencia al tráfico peatonal en zonas expuestas a la intemperie, es fabricada en diferentes colores.

### Usos

Ofrece excelente comportamiento para usos en plazas peatonales, andenes, alamedas, jardines interiores, parques e incluso rampas de acceso para vehículos livianos. Se utiliza para orientar a las personas con discapacidad visual.

### Características

**Referencia:** Losa cemento guía táctil

**Color:** Gris

**Espesor (mm):** 60

**Ancho (mm):** 400

**Longitud (mm):** 400

**Aborción de agua:** 7%

**Módulo de Rotura (Mpa):** 4.2

**Tránsito:** Vehicular Liviano/ Vehicular Pesado

### Revestimiento para espacio público

-Máxima resistencia a la rotura, tráfico pesado y abrasión profunda

-Máxima resistencia al deslizamiento



Figura 68. Ficha Prefabricados 4 Fuente: Elaboración propia - Manual de

urbanismo AMC.

## INVENTARIO Prefabricados

### Adoquin Rectangular AR-4

Fabricados con la tecnología y calidad de una empresa experta en pisos.

- Precio muy conveniente considerando su extensa vida útil y bajo costo de mantenimiento.
- Un producto para todo los usos: Tránsito peatonal y vehicular.
- Colocación práctica y confiable.
- No requiere mano de obra especializada.
- Los adoquines son reutilizables en caso de necesaria extracción de las piezas por arreglos subterráneos u otros.

### Características

**Referencia:** Adoquin en concreto

**Color:** Gris

**Espesor (mm):** 40

**Ancho (mm):** 200

**Longitud (mm):** 100

**Aborción de agua:** 7%

**Módulo de Rotura (Mpa):** 5,0

**Tránsito:** Peonal

### Revestimiento para espacio público

- Máxima resistencia a la rotura, tráfico pesado y abrasión profunda
- Máxima resistencia al deslizamiento



**Figura 69. Ficha Prefabricados 5 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Vegetación

### Palma Enana

\* Embellecer el entorno y aportar al medio ambiente.

\* Optimizar la captación de CO<sub>2</sub> para transformar en Oxígeno.

\* Estética y funcionalidad.

\* Es ideal para decorar fachadas y muros, a los que cubre con su denso follaje.



PALMA ENANA

Chamaerops humilis  
FAMILIA: Arecaceae  
ORIGEN: Sur de china

### Medidas



DIAMETRO 0.80 m



ALTURA: 3 M

### Características:

- \* Atura maxima de 3m
- \* Medida entre planta 90cm
- \* Diametro de 50 a 80 cm



**Figura 64. Ficha vegetación 8. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

### **9.2.8. Fichas Técnicas de Prefabricados**

Estas fichas de prefabricados dan la guía de qué productos, con sus respectivas especificaciones son los recomendados a usar en esta intervención urbano arquitectónica. Esta información ha sido extraída del manual de espacio público del AMC.

Algunos de estos productos prefabricados son: Losa podotáctil A-56, bordillo A-80, loseta podotáctil A-80, podo táctil A-50, adoquín rectangular AR-4.

## INVENTARIO Prefabricados

### Loseta Podotactil A-56

La Loseta de cemento para exteriores tipo IDU es un elemento vibro prensado, constituido por cemento, arena, marmolina y aditivos que le confieren características especiales de resistencia al tráfico peatonal en zonas expuestas a la intemperie, es fabricada en diferentes colores.

#### Usos

Ofrece excelente comportamiento para usos en plazas peatonales, andenes, alamedas, jardines interiores, parques e incluso rampas de acceso para vehículos livianos. Se utiliza para orientar a las personas con discapacidad visual.

#### Características

**Referencia:** Losa cemento guia tactil

**Color:** Gris

**Espesor (mm):** 60

**Ancho (mm):** 400

**Longitud (mm):** 400

**Aborción de agua:** 7%

**Módulo de Rotura (Mpa):** 42

**Tránsito:** Vehicular Liviano/ Vehicular Pesado

#### Revestimiento para espacio público

-Máxima resistencia a la rotura, tráfico pesado y abrasión profunda

-Máxima resistencia al deslizamiento



**Figura 65. Ficha Prefabricados 1 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Prefabricados

### Bordillo A-80

Se definen como bordillos los elementos prefabricados de hormigón colocados sobre una solera adecuada, que constituyen una faja o cinta que delimita la superficie de la calzada, la de una acera o la de un andén.

### Descripción

Pieza aligerada prefabricada en concreto de 4 Mpa de módulo de rotura a 28 días, con acabado liso. Se instala sobre una capa de mortero de nivelación con proporción 1:4, con juntas de 1 cm de espesor en mortero 1:3, sirviendo como confinamiento para cambios de material, o sobresaliendo hasta 15 cm respecto al piso para conformar bordes en zonas verdes.

### Características

**Referencia:** Bordillo A-80

**Color:** Gris

**Espesor (cm):** 20

**Altura (cm):** 35

**Longitud (cm):** 100

**Tipo de Perfil:** Barrera

**Módulo de Rotura (Mpa):** 4.0

**Tránsito:** Vehicular Liviano/ Vehicular Pesado

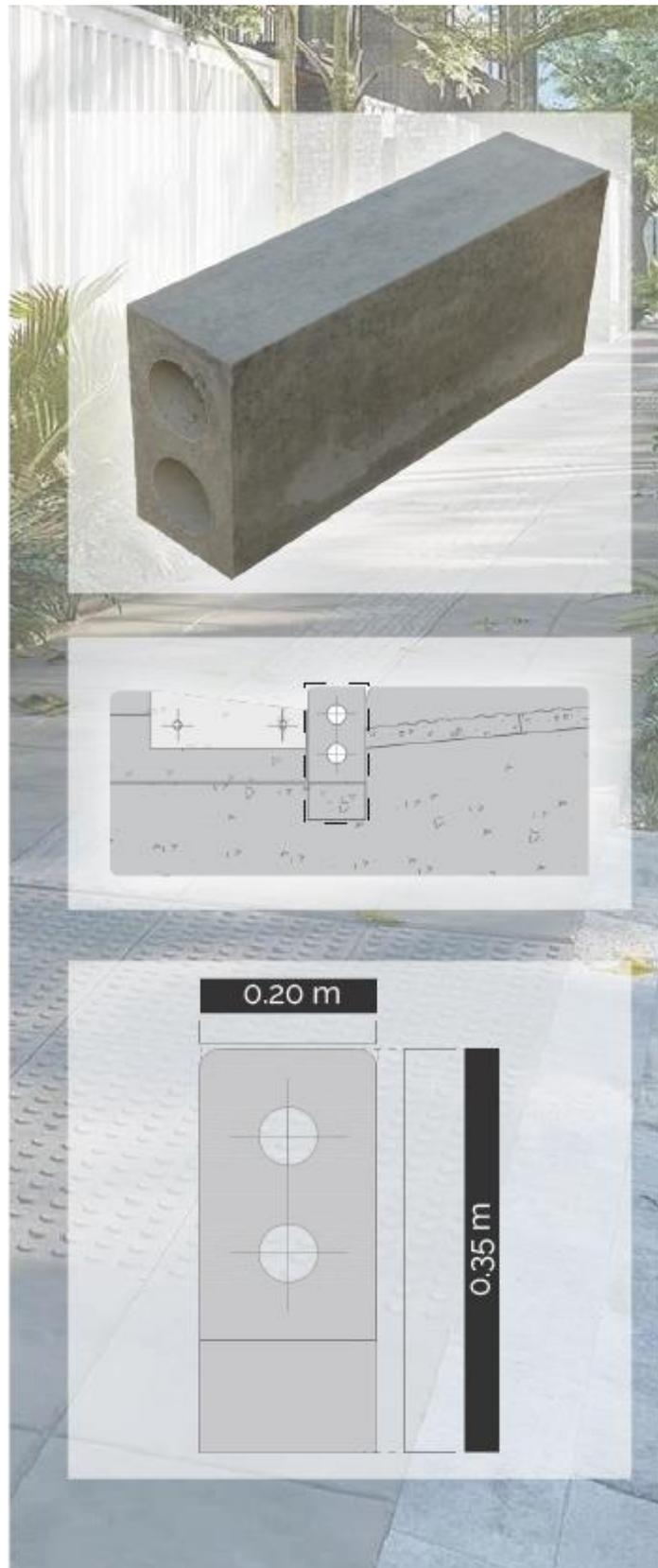


Figura 66. Ficha Prefabricados 2 Fuente: Elaboración propia - Manual de

urbanismo AMC.

## INVENTARIO Prefabricados

### Loseta Podotactil A-80

La Loseta de cemento para exteriores tipo IDU es un elemento vibro prensado, constituido por cemento, arena, marmolina y aditivos que le confieren características especiales de resistencia al tráfico peatonal en zonas expuestas a la intemperie, es fabricada en diferentes colores.

#### Usos

Ofrece excelente comportamiento para usos en plazas peatonales, andenes, alamedas, jardines interiores, parques e incluso rampas de acceso para vehículos livianos. Se utiliza para orientar a las personas con discapacidad visual.

#### Características

**Referencia:** Losa cemento guía táctil

**Color:** Gris

**Espesor (mm):** 60

**Ancho (mm):** 400

**Longitud (mm):** 400

**Aborción de agua:** 7%

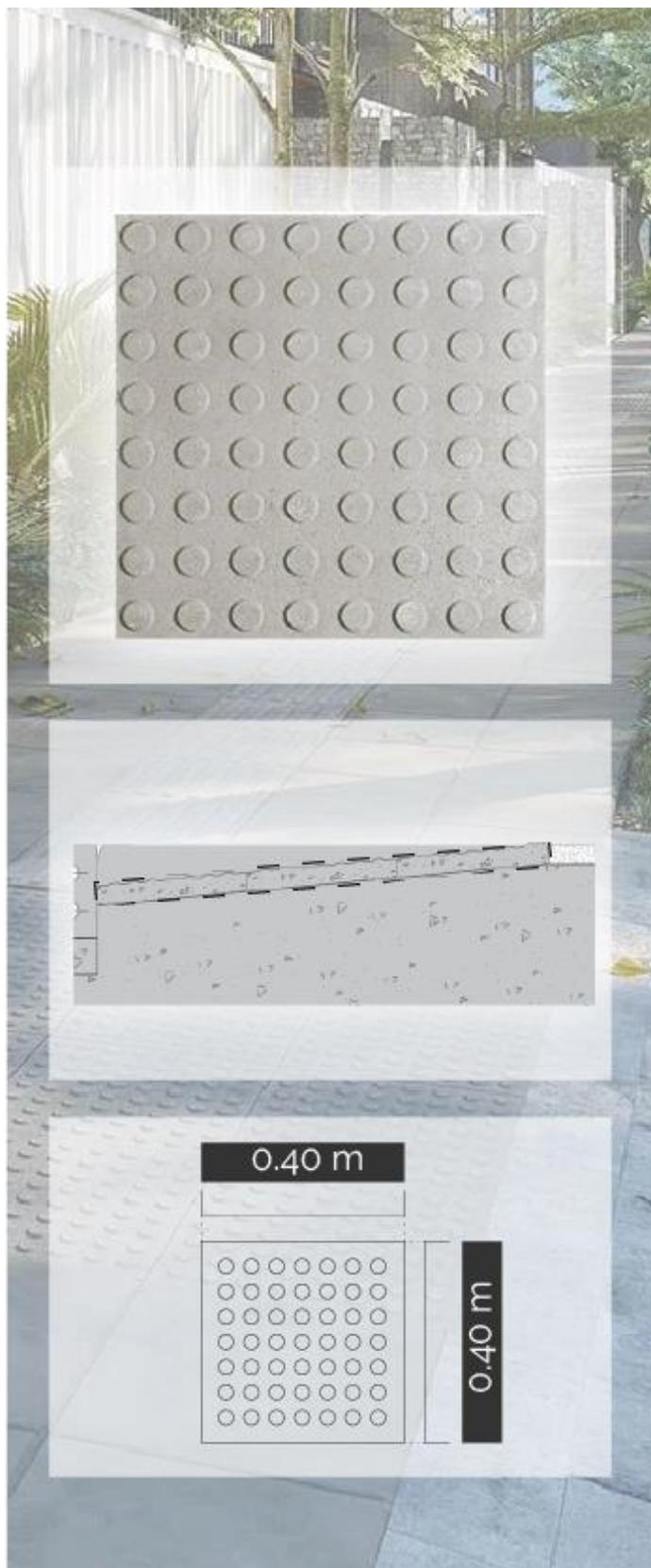
**Módulo de Rotura (Mpa):** 4.2

**Tránsito:** Vehicular Liviano/ Vehicular Pesado

#### Revestimiento para espacio público

-Máxima resistencia a la rotura, tráfico pesado y abrasión profunda

-Máxima resistencia al deslizamiento



**Figura 67. Ficha Prefabricados 3 Fuente Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Prefabricados

### Loseta Podotactil A-50

La Loseta de cemento para exteriores tipo IDU es un elemento vibro prensado, constituido por cemento, arena, marmolina y aditivos que le confieren características especiales de resistencia al tráfico peatonal en zonas expuestas a la intemperie, es fabricada en diferentes colores.

### Usos

Ofrece excelente comportamiento para usos en plazas peatonales, andenes, alamedas, jardines interiores, parques e incluso rampas de acceso para vehículos livianos. Se utiliza para orientar a las personas con discapacidad visual.

### Características

**Referencia:** Losa cemento guía táctil

**Color:** Gris

**Espesor (mm):** 60

**Ancho (mm):** 400

**Longitud (mm):** 400

**Aborción de agua:** 7%

**Módulo de Rotura (Mpa):** 4.2

**Tránsito:** Vehicular Liviano/ Vehicular Pesado

### Revestimiento para espacio público

-Máxima resistencia a la rotura, tráfico pesado y abrasión profunda

-Máxima resistencia al deslizamiento



Figura 68. Ficha Prefabricados 4 Fuente: Elaboración propia - Manual de

urbanismo AMC.

## INVENTARIO Prefabricados

### Adoquin Rectangular AR-4

Fabricados con la tecnología y calidad de una empresa experta en pisos.

- Precio muy conveniente considerando su extensa vida útil y bajo costo de mantenimiento.
- Un producto para todo los usos: Tránsito peatonal y vehicular.
- Colocación práctica y confiable.
- No requiere mano de obra especializada.
- Los adoquines son reutilizables en caso de necesaria extracción de las piezas por arreglos subterráneos u otros.

### Características

**Referencia:** Adoquin en concreto

**Color:** Gris

**Espesor (mm):** 40

**Ancho (mm):** 200

**Longitud (mm):** 100

**Aborción de agua:** 7%

**Módulo de Rotura (Mpa):** 5,0

**Tránsito:** Peonal

### Revestimiento para espacio público

- Máxima resistencia a la rotura, tráfico pesado y abrasión profunda
- Máxima resistencia al deslizamiento



**Figura 69. Ficha Prefabricados 5 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

### **9.2.9. Fichas Técnicas Mobiliario Urbano**

Como parte de los equipamientos urbanos se propone un tipo de luminaria y un tipo de caseta para las paradas de buses, importantes para la caracterización del lugar además de brindar servicios de gran vitalidad en la Parada. Esta información ha sido extraída del manual de espacio público del AMC.

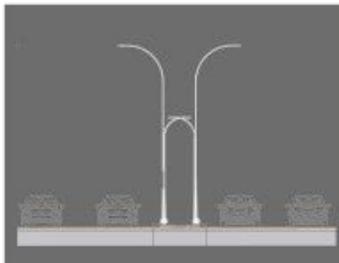
## INVENTARIO Espacio Público

### Alumbrado Público

El alumbrado tiene como finalidad de iluminar las zonas de circulación vehicular y peatonales, generando seguridad en los sectores y permitiendo realizar actividades nocturnas tanto de la parte urbana como rural.

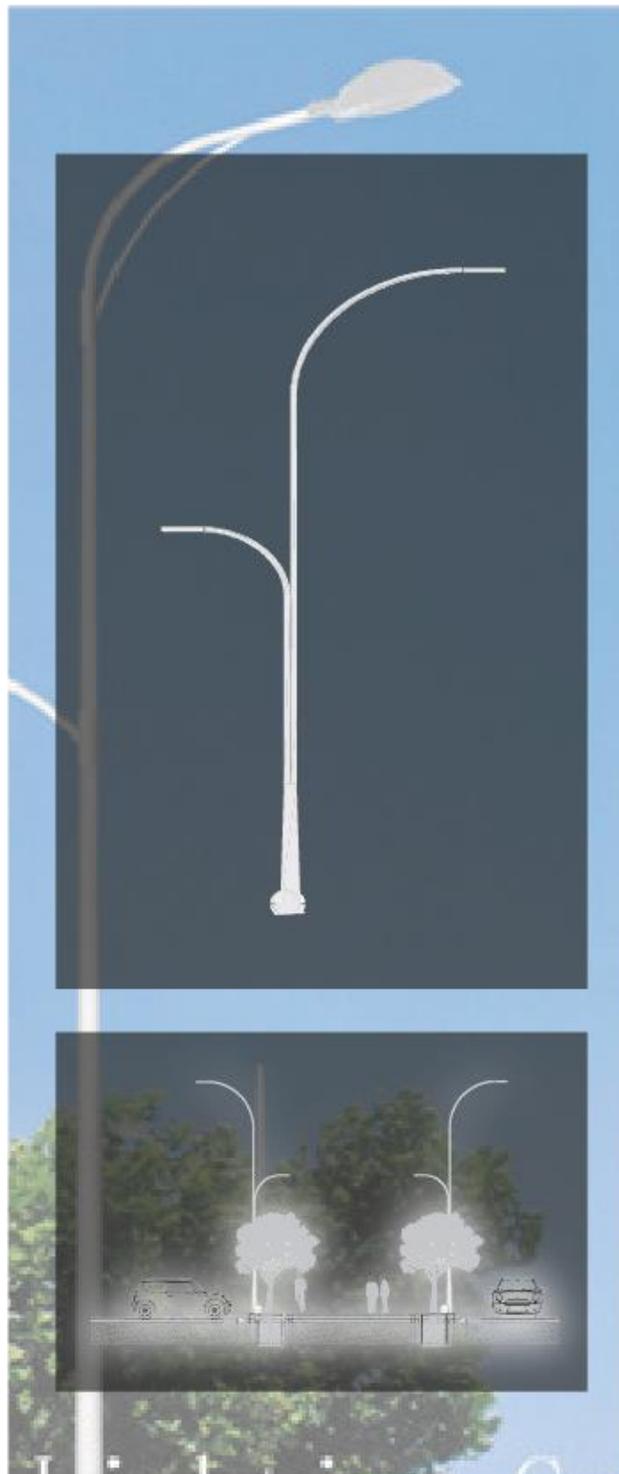
#### Usos:

- \* Genera seguridad.
- \* Aumenta la visibilidad.
- \* Rapida percepción y capacidad de visibilidad.
- \* Promueve la seguridad peatonal y vehicular.
- \* Disminuye casos delictivos y violentos en zonas públicas.



#### Medidas

DIAMETRO: 3M



**Figura 70. Ficha Mobiliario urbano 1 Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.**

## INVENTARIO Espacio Público

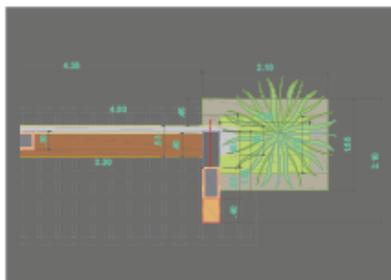
### Parada de Autobuses

Es un punto establecido para encontrar transporte, según el lugar al que se desea ir, se destina con la mejor ubicación para recoger y dejar los pasajeros en el mejor punto central de la ruta escogida.

#### Alzado Izquierdo



#### Alzado Derecho



#### Alzado Frontal

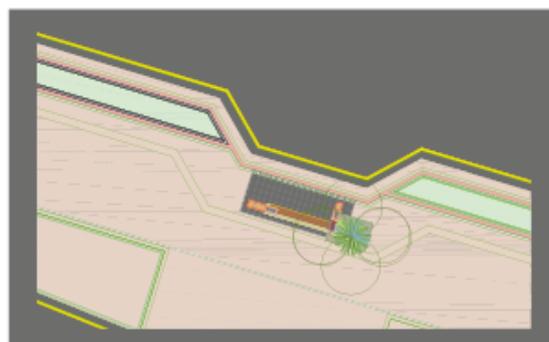
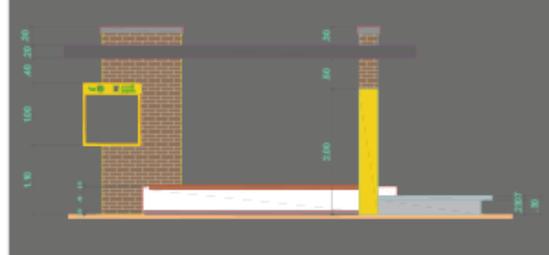


Figura 71. Ficha Mobiliario urbano 2. Fuente: Elaboración propia - Manual de urbanismo AMC.

En el análisis detallado de las fichas técnicas presentadas, se han destacado de manera integral las características y elementos fundamentales relacionados con la renovación ambiental y el mobiliario urbano. Estas fichas ofrecen una visión clara de los tres pilares esenciales que sustentan el diseño urbano: la vegetación, el mobiliario urbano y los elementos prefabricados.

Para obtener una comprensión más completa y detallada, se invita a explorar el anexo de memoria arquitectónica, en este documento complementario se profundiza en aspectos cruciales como las especificaciones constructivas de cada elemento, las pautas para su instalación eficiente y las recomendaciones específicas sobre su ubicación en el entorno urbano. Este anexo constituye una herramienta invaluable para el desarrollo y ejecución de este proyecto urbano arquitectónico, proporcionando información adicional que enriquece la comprensión de la implementación práctica de las propuestas presentadas en el catálogo de fichas técnicas.

## 10. Conclusiones

**Conclusión del Sector 1:** La congestión del tráfico y la creciente demanda son las causas principales que impulsan la necesidad de optimizar la autopista internacional. La reducción del separador y la ampliación de vías se presentan como soluciones para mejorar la eficiencia del transporte, reducir los tiempos de viaje y estimular el desarrollo económico en la región. Sin embargo, es crucial implementar estas medidas considerando la seguridad vial y el bienestar de los usuarios.

**Conclusión del Sector 2:** El rediseño de los andenes con guías de alerta, paradas de buses, puentes peatonales, casetas comerciales y zonas verdes aborda diversas causas, como la seguridad peatonal, la optimización del transporte público y el desarrollo

urbano, generando una serie de efectos positivos que mejoran la calidad de vida y la funcionalidad de las áreas urbanas.

**Conclusión del Sector 3:** La intervención en la infraestructura vial, como la creación de rotondas, bahías de parqueo para transporte público y acceso a vías paralelas, responde a causas como la congestión del tráfico, las necesidades de transporte público, la seguridad vial y el desarrollo urbano, con efectos que incluyen mejoras en la fluidez del tráfico, eficiencia del transporte público, reducción de accidentes, facilitación del acceso y estímulo económico.

**Conclusión del Sector 4:** La creación de espacios públicos y zonas de esparcimiento equipadas responde a la necesidad de recreación y mejora de la calidad de vida en entornos urbanos. Sus efectos incluyen beneficios para la salud mental, la promoción de la actividad física, el impulso económico y el fortalecimiento de la comunidad, contribuyendo a un ambiente urbano más saludable y vibrante.

**Conclusión del Sector 5:** La vinculación de zonas comerciales en el espacio público, junto con zonas de parqueo y actividad de cargue y descargue, responde a causas como el desarrollo económico, la demanda de servicios y la optimización logística, con efectos que incluyen estímulo económico local, conveniencia para la comunidad, mejora en la movilidad, eficiencia logística y dinamización del espacio público.

**Conclusión del Sector 6:** La integración del mercado con el espacio público, generando la reorganización comercial y el correcto uso del espacio, responde a causas como la demanda de experiencias urbanas auténticas y la necesidad de promover el comercio local, con efectos que incluyen la dinamización comercial, el fortalecimiento de la

identidad local, la mejora del ambiente urbano, el impulso a la economía local y el fomento de la interacción social.

El análisis detallado de la investigación permite comprender la situación actual del territorio, evidenciando los efectos provocados por diversas situaciones en esta zona fronteriza. Los componentes ambientales han sufrido notables alteraciones, desde contaminación hasta el abandono y deterioro del espacio público, así como la invasión de territorios. En el ámbito social y cultural, la carencia de sentido de pertenencia, la falta de control por parte de las autoridades y la consiguiente inseguridad han marcado la dinámica local. Además, en el aspecto físico, la ausencia de estructuras urbanas básicas como parques, aceras, iluminación y mobiliario vial, junto con la falta de conexión entre las zonas comerciales, han generado un descontrol y desorden a lo largo del tiempo en este territorio. Estos hallazgos resaltan la urgencia de abordar estos aspectos para una revitalización integral y sostenible que promueva el bienestar e integración en la comunidad.

Por consiguiente, la planificación e intervención del espacio público se convierte en un factor crucial para la mejora integral del territorio y sus alrededores. Esta intervención, al centrarse en un diseño más acertado, no solo ofrece mayor control en el territorio, sino que también representa una oportunidad para generar una mejor calidad de vida para sus habitantes. Es a través de estas acciones de diseño y planificación que percibe la posibilidad de una transformación significativa, capaz de atender las

problemáticas identificadas y promover un entorno más funcional, seguro y satisfactorio para la comunidad.

En el segundo objetivo como etapa de diagnóstico, se identifican problemáticas y búsqueda de posibles soluciones, en base a las preguntas problematizadoras y analizando la situación actual, junto a su adaptación al proyecto se concibe una hipótesis. Esta reúne cualidades como eficiencia al relacionar como abordar de manera eficaz los problemas identificados y la funcionalidad cuando se refiere a cumplir los objetivos y lograr mejorar la calidad de vida en el sector. Estas propuestas fueron la creación de espacios verdes y públicos, debido a la carencia de zonas verdes, planificación del uso del espacio público por las dificultades evidenciadas en el abandono y deterioro, por último, programas de desarrollo socioeconómico en base a los problemas de comercio e informalidad que se presenta.

Estas hipótesis respaldan el tema principal de este proyecto de renovación urbana al presentar distintas propuestas que se unen como un todo, para lograr cumplir con la renovación urbana este espacio público. Para llevar a cabo lo anterior, se desarrolla un programa arquitectónico urbano detallado con los diferentes espacios que forma parte de la propuesta, basado en un esquema conceptual que genera un mapa de zonificación.

Estos equipamientos cuentan con ubicaciones estratégicas de espacios destinados al diseño urbano arquitectónico contando con una relación espacial entre ellos correspondiendo a necesidades específicas. Gracias a esto, se rescatan escenarios

impactados por el tema migratorio, factores económicos y sociales, contribuyendo al control y orden del espacio público.

Dando conclusión a este objetivo, en donde se observa cómo se afrontan las problemáticas en relación a las hipótesis, se amplía la perspectiva que se tiene del sector debido a la información obtenida del diagnóstico y de las soluciones a implementar basándose en la perspectiva tomada de la realidad del sector correspondiendo y adaptándose a este. La importancia que tiene el realizar un análisis e involucrarse en el entorno, llevando la óptica desde la arquitectura y el urbanismo como medios para adentrarse en las personas que son las usuarias de este escenario importante que es el espacio público y la manera en las que se toman en cuenta en la propuesta de renovación sin hacerlas de lado, porque, en esta dinámica comprendida en el espacio-usuario-uso es donde se desenvuelven la vida urbana de la comunidad.

En conclusión, el Proyecto de Recuperación y Adecuación del Espacio Público y la Movilidad en el sector de La Parada se erige como una intervención urbana integral que aborda con éxito los desafíos específicos del entorno. A través de un diagnóstico exhaustivo y la formulación de una hipótesis precisa, se logró desarrollar un programa arquitectónico determinante para la ejecución del proyecto, junto a la estrategia de intervención que se basó en criterios de diseño arquitectónico, cumpliendo con reglamentos y normativas legales, y dando respuestas eficientes a las problemáticas identificadas.

La propuesta aborda la mejora de la movilidad mediante la optimización de la autopista internacional, la creación de vías paralelas designadas a mejorar la circulación

en el sector, la reestructuración de andenes y la zonificación de actividades comerciales para dar fuerza a uno de los mayores retos que es la organización y formalidad al ámbito que, es hoy, el mayor sustento de esta población. Además, se enfoca en la creación de espacios públicos atractivos y funcionales, integrando áreas verdes y fomentando la apropiación del sector por parte de la comunidad.

En resumen, el proyecto no solo busca optimizar la infraestructura, sino también crear un entorno urbano más sostenible, accesible y unificado. La propuesta se presenta como un modelo inspirador para futuras intervenciones urbanas, destacando su enfoque integral en la mejora de la movilidad y la transformación del espacio público en el sector de La Parada.

## **11. Anexos**

- Memoria Arquitectónica
- Atlas de Cartografías
- Planta General
- Detalles Arquitectónicos

## 12. BIBLIOGRAFÍA

Álvarez de Flores, R. (2007). *Evolucion historica de las migraciones en Venezuela.*

*Breve recuento.* Aldea Mundo, 11(22).

Arredondo Pérez, A. (2022). *La Entropía Urbana en Ciudades Intermedias: el caso de*

*Guanajuato, México.* Revista Ciudades, Estados Y Política, 9(3).

Ayala García, E. T., & Hernández Suárez, C. A. (2017). *Encuentros, desencuentros,*

*usos y apropiaciones en el espacio urbano fronterizo colombo-venezolano.*

Revista Encuentros, Vol. 15-02 de Julio-Diciembre.

Ayala-García, E. T.-A. (2014). *Aproximación al análisis del espacio fronterizo*

*colombo-venezolano La Parada como caso de estudio.* Bitácora Urbano

Territorial.

BBC Mundo. (2009). *BBC New Mundo.* Obtenido de

[https://www.bbc.com/mundo/america\\_latina/2009/07/090729\\_1530\\_relaciones\\_tormentosas\\_med](https://www.bbc.com/mundo/america_latina/2009/07/090729_1530_relaciones_tormentosas_med)

Berroeta, H., & Vidal, T. (2012). La noción de espacio público y la configuración de la

ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida,. *Revista de la Universidad*

*Bolivariana*, 11 (31). <https://www.redalyc.org/pdf/305/30523346004.pdf>.

- Cable News Network. (27 de Agosto de 2015). *CNN News*. Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2015/08/27/el-impacto-economico-y-social-del-cierre-de-la-frontera-colombo-venezolana/>
- Cáceres, C. (2015). La renovación urbana, estr ación urbana, estrategia par ategia para la revitalización y el vitalización y el. *Revista Ciencia Unisalle*, <https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1757&context=arquitectura>.
- Camagni, R. (2005). *Economía Urbana. Edicion en castellano: Antoni Bosch, editor, S.A*, [https://www.academia.edu/42981944/Economfa\\_urbana\\_Roberto\\_Camagni\\_0](https://www.academia.edu/42981944/Economfa_urbana_Roberto_Camagni_0).
- Caquimbo Salazar, S., Ceballos Ramos, O. L., & López Pérez, C. (2017). *Espacio público, periferia urbana y derecho a la ciudad. Intervención Parque Caracolí, Ciudad Bolívar*. *Revista INVI*, Vol. 32 Núm. 89.
- Daza, A. (2016). Propuesta urbana de espacio público popular a partir de los principios de comportamiento emergente en el sector Potosí. La red de espacio público popular como componente estructurate de diseño urbano. *Trabajo de Grado de la Universidad Javeriana* , <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/20249?locale-attribute=en>.
- Deutsche Welle. (2012). *DW Made for minds*. Obtenido de <https://www.dw.com/es/venezuela-el-presidente-ch%C3%A1vez-fue-reelegido/a-16291146>
- Diario El País. (2006). Chávez confirma la retirada del G3, que integra con México y Colombia. *El País*. Obtenido de

[https://elpais.com/internacional/2006/05/22/actualidad/1148248802\\_850215.htm](https://elpais.com/internacional/2006/05/22/actualidad/1148248802_850215.htm)

1

Diario El País. (2008). Chávez pide sacar a las FARC de la lista de terroristas. *El País*.

Obtenido de

[https://elpais.com/diario/2008/01/12/internacional/1200092404\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2008/01/12/internacional/1200092404_850215.html)

Diario El Tiempo . (2005). ECONOMÍA VENEZOLANA LOGRÓ UN

CRECIMIENTO RÉCORD DURANTE EL 2004. *El Tiempo*. Obtenido de

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1622246>

Equipo Sures. (2021). *Entre Táchira y Cúcuta. Informe sobre la frontera colombo-*

*venezolana*. Publicación. Obtenido de [https://sures.org.ve/wp-](https://sures.org.ve/wp-content/uploads/2022/07/ENTRE-TACHIRA-Y-CUCUTA.pdf)

[content/uploads/2022/07/ENTRE-TACHIRA-Y-CUCUTA.pdf](https://sures.org.ve/wp-content/uploads/2022/07/ENTRE-TACHIRA-Y-CUCUTA.pdf)

Fundación Arquitectura y Ciudad (FAC). (2014). *Ediciones FAU UCV*. Obtenido de

<https://fundaayc.com/2014/12/18/1927-inauguracion-del-puente-internacional-simon-bolivar-estado-tachira/>

Gamboa Samper, P. (2003). *El sentido urbano del espacio público*. Bitácora Urbano

Territorial, 7(1), 13–18.

Girola, M. F. (2004). *Imaginario urbanos en zonas verdes y zonas rojas de la Región*

*Metropolitana de Buenos Aires*. Cuadernos de Antropología Social, (20), 93-

111.

Gómez, H., Linares Gómez, R., & Bradshaw, R. (2000). *El paisaje fronterizo: una*

*visión satelital. Caso San Antonio del Táchira (Venezuela) Cúcuta (Colombia)*.

Aldea Mundo, Vol. 4.

Goycoolea, R. (2019). Renovación urbana. De la certeza a las incertidumbres.

*Renovación urbana. Globalización y patrimonio (pp. 39-73).*,

<https://publicaciones.ucatolica.edu.co/acceso-abierto/renovacion-urbana-digital.pdf>.

Guillermo Martín, J., & Quiroz, R. S. (2015). *Arqueología en la capital de la Gran*

*Colombia: Villa del Rosario, un ejemplo de reinención de un glorioso pasado.*

*Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, (27), 145-177.

Holguín, A. (2018). La recuperación del espacio público como estrategia de

revitalización urbana del Complejo de Mercados de Piura, 2017. *Trabajo de grado de la Universidad César Vallejo*,

[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11775/holguin\\_ra.pdf?s](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11775/holguin_ra.pdf?s).

La Opinión. (2021). Economía en La Parada marcha al ritmo de Venezuela. *La Opinión*.

Lemus, M. L. (1983). *Gaceta Histórica de Cúcuta. Antología 1936-1983*. Bogotá:

Editorial ABC.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2022). *Ministerio de Comercio, Industria*

*y Turismo*. Obtenido de

<https://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/apertura-de-la-frontera-entre-colombia-y-venezuela/cronologia>

Ordoñez, J. T., Ramírez Arcos, H. E., Cifuentes Cubillos, J. W., Maldonado, L. L., &

Mendoza Delgado, A. M. (2020). *Primera caracterización de La Parada, Norte de Santander: cabezas de familia en la frontera antes de la pandemia 2020*.

Bogotá: Documentos de trabajo sobre migraciones y fronteras; No. 3, octubre 2020.

Ortíz Agudelo, P. A. (2014). *Los parques lineales como estrategia de recuperación ambiental y mejoramiento urbanístico de las quebradas en la ciudad de Medellín*. Trabajo de Grado-Maestría, Medellín.

Paganini, S. (2015). El proyecto arquitectónico del espacio público vulnerable. *Revista Sedici*,  
[http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/50876/Documento\\_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/50876/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y).

Peña, P. (2018). Análisis de la renovación urbana en la ciudad de Santiago de Cali. Caso: Ciudad Paraíso. *Universidad de Barcelona*,  
[https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/125472/1/TFM\\_Pe%C3%B1a%20Quti%C3%A1n\\_Paola.pdf](https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/125472/1/TFM_Pe%C3%B1a%20Quti%C3%A1n_Paola.pdf).

Prastana Arango, A., & Pizano de Narváez, E. (2002). *Vivienda y desarrollo territorial*.

Radio Programas del Perú. (2022). *RPP Noticias*. Obtenido de  
<https://rpp.pe/mundo/latinoamerica/colombia-y-venezuela-cronologia-de-una-relacion-de-hermandad-llena-de-altibajos-y-crisis-noticia-1434859?ref=rpp>

Ramírez, K. (2018). Propuesta de reordenamiento urbano de un tramo del Parque Lineal del Río Pamplonita, en Cúcuta (Norte de Santander). *Trabajo de grado de la Universidad Javeriana*,  
<https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/15925/2018karenramirez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

- Ramírez, P. (2015). Espacio público, ¿espacio de todos? *Revista Mexicana de Sociología*, 77 (1), p. 7-36.  
<https://www.scielo.org.mx/pdf/rms/v77n1/v77n1a1.pdf>.
- Rangel Mora, M. A. (2016). *Indicadores de la calidad de espacios públicos urbanos para la vida ciudadana en ciudades*.
- Reuters News Agency. (2010). *Reuters*. Obtenido de  
<https://www.reuters.com/article/latinoamerica-colombia-venezuela-cronolo-idLTASIE66M01320100723>
- Rockstrom, J., & Sachs, J. (2015). Sustainable Development and Planetary Boundaries.  
[https://www.researchgate.net/publication/257873780\\_Sustainable\\_Development\\_and\\_Planetary\\_Boundaries](https://www.researchgate.net/publication/257873780_Sustainable_Development_and_Planetary_Boundaries).
- Rodríguez, S. d., Coronel Ruiz, L. K., & Ayala García, E. T. (2020). *Perspectiva de género en los fenómenos migratorios: Estudio socio-económico y laboral de la frontera Colombo Venezolana*. *Revista Espacios*, Vol. 41 (47).
- RTVC Sistema de Medios Públicos. (2022). *RTVC Noticias*. Obtenido de  
<https://www.rtvnoticias.com/reapertura-frontera-historia-puente-simon-bolivar>
- Sachs, J. (2015). La era del desarrollo sostenible. *Ediciones Deusto, Centro Libros PAF, S.L.U*,  
[https://proassetspdlcom.cdnstatics2.com/usuarios/libros\\_contenido/arxius/31/30978\\_La\\_era\\_del\\_desarrollo\\_sostenible.pdf](https://proassetspdlcom.cdnstatics2.com/usuarios/libros_contenido/arxius/31/30978_La_era_del_desarrollo_sostenible.pdf).
- Sainz Borgo, J. C. (2007). *La salida de Venezuela de la Comunidad Andina*. *Politeia*, 30(38), 127-150.

- Secretaría de Control Urbano y Espacio Público-Barranquilla. (2020). *Alcaldía de Barranquilla*. Obtenido de <https://www.barranquilla.gov.co/espaciopublico/que-es-el-espacio-publico#:~:text=El%20espacio%20p%C3%BAblico%20es%20el,visitamos%20a%20la%20Barranquilla%20Imparable>.
- Señal Memoria RTCV. (2015). *Señal Memoria*. Obtenido de <https://www.senalmemoria.co/articulos/colombia-y-venezuela-historia-de-union-y-diferencias>
- Serna, Y. (2020). Renovación urbana y derecho a la ciudad: discursos y actores en torno a la renovación del espacio público en el centro de Medellín. *Trabajo de grado de la Universidad Nacional de Colombia*, <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/79088/1036936998.2020.pdf?sequence=3&isAllowed=y>.
- Silva, A. (2010). Silva (2010) realRenovación urbana sustentable como mecanismo de mejoramiento de la calidad de la imagen urbana. Caso de estudio: Barrio San José de las Flores bajo. Mérida. *Trabajo de grado de la Universidad de los Andes*, <http://bdigital.ula.ve/storage/pdf/31617.pdf>.
- Suárez Plata, M. Y. (2015). *Visión histórica de la frontera Norte de Santander–Táchira*. Interacción y perspectiva: Revista de Trabajo Social, Vol. 5 No2.
- Suárez, A., & Ballesteros, D. (2019). Proyecto de renovación urbano-arquitectónica del sector “la sexta” del municipio de. *Trabajo de grado de la Universidad de Pamplona*,

file:///C:/Users/usuario/Downloads/Su%C3%A1rez\_%20Ballesteros\_2019\_TG.pdf.

Tena, R. (2018). Renovación urbana y políticas públicas en el Centro Histórico de la Ciudad de México. *Instituto Politécnico Nacional*,

<https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/ea5b571b-1940-429c-9578-734776245891/content>.

Unidad Administrativa Especial Migración Colombia. (Junio de 2021). *Migración*

*Colombia*. Obtenido de BOLETÍN ANUAL DE ESTADÍSTICAS DE FLUJOS MIGRATORIOS:

<https://migracioncolombia.gov.co/documentos/estadisticas/publicaciones/BOLETIN%202020%20FINAL.pdf>

Urdanet Q, A. (1988). *San José de Cúcuta en el comercio marabino del siglo XIX*.

Boletín Americanista. N° 38.

Vásquez, A. (2007). Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial.

*Investigaciones Regionales*, 11, p. 183-210.

Velásquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana. Sistema integrados de

transporte masivo (SITM). *Trabajo de grado de la Universidad de Barcelona*,

[https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM\\_1de5.pdf](https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf).

Voz de América Noticias. (2022). *Voz de América*. Obtenido de

<https://www.vozdeamerica.com/a/cronologia-de-las-relaciones-entre-venezuela-y-colombia-maduro-petro/6763268.html>

