

CUADRO Nº 6.4.3 b

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE USOS URBANOS EXISTENTES Y PROPUESTOS EN EL CIRCUITO URBANO FRONTERIZO SAN ANTONIO-UREÑA-AGUAS CALIENTES, CUCUTA-VILLA DEL ROSARIO-LOS PATIOS Y ALREDEDORES

USO URBANO	Eje Fronterizo		Cúcuta-Villa del Rosario-Los Patios	
	Ha	%	Ha	%
Áreas Desarrolladas	848,2	4.3	5.338,3	26.9
Nuevos Desarrollos	1.235,8	6.2	2.255,0	11.4
Área Industrial	285,5	1.4	265,5	1.3
Áreas Verdes	810,9	4.1	1.308,5	6.6
Áreas Turísticas	64,3	0.3	85,2	0.4
Área Institucional	90,0	0.5	692,1	3.5
Área Protectora	4.741,7	23.9	1.813,7	9.2
SUB-TOTALES	8.076,4	40.7	11.758,3	59.3
TOTAL	19.834	=	100%	

Fuente: MINDUR. División de Ordenamiento Urbanístico. Plan de Ordenamiento Urbano del eje Fronterizo San Antonio-Ureña-Aguas Calientes. 1991.

Las diferencias que aparecen en las áreas desarrolladas en este cuadro con relación al anterior (6.4.3.a) se explican porque en aquel no se ponderaron las correspondientes a Palotal y Tienditas del Eje

Fronterizo y en el caso de Cúcuta-Villa del Rosario-Los Patios, disminuyen porque se disgregó su cómputo con los usos industriales, turísticos e institucionales.

La ubicación de dichas áreas dentro del circuito es posible apreciarlas en el mapa anexo 6.4.3c (Distribución porcentual de usos urbanos existentes y propuestos).

El cuadro precedente indica que Cúcuta-Villa del Rosario-Los Patios son los centros que tienen propuesto crecer aún más con nuevos desarrollos en todo el circuito (el 11,4% contra 6,2% en el eje fronterizo San Antonio-Ureña). Presentan importante superficie de expansión urbana hacia el río Tachira, eliminando el área agrícola (Valle) único elemento verde paisajístico dentro de la gran ciudad.

Las mayores propuestas en áreas protectoras, abarcando uno de los porcentajes más elevados de los usos urbanos (23,9%) lo ostenta el eje fronterizo venezolano, contra 9,2% que muestra la enorme extensión que ocupa Cúcuta-Villa del Rosario-Los Patios.

En todo el circuito urbano en estudio, las áreas turísticas se aprecian muy escasas, mostrando en el cuadro 6.4.3b, los más bajos porcentajes en usos urbanos existentes y propuestos (0,3% en el eje

fronterizo y 0,4 en Cúcuta-Villa del Rosario-Los Patios).

6.4.3.3. PROPOSICIONES FISICAS INTEGRACIONISTAS

6.4.3.3.1. "PARQUE METROPOLITANO BINACIONAL"

En términos de crear instalaciones que coadyuven a otras actividades en el ramo económico y a la vez provean el circuito urbano de mayores áreas que cumplan la triple función de proteger, ambientar y recrear, en el mapa anexo 6.4.3c, se establece una propuesta de complementariedad integracionista, factible de realizar y que además puede dotar de mucho atractivo la zona por su condición binacional. La misma consiste en que aprovechando las instalaciones turísticas existentes en Colombia como el malecón a lo largo del Pamplonita, el Club Tennis, el Centro Comercial Bolívar, la Villa Histórica en Villa del Rosario, ampliar y complementar ese anillo hacia el lado venezolano con lo cual se incrementarían de un insignificante 0,7% existente a un 13% equilibrando con ello mucho más la distribución de los usos urbanos y contribuyendo a hermostrar y humanizar esa gran ciudad que conforman los centros en estudio. Ahora se presenta un respetable 13% de áreas turísticas y recreacionales

contra 48,8% de áreas desarrolladas y nuevos desarrollos residenciales, 2,7% de uso industrial, 4% de institucional, 28,1% de proteger y 3.4 de áreas verdes. /

Las especificaciones de esa propuesta turística quedan desglosadas en el siguiente cuadro.

CUADRO Nº 6.4.3C

AREAS RECREACIONALES, TURISTICAS Y AMBIENTALES
EXISTENTES Y PROPUESTAS EN EL CIRCUITO URBANO
FRONTERIZO SAN ANTONIO-UREÑA-AGUAS CALIENTES, CUCUTA-
VILLA DEL ROSARIO-LOS PATIOS

USO	Eje Fronterizo		Cúcuta-Villa del Rosario		Sub-totales	
	Ha	%	Ha	%	Ha	%
Residenc. Turístico	115.4	4.5	315.1	12.2	430.5	16.7
Recreacional Privado	--	--	53.1	2.1	53.1	2.1
Comercial Turístico	106.0	4.1	64.0	2.5	170.0	6.6
Institucional Turístico	157.2	6.1	--	--	157.2	6.1
Ecológico Turístico	--	--	92.3	3.5	92.3	3.5
Histórico Turístico	--	--	142.6	5.5	142.6	5.5
Terminal Turístico	62.7	2.4	--	--	62.7	2.4
Recreacional Turístico	1088.7	42.2	384.3	14.9	1473.0	57.1
TOTALES	1530	59.3	1051.4	40.7	2581.4	100.0

Fuentes: MINDUR. División de Ordenamiento Urbanístico. Plan de Ordenamiento Urbano en eje fronterizo San Antonio-Ureña-Aguas Calientes. 1991.

Los incrementos significativos se harían sobre el uso identificado como "recreacional turístico", el cual cumple la doble función de zona protectora sobre los ríos Táchira y Pamplonita, a la vez que sería el elemento que encadena los otros usos turísticos, conformando un circuito que podría llegar a ser el "Parque metropolitano Binacional".*

6.4.3.3.2. LA LAGUNA DE OXIDACION

Acerca de esta propuesta habló el Arq. David Bonells Jefe de Planeamiento Municipal de la Alcaldía de Cúcuta al equipo de planificación de la División de Ordenamiento Urbanístico del MINDUR-Táchira en la oportunidad de una entrevista que le hiciéramos el 26 de Abril de 1991 con motivo de aprestarnos a darle al plan de Ordenamiento del Eje Fronterizo San Antonio-Ureña-Aguas Calientes, la contextualización fronteriza necesaria, a fin de captar su realidad.

La laguna de oxidación responde a la necesidad ecológica de rescatar los recursos hídricos que

* Esta propuesta viene siendo trabajada por el equipo de planificación urbana de la División de Ordenamiento Urbanístico del Ministerio del Desarrollo Urbano, del cual soy Coordinadora, en ocasión de estar elaborando en los actuales momentos, el Plan de Ordenamiento Urbano del eje fronterizo San Antonio-Ureña-Aguas Calientes.

circulan por el circuito urbano en estudio, los ríos Pamplonita en Cúcuta y el Táchira, límite entre Venezuela y Colombia en este sector. Hoy estos recursos se encuentran convertidos en vertederos de aguas negras y todo tipo de desechos de esa gran aglomeración humana aquí localizada. Su ubicación estaría en el punto donde confluyen ambas corrientes y su espacio, con un tratamiento paisajístico adecuado, es perfectamente incorporable a las áreas turísticas propuestas del circuito, dentro de las cuales represente 93,3 Ha de extensión, es decir el 3,5% de este uso propuesto.

6.4.3.3.3 CONEXION Y CIRCUITOS VIALES ACTUALES Y PROPUESTOS

La vialidad es un factor determinante en el proceso del desarrollo de una región, ya que constituye los canales de comunicación por donde éste va a dirigirse y por donde los flujos funcionales se conectan y desplazan.

En lo que se refiere al aspecto interurbano, la infraestructura vial de Cúcuta, surge de la comunicación con los núcleos urbanos más cercanos.

Las principales vías que unen a esta ciudad con otros centros urbanos son: Las vías a San Faustino, la Chinita y Ureña, y las vías al Zulia, Pamplona y San

Cayetano con los cuales constituye hoy en día, junto a Villa del Rosario y los Patios, su área metropolitana. Las tres primeras unen a Cúcuta con Venezuela y los tres últimos lo hacen con Colombia.

Las cinco primeras vías tienen dos puntos de arranque definidos. Uno al occidente y otro al oriente. La vía al Zulia y a San Faustino parten de la glorieta del terminal de transporte mientras que las otras tres de la glorieta de San Mateo. La vía a Ureña alternativamente puede considerarse que sale del cruce de la Diagonal Santander con la avenida Gran Colombia. Dado a que estos focos se comunican a través de la Diagonal Santander, se puede decir que el esquema básico de la conexión se da a través de cinco vías interurbanas y una intraurbana. A esta red básica puede añadirse la avenida Gran Colombia. Gran parte de esta red interurbana forma parte hoy en día de la red vial urbana.

Utilizando la nomenclatura del sistema vial de acuerdo a su dirección (Longitudinales cuando van en sentido Nor-Sur y transversales en sentido Est-Oes), encontramos en Cúcuta que existe básicamente una vía transversal representada por la autopista al Zulia hasta la glorieta del terminal de transportes y la diagonal Santander. Existen dos vías longitudinales que atraviesan la ciudad. La avenida los Libertadores

al costado occidental del río Pamplonita y la otra formada por la carretera a Pamplona hasta la Glorieta San Mateo, la avenida 3a. y la carretera a Ureña. Existen tres vías longitudinales que parcialmente atraviesan la ciudad que son la avenida al aeropuerto, la avenida Bogotá y la avenida Cero. Adicionalmente existe una red de vías en el centro de la ciudad que conectan parte de la misma en sentido longitudinal (avenidas) y transversal (calles).

Esta breve descripción del sistema vial indican una serie de fallas, las cuales se revelan en deficiencia de comunicación en sentido transversal Este-Oeste, mientras que la comunicación longitudinal se encuentra concentrada en las cercanías al río Pamplonita y es escasa en la zona occidental de la ciudad. Otra observación sería que los desplazamientos longitudinales pierden continuidad pues la Diagonal Santander corta en ángulo la trama reticular del centro dificultando el movimiento vehicular. Finalmente es notorio que las vías principales además de soportar el tráfico urbano deben servir al movimiento interurbano de carga de pasajeros. Todo esto trae consigo una serie de dificultades y embotellamientos en el desenvolvimiento del

tráfico (78).

Por estas circunstancias, el área metropolitana de Cúcuta requiere de un sistema vial que integre en forma ágil todos sus componentes urbanos y facilite la fluidez de sus relaciones funcionales.

La firma Consulplan Ltda presentó en 1988 una propuesta de vialidad que requiere para su ejecución de mecanismos de coordinación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Departamento Norte de Santander y los Municipios de Cúcuta, Villa del Rosario y los Patios.

Los determinantes que se tuvieron en cuenta para el Plan de Vialidad fueron:

- a) VIALES: dadas por las vías ya existentes que pueden adaptarse a los requerimientos del tráfico.
- b) TOPOGRAFICOS: tales como los pasos o depresiones que permiten el acceso fácil a las zonas entre los ríos Táchira y Pamplonita y los sitios obligados de ponederos entre éstos.
- c) URBANISTICOS: establecidos por la forma como se ha venido desarrollando estas tres ciudades, y por la conveniencia de evitar pasar las vías por áreas ya

construidas, por el alto costo que tendría la adquisición de esos espacios.

El sistema vial propuesto busca esencialmente:

- a) Completar el "Anillo Central" conformado por la Avenida Canal Bogotá y Libertadores.
- b) Construir un "Anillo Circunvalar", aprovechando las carreteras existentes entre El Escobal y Rumichaca, y entre Villa del Rosario y Los Patios.
- c) Conectar estos anillos viales entre sí, por medio de otros "Anillos Intermedios" y unas vías radiales.

Las vías principales cuya construcción o adaptación a las nuevas condiciones se proponen, son las siguientes:

- a) ANILLO CENTRAL - Conformado por la Avenida Libertadores y la Avenida Canal Bogotá, cuya conexión al sur en El Resumen se considera prioritaria, lo mismo que la construcción de cuatro puentes sobre el Canal Bogotá.
- b) ANILLOS INTERMEDIOS - El localizado al oriente del río Pamplonita une la nueva vía propuesta entre El Salado y El Escobal con los barrios Torcoroma, La Libertad, Lomitas y Los Patios; y, el localizado al oriente del río Pamplonita, siguiendo la tercera etapa de la Avenida Libertadores, une los barrios

Chapinero, La Victoria, Pablo VI, Loma de Bolívar y
Selén.

c) ANILLO CIRCUNVALAR - Parte de El Salado, cruza el río Famplonita en el sitio denominado "Garrochal" y llega a El Escobal, en donde conecta con la antigua carretera a Villa del Rosario, la cual se propone ampliar mediante la construcción de una nueva calzada al oriente de la actual y separada 50 metros de ella. Cruza luego la Villa del Rosario y sigue por la carretera que la une con los Patios, la cual también se propone ampliar. De los Patios desciende al valle del río Famplonita, al cruzar en el sitio denominado "El Pórtico", siguiendo luego a El Resumen de donde pasa a la Hoya del río Zulia por una depresión que llega a la carretera al Carmen de Fonchalá. Pasa luego cerca de El Rodeo y continúa hasta el barrio Antonia Santos, donde cruza por debajo la autopista a El Zulia. De allí continúa hacia El Salado pasando al norte de las pistas del Aeropuerto.

d) AUTOPISTA A VILLA DEL ROSARIO Y SAN ANTONIO - Para lo cual se proponen tres intersecciones, en los sitios de salida al Seminario, Lomitas y Rumichaca; así como una variante que pase entre El Rosario "Viejo" y "Nuevo", sugerida con el fin de

proteger la zona histórica del inclemente tráfico vehicular. además, se propone ampliar la Diagonal Santander a tres carriles en cada sentido.

- e) AUTOPISTA A LOS PATIOS Y FAMPLONA -Cuya ampliación a doble calzada se propone terminar, mediante una variante que pasa por el Parque Recreacional San Rafael, evitando las congestiones que se crean en el sector donde están dos cementerios. También se propone construir bahías para los cruces a la izquierda en la Avenida Cero.
- f) AUTOPISTA A TERMOTASAJERO Y BUCARAMANGA - que beneficiaría la zona del Carmen de Tonchalá y facilitaría el transporte de carbón a Termotasajero, partiendo de Juan Atalaya.
- g) AUTOPISTA A EL ZULIA Y OCAÑA - Para esta vía se proponen tres intersecciones cerca a los barrios Chapinero, Claret y Antonia Santos.
- h) AUTOPISTA A PUERTO SANTANDER Y MARACAIBO - se propone una conexión a la carretera existente con destino a estos sitios, mediante una vía al occidente de las pistas del aeropuerto, que facilitaría el acceso a algunos barrios.
- i) AUTOPISTA A SAN FAUSTINO-LA FRÍA - Entre El Salado y la Avenida Libertadores se propone una

nueva vía que evitaría el paso por la Insula.

j) AUTOPISTA EL ESCOBAL Y UREÑA - se propone ampliarla a doble calzada con separador central.

k) AUTOPISTA AL SEMINARIO Y VENEZUELA - se propone una nueva ruta más directa que mejora sus conexiones con la Glorieta de San Mateo y el Fuente del Club Tennis. Esta nueva ruta debe estudiarse considerando las posibilidades que tiene la zona que atraviesa para la localización del "Centro Internacional de Carga" y de la nueva "Central de Transporte Metropolitano de Pasajeros", propuestos. Para la construcción del sistema vial se proponen tres etapas:

- ETAPA I - Tendiente a conformar el sistema vial propuesto: completando el "Anillo Central" en calzada doble, construyendo los sectores principales para que el "Anillo Circunvalar" funcione en calzada sencilla, y construyendo las conexiones entre dichos anillos en calzada sencilla.
- ETAPA II - Con el desarrollo de las zonas que atraviesan las nuevas vías y el incremento del tráfico que las utiliza, se haría necesario construir su segunda calzada y sus intersecciones con otras vías.

-ETAPA III - Para esta etapa está prevista la nueva conexión a Venezuela. Con el incremento del tráfico, será necesario aumentar la capacidad de los corredores principales, lo que se lograría con una vía paralela a la Avenida Libertadores, situada en la margen derecha del Río Pamplonita, desde el parque San Rafael hasta el puente San Luis, y en el margen izquierdo desde el puente San Luis hasta la Avenida al Aeropuerto. Además se propone la construcción de dos nuevos puentes sobre el Río Pamplonita, en los sitios denominados "El Resumen" y "La Gazapa".

Es importante anotar que el ministerio de desarrollo urbano (MINDUR), planea sobre el eje fronterizo San Antonio-Ureña, un nuevo puente internacional en las cercanías del aeropuerto de San Antonio que conectaría con la hacienda Los Trapiches, a donde llega la proyectada autopista San Antonio-San Cristóbal (80).

De acuerdo a estas propuestas y persiguiendo el objetivo de convertir la vialidad en un elemento de enlace integracionista que vincule fluidificadamente las relaciones que se originan por los contactos funcionales de cada uno de los centros que conforman este circuito urbano interfroterizo, una imagen de lo

(79) Mario Villamizar y Asociados. Oferta y Demanda de vivienda en el Área Metropolitana de Cúcuta-1988 pp 46-55

que será su sistema vial está plasmada en el mapa NE 6.4.3 d (Propuesta vial urbana). Este recoge las propuestas del Consulplan Ltda. ya descritas y las del proyecto Z.I.F. el cual busca reafirmar el proceso de consolidación integracionista e intercambio entre los dos países y con el exterior, teniendo como centro de vinculación o de contacto la ciudad de Cúcuta. Para ello, el proyecto Z.I.F. propone conformar y fortalecer los ejes binacionales Bucaramanga-Cúcuta-La Fria y Bucaramanga-Cúcuta-San Cristóbal.

"...Hacia el lado Colombiano, Bucaramanga será el punto de confluencia de las conexiones con el centro occidente y la costa Atlántica y en Venezuela, La Fria será el nodo articulador de los vínculos con Maracaibo. San Cristóbal servirá de centro de enlace con el eje fluvial Apure-Orinoco, con el Arauca Colombiano y con el centro-norte Venezolano. De esta manera se configura un esquema de relaciones bilaterales en las que se dinamizan las inter-conexiones entre sí y hacia el exterior (80)."

Como se trata de que Cúcuta es el centro de vinculación entre estos dos ejes binacionales antes mencionados, es muy importante reforzarlos dentro de esta ciudad con un sub-sistema vial binacional factible de ser construido en el mediano plazo con aportes de ambos países. Este sub-sistema localizado en el circuito urbano fronterizo en estudio, está representado por el anillo perimetral de conexión interna Cúcuta-Villa del Rosario-San Antonio-Ureña, por las carreteras de interconexión de los principales centros urbanos Cúcuta y San Cristóbal y las carreteras de enlace Pamplona-La Fria-Drope (81).

6.4.3.3.4 OTROS PROYECTOS DE INTEGRACION FISICA

Desde hace tiempo, la Junta del Acuerdo de Cartagena ha promocionado los proyectos de integración física, como medio de vencer la situación de aislamiento a que se han visto sometidas muchas regiones integrantes del Pacto Andino, y por considerar que la misma es un proceso integral cuya mejor expresión toma forma en la patetización de obras físicas que implique infraestructura mediante la cual se canalicen los flujos y las relaciones que constituyen la esencia misma de la integración.

Por el hecho de que nuestra investigación parte de

los efectos políticos generados de la Declaración de Ureña, en este acápite nos suscribimos a los proyectos presentados por las Comisiones Nacionales de Asuntos Fronterizos Colombo-Venezolanos, quienes han tomado algunas de éstas viejas propuestas y han promocionado otros de más reciente concepción, pero todos ellos respondiendo a la diversidad de asuntos que establece la dinámica de las relaciones fronterizas. Fué así como concretaron un temario que quedó dividido en cuatro secciones:

- 1.- Proyectos de ejecución binacional Colombo-Venezolanos.
- 2.- Proyectos regionales de contenido binacional.
- 3.- Ofrecimiento de cooperación multisectorial Colombiana a Venezuela.
- 4.- Ofrecimiento de cooperación multisectorial Venezolana a Colombia.

La sección de proyectos de ejecución binacional ha sido sub-dividido en once sectores para ser estudiadas por sub-comisiones nombradas para tal fin:

- 1.- Sector energético y minero.
- 2.- Sector de transporte y tránsito fronterizo.

- 3.- Sector urbano.
- 4.- Sector agro-industrial y del medio ambiente.
- 5.- Sector educativo, cultural y social.
- 6.- Sector aduanero, laboral y migratorio.
- 7.- Asunto cambiario.
- 8.- Sector de comercio fronterizo.
- 9.- Sector de comunicaciones.
- 10.- Zona de integración fronteriza.
- 11.- Etnias indígenas venezolanas.

Obviamente, por los objetivos de nuestro estudio, nos interesa comentar los proyectos de integración física que tengan relación con el área de estudio. Estos serían:

1. SECTOR ENERGETICO Y MINERO

a) Programa conjunto de interconexión eléctrica Colombo-Venezolana.

La propuesta incluye la interconexión de los sistemas eléctricos regionales Guajira-Zulia, Arauca-Apure, Vichada-Apure, Vichada-Guainía-Territorio Federal Amazonas y Táchira-Norte de Santander.

Desde hace varios años existe un convenio de interconexión entre Táchira-Norte de Santander, específicamente en la población de Tibú en Colombia y

La Fría. Los sistemas eléctricos de Venezuela como sus plantas generadoras son de mejor calidad y mayor capacidad que las Colombianas.

2. SECTOR DE TRANSPORTE Y TRANSITO FRONTERIZO

Dentro de éste se incluyen los siguientes proyectos:

- a) Construcción y operación de los centros nacionales CENAF (Centros Nacionales de Frontera).

De acuerdo con este proyecto, se piensa crear una entidad que se encargue de los distintos aspectos relacionados al transporte y tránsito fronterizo a ambos lados de la frontera y en los lugares donde existe mayor intercambio, con la finalidad de brindar apoyo y orientación.

- b) Proyecto para el establecimiento de un sistema binacional de transporte.

Plantea la creación de empresas binacionales de transporte de pasajeros y carga, homologación de las respectivas legislaciones nacionales en materia de seguro contra accidentes de tránsito, y una revisión de los acuerdos anteriormente suscritos. Permitiría

agilizar y vincular tanto la mano de obra como la capacidad de transporte.

- c) Proyecto de ferrocarril que une las regiones fronterizas del Táchira y estados andinos en Venezuela y del Norte de Santander y el nor-oriental Colombiano con Maracaibo.

La construcción de este ferrocarril resolverá una gran cantidad de problemas relacionados con el transporte de carga de minerales no metálicos explotados en la región. La planificación del mismo abarca las regiones de mayor actividad económica y da fácil acceso al Lago de Maracaibo por donde saldrán al exterior, al centro del país, y se contempla también otra alternativa a conectar al puerto fluvial "Santos Luzardo" para continuar por el eje Apure-Orinoco, hacia el Atlántico.

- d) Habilitación de la ruta Cúcuta-Puerto Santander-Boca de Grita-Maracaibo.

Este punto ya fue ejecutado por ambos gobiernos encontrándose en completo funcionamiento a partir de la reparación del puente. Esta ruta permite una fácil y rápida comunicación e intercambio de la ciudad de

Cúcuta y el Norte de Santander con el sur del Lago de Maracaibo.

En retención encontramos que en la población limítrofe venezolana Boca de Grita crece la marginalidad aceleradamente, así como los problemas delictivos de abigeato, narcotráfico y secuestros, aprovechando la escasa vigilancia por parte de las autoridades.

e) Estudio para la construcción del tramo para unir a Cúcuta y Norte de Santander con la Fria y sur del lago, mediante el tramo San Faústino-La China.

Esta ruta acerca a Cúcuta con la Fria a sólo 40 minutos y constituirá la vía más expedita de Colombia hacia el Lago de Maracaibo. Está contemplada dentro de las propuestas territoriales del proyecto Z.I.F. a propósito del planteamiento de los ejes binacionales destinados a fortalecer las relaciones e intercambios entre los dos países y hacia el exterior.

f) Uso alternativo del aeropuerto de Cúcuta dentro del área del circuito urbano fronterizo.

La afluencia de viajeros que traerá consigo las acciones que se planifican en este ámbito fronterizo, llamarán a la necesidad de ampliar posibilidades en

cuanto a servicios de infraestructura aeroportuaria, dentro de lo cual como medida alterna sería una solución efectiva e inmediata la utilización del aeropuerto internacional de Cúcuta.

3. SECTOR URBANO

Proyecto de integración urbana y creación del Área Metropolitana Binacional en las ciudades de Cúcuta-Villa del Rosario-Los Patios, San Antonio-Ureña-Aguas Calientes.

Este proyecto fue validado en la Declaración de Ureña el 28 de Marzo de 1989 y es objeto primordial de esta investigación. En él se propone un plan maestro de infraestructura y servicios mediante la planificación compartida.

Si bien es cierto que este circuito funciona como una sola unidad, uno de los principales problemas que se afrontan, son las limitaciones que mantienen el ejercicio municipal al no poseer facultades para tratar acuerdos y convenios con sus homólogos del vecino país, en razón al carácter centralista de nuestra legislación vigente. De modo que es muy importante empezar por dilucidar esta situación político-administrativa, a fin de establecer la factibilidad del proyecto, el cual sigue manteniéndose como tal dentro de la propuestas de la coordinación técnica del proyecto I.I.F. por parte

de Colombia.

4. SECTOR AGRO-INDUSTRIAL Y DEL MEDIO AMBIENTE

a) Proyecto Azucarero Binacional

El desarrollo del rubro de la caña de azúcar en la zona fronteriza tiene gran importancia para los dos países. En el circuito urbano, se disponen de importantes extensiones destinadas al cultivo de este producto, localizados en el valle que conforman los ríos Táchira, Pamplonita y Zulia. Los mismos constituyen también prácticamente el único elemento paisajístico urbano del sector.

Uno de los proyectos pioneros en este aspecto fué el de AZURCA, hoy ya disuelto. Sin embargo, por decreto presidencial, en el área se seguirá manteniendo y estimulando esta vocación agro-industrial, para lo cual recientemente se han efectuado estudios a fin de redimencionar la extensión de las áreas del cultivo y ajustar las presiones de que viene siendo objeto en cuanto a expansión urbana.

b) Conservación y aprovechamiento integrado de los recursos hidráulicos de la cuenca del río Catatumbo.

Proyecto sumamente importante en el equilibrio ecológico y conservacionista de toda esta región fronteriza, sobre todo si tomamos en cuenta nuestra situación hidrológica de aguas abajo con relación a Colombia y la relativa escasez que presenta el eje fronterizo venezolano en cuanto a este recurso.

Existen otros proyectos de corte socio-cultural destinados a la atención y la formación del recurso humano, notoriamente concentrado en este segmento de la frontera Colombo-Venezolano y motor fundamental de los nexos y vocaciones funcionales que se han establecido dentro de la misma. Así se tiene:

5. SECTOR EDUCATIVO, CULTURAL Y SOCIAL

- a) Proyecto conjunto de creación de los politécnicos binacionales de frontera a partir de los institutos educacionales ya existentes.

Cúcuta y San Cristóbal, capitales político-administrativas de la región fronteriza de la cual forma parte el área de estudios, poseen instituciones de educación superior que pueden ser mejor aprovechadas en la formación de sus recursos humanos en las especialidades que respondan a las necesidades prioritarias de su desarrollo.

- b) Programa conjunto de apoyo e incremento de las relaciones de cooperación e intercambio científico y tecnológico entre COLCIENCIAS y CONICIT.

En el área científica y tecnológica es importante unificar proyectos de investigación que permita crear tecnología autóctona que de lugar a nuestra verdadera independencia.

- c) Programa conjunto de revisión, actualización y operatividad de convenios que permitan la fácil convalidación de títulos académicos a nivel de educación escolar, básica, media, superior y técnica en los dos estados.
- d) Programa conjunto de apoyo e incremento de intercambio profesional y de capacitación entre los estados.
- e) Análisis conjunto de la demanda de servicios médico-asistenciales en la zona fronteriza y atención conjunta.
- f) Reactivación del convenio INCE-SENA, para capacitar mano de obra especializada.

Su puesta en marcha facilitaría especialmente para Venezuela la capacitación de mano de obra especializada que no posee.

6. SECTOR ADUANERO, LABORAL Y MIGRATORIO

- a) Estudio sobre la revisión del estatuto de régimen fronterizo Colombo-Venezolano de 1942, con el fin de modernizar el procedimiento binacional de migración ajustándolo a los convenios y normas internacionales.

Sobre este particular se puede señalar que se han implementado distintos instrumentos de control migratorio tales como; carnet industrial, tarjeta agrícola, la matrícula y otros. Actualmente según los últimos acuerdos y tomando en consideración la necesidad inminente de integración, se están tomando medidas que permitan los movimientos migratorios en las áreas fronterizas y fuera de ellas sin recurrir a las visas, buscando agilizar dichos trámites. Los ciudadanos colombianos pueden venir sin visa a San Cristóbal y los venezolanos pueden viajar por Colombia sin este requisito.

- b) Programa binacional de divulgación e información de las normas, reglamentos y disposiciones de los dos estados en materia de requisitos migratorios, tránsito con vehículos, itinerarios y facilidades turísticas, manejos y cupos aduaneros permitidos, visados y demás información básica de frontera.

Este programa es de vital importancia por

cuanto permite al público en general conocer las distintas normas, reglamentos y requisitos migratorios indispensables para poder realizar cualquier actividad o movimiento; en muchos casos el desconocimiento es el factor principal que origina trabas y retardos en la consecución de dichos permisos. Este hecho no solamente ocurre en los aspectos migratorios fronterizos, sino en los mismos institutos locales, regionales y nacionales.

- c) Estudio conjunto sobre la problemática de las migraciones laborales.

El estatuto de régimen fronterizo está suscrito por Venezuela y Colombia desde el 5 de Agosto de 1942.

En muchos casos se ha desconocido, violando los derechos de la mano de obra colombiana que ingresa al país, específicamente los braceros que recogen la cosecha en las áreas productoras de café, así como los ocupados en muchas áreas industriales. Estos derechos son los que le otorgan los artículos 2 y 5 de la citada ley de portar el permiso fronterizo, la cédula pecuaria fronteriza y el permiso especial industrial. Por tal razón, se hace imprescindible actualizar, así como darle la suficiente difusión a estos reglamentos, a fin de que se administre mejor unas disposiciones que

nacieron por las mismas necesidades y demandas de la dinamicidad fronteriza.

- d) Consultas sobre la armonización de la legislación laboral en las zonas de frontera y del recurso de amparo, consagrado en la legislación de Venezuela.

Tratar la Legislación Laboral en forma bilateral es un asunto de difícil acuerdo por la complejidad que presentan los sistemas de leyes tanto laborales como judiciales, así como las condiciones económicas y sociales de cada país, lo cual dificulta unificar criterios; sin embargo es posible establecer algunas normas generales que regulen los derechos y deberes de las partes involucradas en el proceso productivo; es decir que garanticen al productor y trabajador las relaciones de producción sin perjudicar o agraviar a los mismos. La intensión con estas consultas es crear mecanismos que permitan tanto al trabajador como al patrón ejercer acciones de tipo legal contra la parte involucrada de modo que le garantice su bienestar económico, moral y social.

- e) Programa conjunto de agilización de trámites para autorización y operación de tránsito aduanero de vehículos por pasos internacionales.

El tránsito aduanero es una constante traba y

genera preocupación por parte de los distintos sectores productivos (Industrial, Comercial y Agrícola) por cuanto retarda la movilización de los productos de ambos lados de la frontera aumentando el esta manera los costos de producción y de venta final de los artículos. Al tratarse de productos perecederos se complican las consecuencias producto del retardo lo cual entorpece el intercambio de productos.

Por otra parte hay que señalar que la integración implica la agilización, prontitud y fácil acceso e intercambio de bienes y servicios para lo cual es necesario eliminar los trámites burocráticos.

- f) Proyecto de acuerdos actualizados para evitar la sustracción de medios de transporte y agilizar su recuperación.

En lo que a hechos delictivos se refiere, donde este tipo de hurto alcanza proporciones alarmantes, es necesario crear un intercambio de información y operaciones entre los distintos cuerpos de seguridad y vigilancia con la capacidad de retener y controlar este tipo de delito.

7. ASUNTOS CAMBIARIOS

- a) Estudio conjunto para la adopción de un acuerdo cambiario que permita la utilización del peso y el bolívar sin referencia al patrón internacional de cambio (DOLAR).

El sector cambiario es el aspecto más difícil de concretar binacionalmente por cuanto el mismo se rige a nivel internacional a través del dólar; lo más factible es crear políticas económicas de desarrollo que le permitan a los dos Estados disminuir el déficit fiscal, equilibrar la balanza de pagos para contrarrestar la deuda externa y así poder realizar una revaluación de la moneda que permita hacer frente y competir con el dólar.

8. SECTOR COMERCIO FRONTERIZO

- a) Programación conjunta de regulación de artículos y elementos de producción local o nacional con libre tránsito en la frontera y que constituyan la llamada canasta familiar.

El comercio fronterizo es uno de los aspectos que mayor dinamicidad imprime a las relaciones fronterizas. La recomendación en este sentido es consolidar mercados comunes donde converjan

artículos, vendedores y compradores de las áreas fronterizas.

- b) Establecimiento del comercio fronterizo de productos agrícolas para abastecer necesidades de ambos países.

En materia agrícola deben crearse mecanismos que permitan una ágil operatividad para detectar las insuficiencias y excedentes de los artículos agrícolas a fin de proteger por una parte a los productores nacionales y por otra atender la demanda de los consumidores de manera que permita mantener un equilibrio entre la demanda y la oferta, recordando que Colombia tiene una mayor producción y productividad agrícola que Venezuela, lo cual debe ser atendido a fin de resguardar los productores regionales.

9. SECTOR COMUNICACIONES

- a) Programa binacional para la asignación y uso de frecuencias de televisión y radio que eliminen interferencias en áreas de fronteras.

Las Comisiones Presidenciales para Asuntos Fronterizos, conjuntamente con las entidades asesoras por Colombia INRAVISION y MIN COMUNICACIONES y por Venezuela el Ministerio de

Transporte y Comunicaciones han estudiado una materia de importancia vital en las relaciones de los dos países, como es la asignación y uso de frecuencias de televisión y radio en la zona fronteriza.

En tal sentido recomiendan un convenio que contengan los siguientes aspectos: Plan adjudicación y asignación de canales radioeléctricos; acuerdos de interconexión de sistemas de radio y televisión en el área oficial para la implementación de programas culturales y educativos; los cuales serían la base de la Integración Binacional desde el punto de vista de comunicación social.

Así mismo el grupo de trabajo se reunió en Cúcuta y recomendó los siguientes aspectos:

- a) Servicio de radio difusión sonora en amplitud modulada en banda de 535-1605 Khz; que contengan las siguientes características:
 - Convenio para el uso racional del aspecto radioeléctrico y la explotación eficaz del servicio en ambos países.
 - El convenio contempla las mediciones de intensidad, el campo en zonas específicas de la línea fronteriza para una franja de 120 Km que abarque a los Departamentos: Guajira, César, Norte de

Santander y las intendencias de Arauca, Vichada y Guainía en el Territorio Colombiano y por Venezuela a los Estados Zulia, Táchira, Mérida, Sur de Barinas, Apure y Territorio Federal Amazonas.

- Mediciones para elaborar e intercambiar la información correspondientes a estaciones de radio difusión sonora y determinar sitios, equidistantes en cada País donde se practicarán dichas mediciones.
- Una vez realizadas las mediciones de intensidad de campo, el grupo de trabajo determinará los niveles técnicos e identificará las estaciones interferentes e interferidas.
- El trabajo de interferencia electromagnéticas no aceptables, tiene las siguientes recomendaciones:
 1. Ajuste de potencia de operación de las estaciones interferentes.
 2. Cambios de frecuencia.
 3. Establecimiento de patrones de radiación directiva.
 4. Cualquier otra alternativa que sea conveniente según el caso.
- Finalmente se recomendó que este plan de trabajo se realizará en seis meses a partir de Octubre de 1989 de acuerdo a un cronograma de actividades establecida entre los dos países.

b) Area de televisión:

Se contempla dentro de esta materia las recomendaciones siguientes:

b.1 Detectar canales interferidos e interferentes en cada país.

Esta tarea se llevará a cabo con la creación de una Comisión Técnica Binacional para medir la intensidad de campo de las señales radioeléctricas de las estaciones de televisión, las zonas cuyo interés así lo exija.

Así mismo se realizarán estudios teóricos de programación mediante la información técnica apropiada.

Una vez verificados los dos aspectos anteriores se realizaría una reunión de la comisión mixta en Diciembre de 1989 donde se acordaría el método para eliminar las interferencias encontradas, tomando en cuenta las alternativas siguientes según el caso:

1. Ajuste de potencias de operación de la estación interferente.
2. Variación de los sistemas de antenas cuyos patrones de cobertura permitan a su vez eliminar las interferencias.
3. Utilización del OF-SEET (Corrimiento de

frecuencia), con la finalidad de obtener un margen mayor de protección entre canales adyacentes.

Por último analizadas las alternativas anteriores se estudiaría la posibilidad de reubicación de la estación interferente o el cambio de frecuencia, con la finalidad de proceder al estudio de la distribución de canales en la zona fronteriza de mutuo acuerdo entre las partes.

c) Programas conjuntos de interconexión telefónica.

Las comisiones de trabajo con las entidades asesoras por Colombia TELECOM y por Venezuela C.A.N.T.V. han recomendado el apoyo a los programas de interconexión telefónica existente unos y otros por comenzar entre Cúcuta-San Antonio, Cúcuta-Ureña y Cúcuta-San Cristóbal. Hacia estas gestiones ya se han reunido los respectivos ministros de ambos países, Alberto Casas Santa María por Colombia y Roberto Smith por Venezuela. (Anexo 6.4.3.3.4.)

Del mismo modo se busca propiciar convenios de interconexión telefónica para Maicao-Paraguaiipoa, Maicao-Maracaibo, Arauca-El Amparo, Puerto Carreño-Puerto Páez y Puerto Carrero-Puerto Ayacucho.

También recomiendan que las comisiones de los

dos países realicen gestiones ante sus parlamentos para conseguir la aprobación del Acuerdo Constitutivo de la Organización Andina de Telecomunicaciones por Satélite (O.A.T.S.), firmado por los delegados de los organismos de telecomunicaciones de los Países Andinos.

La implementación de estos acuerdos pueden considerarse altamente positivos en vista de la necesidad de un servicio público que por sus características de funcionabilidad exige esfuerzos de interconexión tanto locales como internacionales.

d) Programa binacional postal.

En el sector de las comunicaciones las Comisiones de trabajo propusieron la reanudación del Convenio Postal ADPOSTAL, entidad asesora por Colombia e IPOSTEL por Venezuela. Así mismo la habilitación del servicio de correo en la zona fronteriza más próxima.

En la reunión de Maracaibo se recomendó que los organismos IPOSTEL y ADPOSTEL definan la conveniencia de reanudar el acuerdo binacional para mejorar el servicio de correo en Venezuela y Colombia, específicamente en la zona fronteriza.

Por otro lado las dos dependencias de correo

deben establecer el servicio de correo expreso y el establecimiento del servicio de giro entre los dos países.

En la reunión de Cúcuta el grupo de trabajo recomendó un nuevo acuerdo ADPOSTAL-IPOSTEL; contentivo de los siguientes aspectos: ampliación de la cobertura de servicio postal, dando prioridad al sector Bucaramanga-Cúcuta, San Antonio-San Cristóbal y luego Valle Dupar-Maracaibo; servicio A.P.R. Avión prioridad reducida para correos internacionales, servicios EMS (express mail service); servicio del giro internacional; calidad y seguridad de los servicios; servicio de transito; capacitación y asistencia técnica recíproca, coordinación bilateral en materia de organismos multilaterales para ser tratados en la Unión Postal Universal (U.P.U.), Unión Postal De las Americas y España (U.P.A.E.) y la junta del acuerdo de Cartagena (J.U.NA.C.) y en relación a líneas y frecuencias el transporte y encaminamiento, se establecerá según el intercambio de información dentro de los respectivos despachos.

De llevarse a cabo estos convenios, se mejoraría notablemente uno de los servicios públicos que presenta grandes fallas de eficiencia y funcionabilidad en nuestro País. Además tal como

se conciben los acuerdos, vienen a complementar los planes de desarrollo contemplados en el proceso de Integración binacional Colombo-Venezolano, que adelantan las Comisiones Presidenciales para Asuntos Fronterizos.

La dinámica impuesta por las intensas interrelaciones que tienen por marco la frontera Táchira-Norte de Santander, reclaman para ello acciones especiales que se ajusten a sus realidades. En ese sentido, se han diseñado programas propendientes a auspiciar e impulsar actividades económicas adoptadas a sus características y potencialidades tales como:

- a) Programa de cooperación Colombo-Venezolana para la entrada en operación de la ciudadela industrial del calzado de Cúcuta.

Conocida la calidad de los productos del calzado de ambos países y la ubicación geográfica de la región, tenemos un fácil acceso hacia el Sur del Lago de Maracaibo, la Región Andina, la Región Llanera y el Centro del País; lo cual implica mercados seguros regionales, nacionales y de fácil salida a los internacionales.

Este programa debe establecer parámetros que involucren un área de infraestructura a ambos

lados de la frontera y no de un sólo lado por cuanto los beneficios que genera la fuente de empleo se parcializarían; por tal razón es conveniente tomar en cuenta la ya infraestructura existente en la localidad de Ureña que muy bien puede formar parte de dicho complejo industrial; quedando sólo establecer acuerdos de asociación binacional y mercados comunes.

- b) Programa regional de intercambios turísticos entre la Región Andina y Nor Occidental de Venezuela y el estado Zulia con los departamentos del Norte de Santander y Santander para lo cual sería indispensable la readecuación y reparación de la vía Bucaramanga-Cúcuta y Cúcuta-Ocaña.

Los programas turísticos binacionales apoyados de un régimen migratorio ágil y sencillo permitiría desarrollar dichas regiones y crear vínculos de integración a través de intercambios turísticos auspiciados tanto por instituciones públicas como privadas que impliquen la creación de empresas binacionales que contribuirán a generar empleo y divisas a ambas regiones. Se contribuiría de esta manera a un desarrollo regional fronterizo a través de

la industria del turismo el cual podría tener capacidad de albergar o recibir el turismo nacional e internacional tomando en cuenta las bellezas paisajísticas y el calor humano de la población andina y la factibilidad de un TOUR binacional.

- c) Apoyo a las actividades feriales, deportivas, culturales y de participación comunitaria que se realicen en la frontera Norte de Santander y Estado Táchira.

En la práctica se conoce de innumerables intercambios de este orden, los cuales merecen toda la atención y apoyo tanto de los entes públicos como privados, por el gran significado que éstos representan dentro de la unión y confraternidad entre los pueblos.

- d) Programas binacionales para el mercado regional de semillas, abonos, insumos y maquinaria agrícola entre el departamento del Norte de Santander y el Estado Táchira.

Este programa como ya se dijo anteriormente debe ser puesto en práctica a lo largo y ancho de toda la región fronteriza en forma conjunta basado en las recomendaciones hechas por las Comisiones en relación a la liberación de

aranceles y la conformación de empresas binacionales con maquinarias y equipos adquiridos a conveniencia de los mismos a través del libre mercado.

e) Creación del Fondo de Desarrollo Fronterizo.

Esta idea tiene sus detractores, por que se cree que sería crear un nuevo aparato burocrático más.

Sin embargo, la dinamicidad y las necesidades que generan la frontera, hacen pensar en el requerimiento de un mecanismo el cual haga posible mantener recursos disponibles para esta área.

Todos estos tratados y programas brevemente descritos diligenciados por las Comisiones Nacionales reflejan de una u otra forma la enorme actividad del área de estudio, actividades e intercambios que son necesarios seguir auspiciando pero a su vez también reglamentar, con la finalidad de lograr un equilibrio el cual conlleve a un desarrollo armónico y equitativo para ambos países (82).

(82) Informe sobre las actividades cumplidas por las comisiones nacionales de Asuntos Fronterizos Colombo-Venezolanos y recomendaciones presentadas a consideración de los Presidentes de la República. Ureña 05 de Octubre de 1989.

6.4.3.4. VOLUMENES DE INTERCAMBIO DE TRANSITO Y PERSONAS

Las relaciones funcionales se establecen por intermedio de flujos los cuales constituyen el campo de fuerza con que se cohesionan un área con otra. Estos flujos pueden ser de muchos tipos, pero sin duda que algunos de los más indicativos de la actividad y las relaciones que existen entre uno y otro espacio, son los flujos vehiculares y de personas, por su relativa fácil cuantificación. La frecuencia e intensidad de los mismos es un claro vestigio, si se trata de un área de estrechas relaciones que puedan significar prácticamente una sola unidad, o si son simplemente conexiones esporádicas sin mayor cohesión o fuerza entre sí.

La intensidad del intercambio que se realiza en este circuito urbano fronterizo, lo podemos apreciar en el flujo vehicular, personas transportadas y peatones que cruzan los puentes internacionales Simón Bolívar (San Antonio) y Francisco de Paula Santander (Ureña).

Al respecto, las cifras que se muestran en el siguiente cuadro, son elocuentes y reflejan una intensa relación funcional que se canaliza por estos centros y motorizan las actividades de los mismos.

CUADRO Nº 6.4.3.d

VOLUMENES DE INTERCAMBIO DE TRANSITO Y PERSONAS PUENTES
INTERNACIONALES SIMON BOLIVAR, FRANCISCO FAULA
SANTANDER PROMEDIO DIARIO

Detalle	1988	1989	Variación (%)
ENTRADA (Hacia Colombia)			
Vehiculos	9.029	8.025	-11,1
Personas transportadas	35.223	29.239	-17,0
Peatones	9.300	3.975	-57,3
Total personas	44.523	33.214	-25,4
SALIDA			
Vehiculos	7.839	7.105	-9,4
Personas Transportadas	30.077	26.936	-10,4
Peatones	8.110	3.430	-57,7
Total personas	38.187	30.366	-20,5

Fuente: Banco de la República-Investigaciones Económicas. Cúcuta, Colombia.

Cifra preliminares de la encuesta de tráfico fronterizo realizada en la semana
acompañada entre el 24 y el 30 de Octubre de 1988 y el 29 de Octubre de 1989.

Los análisis sobre estas cifras, manifiestan la
forma como se comporta el fenómeno que origina estos
flujos.

En primer lugar, notamos que en términos generales

existe una leve disminución en el volumen de salidas con relación a las entradas y dentro de ellas, el detalle que mayor peso tiene, es el relacionado con las personas transportadas, mientras que el número de peatones casi se equipara con el de vehículos. El hecho de que los flujos de entrada sean mayores que los de salida, está demostrando la supremacía o dominio de Cúcuta sobre los demás centros.

La relación entre los años en referencia muestra una disminución no muy acentuada del año 89 con el volumen de flujo ocaecido en 1988. en los detalles relativos a los vehículos y personas transportadas. Sin embargo, en relación a los peatones sí se nota una marcada diferencia negativa que supera el 50% tanto para la salida como para la entrada de este flujo. Este decrecimiento general puede adjudicarse a las políticas económicas del actual gobierno, con las cuales casi se han equiparado las condiciones económicas de la frontera, sobre todo en el sector comercio e industria. Del primero, queda el intercambio de algunos rubros cuya demanda se aprovecha sobre todo por la competencia que impone la variable calidad y las ventajas comparativas. Con relación a la industria, se ha producido la contracción de un número considerable de empresas en el lado venezolano, lo cual sin duda afecta el flujo de intercambio respecto a las personas.

6.4.3.5. LOS SERVICIOS. OTRA VARIABLE FUNDAMENTAL EN LAS RELACIONES DEL CIRCUITO.

Otras de las variantes que toman las relaciones en el circuito urbano fronterizo es a través de los servicios.

Reconocida es por todos, autoridades y público en general, la asidua concurrencia de los habitantes de Cúcuta y sus alrededores a demandar y copar las capacidades de los servicios públicos en San Antonio y Ureña, sobre todo los relacionados con asistencia y educación.

Los principales factores de atracción es la condición de gratitud de los mismos, así como los programas sociales escolares que ha implementado el gobierno nacional, tales como la beca escolar, el bono alimentario, el bulto escolar y el FAMI (Programa asistencial materno infantil).

Para demostrar este hecho tomamos como ejemplo del diagnóstico del eje fronterizo San Antonio-Ureña-Aguas Calientes que se realizan en este momento por el MINDUR, la situación de la actividad asistencial en la zona, reflejada en los siguientes cuadros:

CUADRO Nº 6.4.3e

HOSPITAL SAMUEL DARIO MALDONADO.
HOSPITALIZACION SEGUN NACIONALIDAD. 1989.

VENEZOLANOS	EXTRANJEROS	TOTAL	% DE EXTRANJEROS
2038	1873	3911	47,89

Fuente: MINDUR. Diagnóstico Plan de Ordenamiento Urbano Eje Fronterizo. 1991.

CUADRO Nº 6.4.3f

EJE FRONTERIZO SAN ANTONIO-UREÑA-AGUAS CALIENTES.
NACIMIENTOS REGISTRADOS SEGUN NACIONALIDAD DE LA MADRE
1989.

	VENEZOLANAS	EXTRANJERAS	TOTAL	% EXTRANJERAS
HOSPITAL	744	1028	1952	61,89
CLINICAS	18	6	24	25,00
SIN ASISTENCIA	22	28	50	56,00
TOTAL	784	1242	2026	61,30

Fuente: MINDUR. Diagnóstico Plan de Ordenamiento Urbano Eje Fronterizo. 1991.

CUADRO Nº 6.4.3g

EJE FRONTERIZO SAN ANTONIO-UREÑA-AGUAS CALIENTES
INTERVENCIONES QUIRURGICAS SEGUN NACIONALIDAD. 1989.

VENEZOLANAS	EXTRANJERAS	TOTAL	% EXTRANJERAS
161	140	301	46,51

Fuente: MINDUR. Diagnóstico. Plan de Ordenamiento Urbano del Eje Fronterizo. 1991.

6.4.3.6 RELACIONES INTERFRONTERIZAS Y LAS POLITICAS
NACIONALES

Otra forma de demostrar las estrechas relaciones funcionales existentes en los centros que conforman el circuito urbano en estudio, queda establecida con las fluctuaciones que han marcado las diversas etapas de la vida de la frontera, derivadas de políticas económicas nacionales las cuales repercuten en forma sui generis, especialmente en los aspectos socio-económicos de las referidas comunidades.

Haremos esta referencia enfatizando en los últimos treinta años, por considerar que en este lapso se han sucedido los impactos más relevantes sobre estos ámbitos.

En 1963 se firma el "Acuerdo Comercial y Desarrollo Económico" de la frontera colombo-venezolana el cual inicia un proceso de estímulo a la actividad comercial,

a la vez que se establecen políticas tendientes a incentivar la industria, fomentar la agricultura y dotar el área de infraestructura productiva.

En la década del 70 e inicios del 80, la bonanza petrolera y la sobrevaloración del bolívar, provocaron gran expansión de la actividad comercial, en particular en el circuito San Antonio-Ureña-Villa del Rosario-Cúcuta, alcanzando ciudades más alejadas como Pamplona y San Cristóbal. En esta última ciudad se incrementaron las ventas en un 361% con respecto a 1973, superando ciudades de mucha mayor jerarquía como Caracas, Maracay y Maracaibo.

Cúcuta se convirtió en un mercado de gran atracción para los venezolanos, particularmente en cuanto a manufacturas textiles y alimentos provenientes sobre todo de Cali y Medellín. San Antonio se consolidó como un mercado de bienes importados del tipo electrodomésticos, provenientes de Japón, Europa y los Estados Unidos, atractivo tanto para venezolanos como colombianos. El comercio no registrado tomó gran impulso superando ampliamente las operaciones comerciales registradas, es decir, sometidas a tramitación legal por la aduana (83).

Ureña y Aguas Calientes reafirmaron su vocación

(83) IBID (56) Pp 116-117

industrial gracias a su disponibilidad de tierra para estos fines, la facilidad de mano de obra calificada más barata, sin riesgos a conflictos laborales proveniente de Colombia, así como facilidad también para proveerse de algunos insumos a más bajo precio que el resto del país y la posibilidad de amplio mercado en el ámbito binacional.

El clima económico prevaleciente en Venezuela hasta 1983 y aún en los tres años subsiguientes potenció el crecimiento de la industria en el eje San Antonio-Ureña, convirtiéndolo en la segunda concentración de importancia regional.

La etapa recesiva en que entró el país con la caída de los precios del petróleo, obligó a que en 1983 se asumiera la política de devolución monetaria la cual cambió el sentido de las corrientes comerciales. Dado a las ventajas competitivas que trajo consigo el cambio de paridad entre el bolívar y el peso colombiano, los productos venezolanos adquirieron gran demanda en el mercado de ese país, mientras que Cúcuta sufría una violenta contracción de esta actividad.

En 1982, según la "encuesta comercial San Antonio-Ureña" del mismo año, se identificaron 14 tipos de negocios dedicados a la venta de artículos al mayor y detal que alcanzaban un total de 400 establecimientos. Entre ellos, los dedicados al expendio de viveres

llegaban sólo al 8,5% y los de electrodomésticos al 24,2% (el mayor volumen).

Para 1988, según registros de la ORPRECE (Oficina regional para el control del contrabando de extracción), existen 1.500 establecimientos comerciales con un elevado porcentaje de establecimientos dedicados a la venta de viveres en general, registrados como abastos, supermercados y distribuidores (84).

Los productos que se expandieron en su mayoría fueron de consumo masivo y subsidiados, característica que indujo al llamado contrabando de extracción, al cual hubo de combatirsele con controles y medidas represivas que resultaron poco eficaces, ante la amenaza permanente de desabastecimiento y la continua escasez de productos básicos en el lado venezolano.

Las consecuencias que trajo consigo la medida política económica mencionada, pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Notoria disminución de los flujos migratorios de Colombia hacia Venezuela.
- Impacto en el uso del suelo urbano de Ureña cuando de su estado tradicional se atomizaron los comercios de comestibles acarreando

(84) *IBID* (28).

- secuelas dentro de la estructura urbana y su dinámica por el cambio precipitado de uso.
- Cambió la actividad comercial del eje fronterizo de centro reexportador a distribuidor de productos de origen nacional, sobre todo comestibles de la cesta básica.
 - Afectación en el proceso industrial del eje fronterizo, cuando dejó de existir incentivos a este ramo ante mayores ventajas de la actividad comercial.
 - Desde el punto de vista político decayeron aún, más las relaciones bilaterales integracionistas ante las posiciones nacionalistas defensivas de cada país, de donde derivan entre otros, decretos como el 1716 y el 1795 por parte del gobierno venezolano con los cuales se trató de controlar el contrabando de extracción y el desabastecimiento.

Para 1988 en el eje fronterizo se localizaba un parque industrial de alrededores de 450 empresas las cuales emplean algo más de 5.000 personas. Entre ellas destacan la industria del calzado y cuero en general, muebles de madera, metalmecánica, plásticos, minerales no metálicos, productos alimenticios, bebidas y tabacos (85).

(85) IBID (28).

El siguiente cuadro (6.4.3h) demuestra la forma como se distribuye el parque industrial en el eje fronterizo por ramas de actividad, así como la mano de obra empleada.

CUADRO 6.4.3h
INDUSTRIAS DEL AREA SAN ANTONIO-UREÑA POR RAMAS DE
ACTIVIDAD

RAMAS	Nº	%	TRABAJADORES
Productos Alimenticios Bebidas y Tabacos	36	8.0	1.125
Textiles, Prendas de vestir e industria de cuero	216	48.0	3.081
Industria de la madera incluido muebles	81	18.0	1.202
Fabricas de Papel, pro- ductos de papel, im- prentas y editoriales	7	1.6	190
Fabricas de productos plasticos y minerales no metálicos	32	7.2	784
Fabricación de Productos metálicos y de las indus- trias básicas hierro y acero	63	14.0	1.528
Otras Industrias manufactu- reras	15	3.2	168

Fuente: UPESUROESTE. Eje Fronterizo San Antonio-Ureña. Propuestas de acción. Abril 1988.

De 90 encuestas cursadas en el parque industrial del eje fronterizo, según formato anexo (anexo 6.4.3) las cuales equivalen a una muestra de 20%, encontramos que el 85% de los trabajadores son de procedencia colombiana, así como un buen número de empresarios. Ello evidencia la clara dependencia que mantienen estos centros de su situación fronteriza para actividades que definen su base económica.

A partir de febrero de 1989, la política económica del nuevo gobierno venezolano, la cual contempla eliminación de subsidios, liberación de precios, eliminación del cambio controlado, modificaciones salariales, incremento en el precio de las materias primas, apertura hacia el exterior, ha reiniciado nuevamente la actividad comercial en el circuito con tendencia al equilibrio tanto para el lado venezolano como el colombiano. Por un lado Cúcuta ha venido marcando signos de evidente recuperación, en base a ajustes y operaciones cambiarias, así como por las nuevas estrategias asumidas en las políticas de desarrollo, dirigidas a diversificar su economía, una vez asimilado el trago de la amarga experiencia vivida por la excesiva dependencia de una sola actividad. Por otro lado, ha influido mucho también el proceso de dolarización de la economía venezolana, la cual impone diferencias de precios cada vez más elevados.

Respecto al sector industrial, éste viene acusando crisis, manifiestas en cierre de establecimientos principalmente en las pequeñas empresas y reducción de escala en las de mayor tamaño - Lo expresado se aprecia en el cuadro Nº 6.4.3i. Relación porcentual de establecimiento 1981-1989, el cual es producto de una encuesta realizada por el Ministerio del Trabajo en 1989, sobre un total de 141 establecimientos industriales, en donde es posible observar las modificaciones cuantitativas en algunos sectores industriales.

CUADRO Nº 6.4.3i
RELACION PORCENTUAL DE ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES
1981 - 1989
EJE FRONTERIZO

ACTIVIDAD ECONOMICA	% DEL TOTAL DE ESTABLECIMIENTOS		DIFERENCIAS
	1981	1989	
Fabricación de Calzado	42.0	26.2	-15.8
Alimentación y Tabaco	18.0	4.2	-13.8
Muebles metálicos y madera	14.0	20.0	+6.0
TOTAL	64.0	50.4	-13.6

Fuente: Elaboración Propia en base a datos del proyecto de Migración Laboral y Políticas de Empleo. Ministerio del Trabajo. 1989. En IBID (56) Pp. 130 - 131.

La breve diferencia positiva en el renglón de muebles no es significativa ante la drástica disminución en el número total establecimientos.

Aunado a las medidas económicas aludidas, existen otros factores que han incidido en la contracción del proceso industrial en el eje fronterizo, entre las cuales se puede mencionar:

- Déficit de agua para uso urbano e industrial, lo que dificulta un mayor grado de diversificación de la producción, así como en aseo urbano, seguridad y áreas recreacionales, las cuales desestimulan la inversión.

Sin embargo, la política de apertura económica de fronteras abiertas y sobre todo la liberación de los intercambios que se pondrá en vigencia a partir del 1º de enero de 1992 en los países del Pacto Andino, abre esperanzadoras expectativas a esta zona de frontera como el área más dinámica dentro de los mismos y como puerta de entrada de esos países hacia el Caribe, Norteamérica y Europa.

Queda pues esperar los resultados de esta política sobre las cuales descansa el futuro no sólo de las fronteras sino de nuestros países, los cuales con estas medidas se están acogiendo a las fórmulas de los modelos de internacionalización, o planetarización de las relaciones económicas.

CAPITULO VII

VII. EL PROCESO URBANO EN EL EJE FRONTERIZO SAN ANTONIO-UREÑA-AGUAS CALIENTES.

7.1. COMENTARIOS ACERCA DEL PROCESO URBANO EN VENEZUELA.

Venezuela, como país en vías de desarrollo e incierto dentro del conjunto de países latinoamericanos, sigue patrones similares de urbanización establecidos dentro de los mismos.

En los procesos urbanos se han señalado importantes diferencias de acuerdo al nivel de desarrollo alcanzado por el país que le sirve de contexto.

Las principales diferencias señaladas entre la urbanización de los países desarrollados y la de los países en vía de desarrollo son:

- a) Diferencias en las fuerzas que impulsan el proceso de urbanización.
- b) Diferencias en la relación de población-recursos-niveles de vida.
- c) Diferencias en la orientación básica y sistema de valores.

En las investigaciones realizadas acerca de la urbanización en América Latina, se ha encontrado que existen rasgos principales que le caracterizan:

- 1) Rapidez del ritmo de urbanización.

2) Patrón de concentración en las aglomeraciones urbanas.

3) La migración interna como la fuerza responsable del crecimiento de las ciudades. (86)

En cuanto al primer punto, Venezuela posee un ritmo de urbanización tan acelerado que en relativo poco tiempo, transformó el país rural en un país eminentemente urbano.

El siguiente cuadro nos ilustra esa aceveración

CUADRO N° 7.1

VENEZUELA - CRECIMIENTO RURAL - URBANO

Año	Población rural		Población intermedia		Población Urbana	
		%		%		%
1936	2.196.308	65,3	196.136	5,8	971.903	28,3
1941	2.334.327	60,6	309.698	8,0	1.206.746	31,4
1950	2.325.494	46,2	297.533	5,9	2.411.811	47,4
1961	2.450.154	32,5	370.219	4,9	4.793.626	62,6
1971	2.317.189	21,6	318.840	3,0	8.089.493	75,4
1981	2.462.060	15,9	464.539	3,0	12.558.057	81,1
1990	3.106.809	16,01			16.298.620	83,99

Fuente: Censos Nacionales.

Estimaciones MINDUR. División Ordenamiento Urbanístico. Técnica.

(86) Hernandez, Omar. "Planificación Urbana y Desarrollo Urbano no controlado". Fondo Editorial común. 1972.

El término urbanización se usa aquí para referirse a la proporción de la población de un país o de una región que reside en lugares convencionalmente definidos como urbanos, ya que como proceso, urbanización incluye entre otras cosas, el aumento en número de habitantes viviendo en lugares urbanos.

Como puede observarse en el cuadro anterior, la transformación en Venezuela, ha sido violenta, sobre todo si vemos los registros censales a partir de 1950. Recordemos que en la década de los 40 se inicia en el país a gran escala las actividades petroleras que en el aspecto económico, marcaron sustanciales diferencias de la tradicional agricultura de la cual veníamos dependiendo, provocando una fuerte emigración del campo a la ciudad.

Estos cambios trajeron consigo impactos importantes reflejados en nuevas clases sociales, nuevas instituciones y podría decirse que hasta cambios radicales en los patrones espaciales y la conformación física de las ciudades, representados en nuevas formas de asentamiento.

En cuanto a las actitudes sociales de los habitantes, pueden señalarse, nuevas ocupaciones y destrezas como medio de sustentación, nuevos tipos de relaciones sociales, resquebrajamiento de valores y creencias tradicionales. Todo ello como un proceso de

desajuste a un período de difícil y rápida adaptación por el cual tiene que pasar este caudal de nuevos habitantes.

En cuanto al patrón de concentración urbana encontramos que la urbanización en nuestros países se caracteriza por su falta de balance. La formación de las ciudades primadas es muy común y ello se traduce en poco número de ciudades que constituyen la población urbana. Es importante señalar que las tasas más altas de crecimiento demográfico se observan en los centros urbanos más importantes mientras que en las ciudades menores, es posible registrar tasas de crecimiento negativo, subrayando de este modo el patrón de distribución de primicia o dominancia urbana.

7.2. EL PROCESO URBANO EN LA FRONTERA

En el capítulo VI tuvimos la oportunidad de analizar la organización del espacio urbano en la frontera, en el cual encontramos típicamente representado el fenómeno de la polarización.

Cúcuta en el Norte de Santander impone la primacia máxima, aglutinando el 85% de la población de su sistema urbano, mientras que en San Cristóbal, el otro centro primado en la región, concentra el 59%. Esta polarización conlleva un desequilibrio en la

distribución de la población. Se nota la ausencia de ciudades en rangos poblacionales entre 50.000 y 250.000 habitantes y el desbalance se acentúa aún más en el Norte de Santander, cuando éste muestra una sola ciudad entre los rangos de población de 10.000 a 50.000 habitantes, y en el sector fronterizo tachireño, existen siete ciudades dentro de estos mismos rangos de población. (Ver capítulo VI 6.3.1.).

De acuerdo a los datos oficiales del censo 90, el área metropolitana de San Cristóbal concentra el 41,6% de la población de todo el Estado, el eje fronterizo 8,1% y 29,4% se distribuye en el eje San Cristóbal-Panamericano.

En cuanto a la migración interna como responsable del crecimiento de las ciudades, es importante señalar, que el Táchira, según cifras del censo, hasta 1961 presentó una tasa promedio de crecimiento poblacional de 2,6%, más baja que el país (3,1%) y un saldo de migración interno negativo, que en cierta medida es compensado por inmigrantes colombiano quienes lo utilizan como puente para trasladarse a centros urbanos que ofrezcan mayores oportunidades de mejorar el nivel de vida, allende la frontera.

El siguiente cuadro nos ilustra tal situación.

CUADRO N° 7.2.
SALDO MIGRATORIO DEL TACHIRA

Año	Población Residente	Emigrantes hacia el resto del país (1)		Inmigrantes desde resto del país		Saldo de migración interna	
1950	304.163	46.076	15,1	12.362	4,0	-33.714	-11,1
1961	399.163	96.740	24,2	19.453	4,9	-77.287	-19,3
1971	511.246	170.750	33,4	26.661	5,2	-144.089	-28,2
1981	660.234	247.637	37,5	68.826	10,4	-178.811	-27,1

Fuente: CVS "La marginalidad en la frontera". Junio 1990.

(1) Tachirenses censados en otras entidades.

Esta situación parece seguirse manteniendo si se tiene en consideración que de acuerdo a cifras oficiales del Censo 90, la tasa promedio anual de crecimiento para el Estado, disminuyó de 2,6% en 1981, a 2,3%.

En el eje fronterizo, encontramos las siguientes características en la evolución de la población de sus municipios, por áreas urbano-rural, las cuales nos indican de que forma en el tiempo ha venido dándose el proceso.

CUADRO N° 7.2.a.

EJE FRONTERIZO. EVOLUCION DE LA POBLACION EN SUS MUNICIPIOS POR AREAS URBANO-RURAL. AÑOS: 1950-1961-1971-1981-1991.

MUNICIPIO	1950	1961	1971	1981	1991*
SOLIVAR	16.122	20.750	25.738	33.404	40.738
A. URBANA	9.503	14.247	20.342	29.729	36.257
A. RURAL	6.587	6.543	5.396	3.675	4.481
P. MARIA UREÑA	6.399	7.971	10.536	17.206	26.338
A. URBANA	2.264	4.570	7.786	16.010	24.508
A. RURAL	4.135	3.401	2.750	1.196	1.830

Fuente: Censos Nacionales de Población y vivienda. Años respectivos.

* Cálculos: MINDUR. División Ordenamiento urbanístico Táchira. 1991.

Es notorio el acentuado incremento intercensal de la población urbana en ambos municipios, sobre todo en los dos últimos años, mientras que la población rural va tomando una sensible disminución, especialmente en el municipio Pedro María Ureña.

A fin de analizar la forma como se ha traducido el proceso urbano en el espacio, metodológicamente hemos utilizado la técnica de la superposición de mapas, aprovechando los levantamientos aerofotogramétricos efectuados por el MINDUR sobre la zona, en 1977 y en 1988. Esto significa que nos centramos en el

proceso en un lapso de 11 años.

Para 1977, encontramos que la expansión urbana de San Antonio era de una superficie aproximada de 212 Ha. Se incluye el casco y sectores de algunas barriadas ya formadas para entonces tales como Cristo Rey, José Antonio Páez, Pinto Salinas, Antonio Ricaute y una incipiente de lo que es hoy el barrio las Minas.

En 1988, la expansión urbana es de 324,54 Ha. incluyendo la zona del aeropuerto, lo cual representa un aumento del 112,54 Ha. De este incremento, en forma ordenada se observa la urbanización Mapiche que tiene 4,31 Ha. Esto significa que de 112,54 Ha. en que ha crecido el proceso urbano en los últimos once años, 96,13% ha sido no controlado, espontáneo con características de marginalidad en varios de sus aspectos, mientras que el ordenado sólo alcanza al 3,87%.

El sector que se ha visto más afectado por esta expansión incontrolada son las áreas protectoras de máxima pendiente al este y sur de la ciudad, donde pueden identificarse entre otros, los siguientes barrios: Cristo Rey, José Antonio Páez, Independencia, Las Minas, Carlos Soublette, Pinto Salinas, Colinas de San Mateo, Ricaute, Rafael Urdaneta, Los Maracuchos, La Carbonera, Pico Verde, Antonio José de Sucre.

En Jireña y Aguas Calientes encontramos un fenómeno

más favorecedor.

La superficie urbanizada en 1977 era aproximadamente de 142,34 Ha. En 1988 alcanzo 410,43 Ha., logrando así un incremento de 269,09 Ha., de los cuales 172,42 han sido de crecimiento organizado y 96,60 Ha. en forma espontánea, incontrolada.

La expansión ha sido grande y a contribuido bastantes a que se haya dado en forma controlada el porcentaje de terreno destinado a la zona industrial.

En resumen, en las características del proceso urbano ocurrido en Ureña y Aguas calientes encontramos que el 35,9% está representado en barriadas y brotes espontáneos y el 64,08% es controlado.

Los principales barrios que se identifican en este sector son: Las Flores, El Caney, Las Malvinas parte alta y baja, localizada en el centro de los dos poblados. Al este, se ubican, Gonzalo Castellanos, Rómulo Gallegos, al norte, El Cementerio, entre otros.

En los poblados ubicados al centro del eje fronterizo, encontramos la siguiente situación:

Tienditas ha presentado un incremento urbano relativamente pequeño. En 1977 cubría 15,03 Ha., y logró en 1988, 21,88 Ha. aproximadamente, totalizando un incremento de 6,83 Ha. los cuales tienen características de asentamientos organizados.

En el Palotal, contrastando con Tienditas.

encontramos un proceso urbano bastante acentuado en los últimos 11 años, con una tendencia de crecimiento hacia su sector este, áreas de máximas pendientes. En 1977 presentó una superficie urbanizada de 23,50 Ha., a lo largo del eje, dentro del cual ya empezaban a configurarse algunos barrios como Constatino Gutiérrez (1,25 Ha.) y Jorge Narcizo Moros (1,30 Ha.). En 1988 encontramos que el crecimiento de este centro poblado ha rebasado su tamaño configurando más barriadas y en su conjunto total, alcanzaron una superficie de 50 Ha. Por esta circunstancia, el Palotal se configura como uno de los centros del eje fronterizo que mayormente ha recibido el impacto de los procesos urbanos en el mismo, sobre todo, traducidos éstos, en expansión incontrolado y espontáneo.

Otros centros poblados que se suman al análisis en el eje, son Llano Jorge y Peracal, cuyo incremento también, viene siendo en su mayoría con características marginales.

En términos generales podemos concluir diciendo que el proceso urbano en el eje fronterizo viene ocurriendo con marcadas tendencias hacia la marginalidad, entendida esta como crecimientos sin planificación, anárquicos, sobre terrenos de condiciones inestables geotécnicamente, con graves insuficiencias en sus servicios o en algunos de ellos,

por lo general, agua, sistema de eliminación de excretas infraestructura urbana y mal estado de la vivienda. A todo ello hay que agregar las condiciones socio-económicas de sus habitantes y el hecho de que un alto porcentaje, es proveniente del vecino país y de la población rural de los alrededores, la cual, como se demuestra en el cuadro anterior, se moviliza hacia las ciudades en busca de mejores condiciones de vida, provocando los cordones de miseria.

El incremento total en superficie "urbanizada" en el período considerado ha sido de 438,27 Ha. del cual, el 58,27% presenta las condiciones antes descritas. Estas cifras nos revelan que en el eje fronterizo el proceso de crecimiento de los centros urbanos es incontrolado, anárquico y marginal, situación que es muy fácilmente comprobable con sólo mirar a los alrededores, en especial al sector sur del eje, en las cercanías de Feracal.

El cuadro número 7.2.b, proceso urbano en el eje fronterizo período 1977-1988, resume las características del fenómeno (87).

(87) CVS "La Marginalidad en la frontera". Coautora, Barbara de Zapparoli. Junio. 1990. Pp 16-23.

CUADRO N° 7.2.b.

PROCESO URBANO EN EL EJE FRONTERIZO. PERIODO 1977-1988

LOCALIDAD	1977 Ha	1988 Ha	INCREMENTO Ha.	CARACTERISTICA			
				ORDENADO Ha	%	MARQUICO Ha	%
San Antonio	212,00	324,54	112,54	4,31	4,31	108,19	96,13
Ureña-Aguas Calientes	141,34	410,23	269,89	172,42	64,08	96,67	35,00
Tienditas	15,05	21,88	6,83	6,83	100,00	—	—
Palotal	23,50	50,00	26,50	—	—	26,50	100,00
Llano Jorge	10,00	28,13	18,13	3,13	17,26	15,00	82,74
Paracal	2,00	13,22	11,22	2,22	19,79	9,00	80,21
TOTAL	403,89	848,20	438,27	188,91	—	255,36	—

FUENTE: MINDUR. División de Ordenamiento Urbanístico-Táchira.
Cálculos: Bárbara de Zapparoli.

CAPITULO VIII

VIII. CONCLUSIONES

La integración espontánea proociciada por las condiciones históricas geográficas sucedida entre Venezuela y Colombia, han logrado su mejor expresión en la conurbación binacional o circuito urbano fronterizo, identificado también, como "Metropoli Binacional" y conformado por San Antonio-Ureña-Aguas Calientes, Cucuta-Villa del Rosario-Los Patios.

En los últimos tiempos, auspiciados por una serie de hechos tanto políticos como económicos, las fronteras han sido objeto de atención, cuando se observó que sus contactos naturales, tanto físicos como funcionales, podrían ser la base lógica para iniciar el proceso de integración, mediante el concurso de la binacionalidad.

Esta importancia dispensada desde los más altos niveles políticos, ha sido reflejada en la firma de muchos y variados acuerdos fronterizos, destinados a regularizar, mejorar y auspiciar las múltiples relaciones que dinamizan las actividades fronterizas, dentro de las cuales se destacan:

- Convenios sobre tratamiento y conservación de cuencas hidrográficas.
- Convenios de intercambio comercial e industrial.

- Convenio de transporte y construcción de vías.
- Convenios educacionales.
- Convenios de cooperación técnica.
- Convenios de controles de salud.
- Convenios de planes de infraestructura urbana, entre otros.

Todos han tenido por objetido coadyuvar a un mayor entendimiento en las relaciones de ambos Estados, teniendo por objetivo la integración como fórmula estratégica para dar con la clave del desarrollo de nuestros países, en alternativa válida para hacer frente a los bloques mundiales en que se ha venido conformando el mundo.

Sin embargo, al momento de llegar al plano de las negociaciones, es muy sensato analizar que las propuestas a discutir resulten verdaderamente integracionistas en el sentido de beneficiar equitativamente a ambos países y evitar a toda costa impactos negativos o problemas que se deriven de la ejecución de las mismas.

La Declaración de Ureña validó jurídicamente la "Metropoli Binacional" término que en la práctica es reconsiderado por la Comisión Nacional de Fronteras venezolana, por razones claramente establecidas en el marco de esta investigación.

Cúcuta es un centro urbano que se encuentra situado

entre las primeras seis ciudades en el orden de importancia de Colombia, es la capital del Norte de Santander, el centro principal del área metropolitana constituido por cinco municipios y su radio de influencia se volca hacia Venezuela, abarcando más expansión en territorio venezolano que en propio Colombia.

Urbanísticamente su dimensión responde a una deformación macrocefálica de la distribución del espacio que le circunda, donde se impone como genuina y arquetípica ciudad primada en relación a los otros centros, los cuales, muchos de ellos dan signos de decrecimiento.

Demográficamente su área metropolitana aglutina en la actualidad alrededor de 500.000 habitantes, y la tasa de crecimiento de algunos de sus municipios (Los Patios) alcanza proporciones del 9,7% (Datos según Censo 1985).

La superficie urbana que ocupa el circuito urbano, globalmente alcanza 7.014,87 Ha., en las cuales el eje fronterizo venezolano representa el 9,96% y el área metropolitana de Dúcuta, 90,04%. Entre tanto, la tasa de crecimiento del eje fronterizo venezolano no ha variado mucho en el tiempo, manteniéndose en los actuales momentos en 2,84% (Municipio Bolívar) y 4,98% (Municipio Pedro María Ureña).

Dadas las proporciones de agigantamiento que lleva el área metropolitana de Cúcuta, ya es posible que para el año 2.000 se acerque al millón de habitantes.

Entre tanto, examinando algunos de sus planes de desarrollo, como el Plan de Desarrollo del Departamento, el cual en este momento se encuentra en etapa de elaboración, próximo a su culminación, no se considera dentro del mismo en su justa dimensión la gran deformación o desequilibrio espacial que lleva la distribución de su territorio, al contrario, se reforan las políticas de fronteras muy bien estructuradas que mantiene Colombia, las cuales en particular han hecho de Cúcuta objeto de acciones que estratégicamente respondan a reafirmar su condición de líder como centro fronterizo piloto, con los siguientes proyectos Bandera: Area Metropolitana Binacional, Puerto seco, Fondo de Inversiones Fronterizas, Autonomia a Alcaldes y Gobernadores para tratar con sus homólogos venezolanos asuntos administrativos y otra serie de proyectos atinentes a reafirmar su base económica y su comunicación con Venezuela.

Consideramos que esta atención que recibe Cúcuta por parte de la Política de su país contribuye aún más a que esta siga manteniendo una fuerte atracción sobre los otros centros con los cuales complementa su sistema de ciudades acentuando con ello su profundo

desequilibrio y desaforado crecimiento. Este crecimiento ya rebasa su capacidad física de expansión, creando problemas de invasión de áreas geotécnicamente inestables, de vocación protectora, presión a ocupar los valles de vocación agrícola y asiento de producción y materia prima de una de las principales industrias regionales, así como crisis de servicios.

Recordemos sin embargo, que para el afianzamiento de Cúcuta como centro líder fronterizo, influyó su situación geográfica, en una depresión que le da físicamente fácil acceso al sur del Lago de Maracaibo, dentro de la Cuenca del Catatumbo y establece su ruta natural hacia el exterior. Se constituye por ende, en una salida de los centros industriales que tiene Colombia en el Centro occidente del país, como Bogotá, Medellín, Cali, significando con ello su importancia estratégica para la economía colombiana.

La historia político social de nuestros países, también nos explica el porque el crecimiento de los centros fronterizo colombianos con relación a los venezolanos.

En torno a ello, en sus etapas económico-políticas, Venezuela mantuvo mayor estabilidad con una moneda fuerte con relación al dolar, y sus crisis políticas no se equiparan a las de Colombia, las cuales provocaron una expulsión masiva de su población en condiciones

de migrantes. Esto hizo de los centros de ese país colindantes con Venezuela, que se constituyeran centros de atracción para las transacciones comerciales y las posibilidades de utilizarlos como puente para entrar al país e inclusive salir al exterior. Venezuela por su parte, con un economía monoprodutora dependiente de los mercados internacionales ubicados mayormente en los Estados Unidos y en Europa, nunca antes prestó atención a sus centros fronterizos, los cuales dentro de su estructuración económica centro perisférica, conformaron las áreas más marginales del país.

En la década de los 80, Cúcuta se vió en la necesidad de reforzar su vulnerabilidad económica por la excesiva dependencia de comercio con Venezuela, y buscó diversificar su economía, así como ampliar sus mercados. Es así como imprime mucho impulso a sus políticas estratégicas fronterizas, con base en la integración.

El eje fronterizo venezolano por su parte, desarrolla su base económica también aunado a las vinculaciones fronterizas. Si Cúcuta es un gran expendedor de manufacturas provenientes de los centros industriales del centro colombiano, San Antonio de acuerdo a las alternabilidades que le han imprimido las diversas etapas políticas, ha sido centro reexportador de primera importancia y centro proveedor

de productos básicos. Ureña por su parte ha desarrollado una industria totalmente dependiente de la mano de obra especializada proveniente de Colombia.

Su crecimiento urbano se está produciendo en forma anárquica y marginal en un 60% y aproximadamente un 80% son migrantes del vecino país. Se invaden igual que en Cúcuta, terrenos geotécnicamente no aptos para ese uso. además de que su tamaño en volumen poblacional y expansión es casi diez veces menor que el área metropolitana de Cúcuta.

Estas circunstancias resumidas en inferioridad jerárquica (función político-administrativa, tamaño, población, volúmenes de flujos) del eje fronterizo venezolano con relación al área metropolitana de Cúcuta, llaman a reflexionar sobre la capacidad y calidad de servicios que pudiera intercambiar con ésta. En ese sentido, se siente en San Antonio y Ureña un notable saturamiento en servicios asistenciales y educacionales, por la gran demanda que hacen de las mismas los habitantes del vecino país.

Para algunos de los organismos más connotados y estudiosos de los procesos fronterizos como lo son el CENDES, el proceso urbano en el circuito fronterizo en estudio les merece la siguiente opinión:

"La conurbación se ha ido unificando económica y administrativamente a través de un

esquema de funcionamiento urbano que, indefectiblemente tendería a fortalecer en el futuro a Cúcuta y a subordinar a las otras poblaciones. Se teme entonces, por parte de algunos sectores sociales de Venezuela, que San Antonio y Ureña tiendan a reducirse a simples suburbios dentro de una ciudad que se extendería progresivamente sobre los dos países. La mencionada tendencia a la conurbación estaría influyendo notablemente sobre San Antonio-Ureña-Aguas Calientes, en el lado venezolano, en donde se percibiría además de una real desatención estatal, cierto desarraigo cultural respecto al resto de la sociedad venezolana. Dado a las características del proceso urbano y sus funciones en especial, las localidades venezolanas tienden a convertirse progresivamente en zonas periféricas de Cúcuta, generándose un desbalance en este ámbito territorial fronterizo, particularmente en lo relativo a esta conurbación binacional".(88)

Estas reflexiones ayudan a entender mejor las causas de la dicotomía generada en las Comisiones Nacionales de Fronteras en torno al proyecto "Metropoli

(88) IBID (17)

Binacional", la eliminación en la práctica de esta expresión y su sustitución por el término "Conurbación Binacional".

El cambio de estrategias en el tratamiento de orden técnico / de parte de Venezuela hacia Colombia con el cambio de término "Metropoli Binacional" por "Conurbación Binacional", nos permiten derivar las siguientes consideraciones :

- a) Al sustituirse el término "Metropoli Binacional" por "Conurbación binacional", no se hace en obediencia a un reajuste teórico conceptual, ya que como fue analizado en el acápite correspondiente a la definición de terminos, el uno no es excluyente del otro.
- b) No se pretendió en ningún momento negar la condición de metropolitandad de Cúcuta y su área. La intención fue evitar utilizar términos que pudieran con el tiempo involucrar situaciones o compromisos que en la actualidad no estamos en condiciones de dimensionar por indefinición de nuestras actuales políticas fronterizas. El término "Metropoli" implica una connotación político-administrativa, que todavía no se dilucida en las relaciones colombo-venezolanas.
- c) Como equivalente al proyecto "Metropoli Binacional" Venezuela acogió el proyecto ZIF, el cual responde

a una idea más lógica de equilibrio urbano ante el área metropolitana de Cúcuta, mediante la cual se crearán formas de vinculación que conectan el eje fronterizo con el área metropolitana de San Cristóbal, en base a proyectos de vías de comunicación más expeditas como la autopista San Antonio-San Cristóbal y San Cristóbal-La Fria, que tiene por función fortalecer el eje central del sistema de ciudades regional y coadyuvar a evitar deformaciones espaciales por lo menos muy acentuadas como las acaecidas en el Norte de Santander.

d) Aunque Colombia sigue manteniendo el proyecto "Área metropolitana binacional" como un subproyecto del proyecto ZIF, y en definitiva, han sido sus mayores voceros desde hace más de 30 años, es Venezuela quien se ha preocupado de presentar una propuesta técnica (proyecto) como tal de la misma. En los momentos de finalizar esta investigación, el proyecto ZIF ha sido suspendido también. Con ello vuelve a posponerse nuevamente el compromiso adquirido por los dos países desde hace 40 años de crear una zona fronteriza de libre intercambio, circulación de bienes y personas así como localización de inversiones binacionales. Prevalcieron para ello, nuevamente falta de definiciones políticas que clarificaran los

mecanismos de instrumentación y regulación del mismo.

Sin embargo, el momento estelar histórico de apertura que vivimos, debe aprovecharse para seguir tratando los asuntos que nos afectan y precisar los factores de complementariedad y ventajas comparativas asequibles en el marco de las actuales condiciones, mientras es posible llegar a otros estadios de entendimiento que hasta el momento, las incoherencias políticas, así como la estructura centralista de nuestra forma de gobierno, no nos permiten avanzar.

Para el caso de los organismos planificadores regionales, el no poseer como los nortesantandereanos la facultad de tratar sobre asuntos fronterizos con homólogos del otro país, no puede impedir que visualicemos la problemática en su justa dimensión, única forma de llegar a plantearnos propuestas que luego asuman los organismos competentes. Este es precisamente uno de los principales objetivos que persiguen la planificación compartida, en perfecta concordancia con el procedimiento científico para el abordaje de un tema fronterizo.

Con relación a los aspectos físico-naturales debemos aclarar sobre su acentuado deterioro, en especial los recursos hídricos, suelos y vegetación.

Los ríos que cruzan el circuito urbano fronterizo

se encuentran fuertemente contaminados, como receptaculo finales de desechos humanos e industriales de que vienen siendo objeto.

Con relación a la provisión del recurso, las cuencas receptoras se encuentran muy intervenidas por el efecto de la ampliación de las fronteras agrícolas y el uso del suelo en cultivos no aptos para sus condiciones, lo que está provocando situaciones cíclicas de deterioro de carácter irreversibles, con sus respectivas consecuencias, aguas abajo.

Con relación a la cuenca binacional del río Táchira, la cabecera del sector colombiano está mucho más deteriorada que la del lado venezolano, y sucede que no obstante de ser la única fuente para el eje fronterizo, muy escaso en este recurso por condiciones naturales de su clima (bs-T) y (bms-T), es más aprovechado por Colombia, cuando en el sitio denominado Juan Frio lo toma para proveer el acueducto de Villa del Rosario. El área metropolitana de Cúcuta cuenta en cambio con muchos más cuantiosos recursos provenientes de los ríos Pamplonita y Zulia, los cuales poseen suficiente capacidad para dotar la zona, y si es usual la escasez de agua dentro de la misma, no es por insuficiencia, sino por ausencia de infraestructura para su distribución y consumo. Por estas condiciones de deterioro, es necesario emprender su rescate

ecológico, sobre todo los alrededores del circuito urbano, en sus áreas protectoras y en sus ríos. Las áreas protectoras deben ser objeto de un programa de reforestación y reubicación de uso de esos brotes anárquicos que los han invadido. La zona de los valles objeto de cultivo, deben seguir conservándose como tales, y las densidades, dadas las condiciones de inestabilidad que les confiere su estructura geológica, no deben propender a elevarse. Su crecimiento debe diversificarse, en especial en el área metropolitana de Cúcuta, en consideración a la ausencia de zonas de expansión y de servicios que soporten esos niveles de tasas de crecimiento, en detrimento de un conjunto de poblaciones que se ven año tras año disminuidas, por la ausencia de adecuadas vías de comunicación que les confiera una mayor articulación, e incentivos en sus programas económicos. En ese sentido, Colombia debiera equiparar un poco más sus programas de desarrollo y planificación regional, al de fronteras.

El circuito urbano y su entorno cuenta con cuantiosos recursos de origen mineral no metálico, atractivos turísticos sustentados en su condición binacional y sobre todo, la enorme ventaja estratégica que le confiere su ubicación como punto internodal en las relaciones de los países del Pacto Andino.

Esto es tal vez la mejor de sus potencialidades,

para lo cual se hace necesario crear las condiciones para hacer del circuito urbano fronterizo una ciudad más humana y más funcional.

A esos efectos, y como lo exige este proceso irreversible de acercamientos interestatales, mientras evolucionamos a esos otros estratos de integración, podemos efectuar propuestas que fluidifiquen y estrechen aún más los nexos entre Venezuela y Colombia y en particular los que ya en forma natural, han tomado por escenario este circuito urbano fronterizo. En el marco de las condiciones políticas actuales, éste ha sido uno de los principales propósitos de la presente investigación, cuando se han presentado las alternativas viales, el "Parque metropolitano binacional", la Laguna de Oxidación como elementos que sin mayores compromisos político-administrativos y mucho menos de riesgos de soberanías, puedan perfectamente implementarse a fin de mejorar las condiciones de esas comunidades y crear la infraestructura que exige un circuito urbano fronterizo llamado a constituirse en enclave de la integración andina y latinoamericana.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) MINDUR. " Plan de Desarrollo Urbano del Eje fronterizo San Antonio-Ureña-Aguas Calientes" . San Cristóbal, 1892.
- (2) " Bases para una Estrategia de Desarrollo e Integración Fronteriza en el Grupo Andino". Cúcuta, Octubre, 1.984 (mimeo).
- (3) CENDES-UCV-UNIANDES: " Integración Binacional en la Península de la Goajira". 1.984 (mimeo).
- (4) C.V.S. " Frontera Colombo-Venezolana-Región Suroeste de Venezuela. Caracterización, Problemática y Proposiciones". Mayo 1.989.
- (5) Sociedad Colombiana de Arquitectos. Seccional Norte de Santander. " Aproximaciones para el Planteamiento Urbano de la ciudad de Cúcuta y su área de Influencia". Mayo 1.988. Pág. 5.
- (6) IBID(5) pág. 4.
- (7) IBID(5) pág. 3.

- (8) IBID(5) pág. 2.
- (9) IBID(5) pág. 21-22.
- (10) Eco. Mario Villamizar S. Apuntes. 5 Agosto 1.991.
- (11) La Unificación Europea. " Nacimiento y Desarrollo de la Comunidad Europea". Pág. 6.
- (12) Juillard, Etienne: " L'Europe Rhenane". Edic. Armant Colin Besacon. 1970. Pp. 89-95
- (13) Eco. Rodolfo Villamizar Rey. Coordinador Técnico Proyecto Zona de Integración Fronteriza (ZIF). Colombia. Entrevista 16 Agosto 1.971.
- (14) CENDES-UCV. " Relaciones Fronterizas entre Venezuela y Colombia (desde la perspectiva venezolana)". Ramón León y Alberto Urdaneta. Caracas, Noviembre 1.989. Pp 1-5
- (15) IBID(14). Pág. 5.
- (16) Declaración de Ureña. Resolución Segunda. Punto D. Carlos Andrés Pérez y Virgilio Barco.

Fuente Internacional "Francisco de Paula Santander". Ureña. 28 de Marzo de 1.989.

- (17) CIDER -CENDES: Proyecto " Programación de Actividades de Desarrollo e Integración Fronteriza entre Países de la Región Andina". Volúmen I. Pág. 119. Agosto 1.990.
- (18) República de Colombia. Departamento Norte de Santander. Alcaldía Municipal de Cúcuta. Documento: " Plan Integral de Cúcuta y la Frontera". 26 de Abril de 1.989 (mimeo).
- (19) Eco. Mario Villamizar Suárez. Integrante de la Primera Comisión Mixta de Integración Colombo-Venezolana, Patrocinada por el BID, junto con el Dr. Daniel Silva Sayago por Venezuela, en 1.966. Actualmente Director del Plan de Desarrollo del Departamento del Norte de Santander.
- (20) Eco. Mario Villamizar Suárez. Entrevista, 16 de Agosto de 1.991.
- (21) IBID(20)

- (22) República de Colombia. Departamento Norte de Santander. Alcaldía Municipal San José de Cúcuta. Documento entregado a la Comisión Fronteriza Convenio Barco - Pérez, sobre el "Plan Integral de Cúcuta y la Frontera". 26 de Abril de 1.989. Pág. 2 (mimeo).
- (23) Asamblea Regional Fronteriza. Organismo Adscrito al Parlamento Andino y está integrada por los Cuerpos Legislativos del Norte de Santander y el Edo. Táchira, fué constituida en 1.987 de conformidad con la desición 184 del Parlamento Andino en su VI período de sesiones, celebrado en Bogotá y Paipa.
- (24) CORPONOR. Oficina de Asuntos Fronterizos. "Propuesta para la Consolidación de la Zona Metropolitana Binacional Colombo-Venezolana". (mimeo). 1.989.
- (25) IBID(24).
- (26) IBID(22).
- (27) IBID(24).

- (28) UPESUROESTE. " Eje Fronterizo San Antonio-Ureña. Prpuestas de Acción". San Cristóbal, Abril de 1.988.
- (29) Antonio José Lizarazo Ocampo. " El Area Metropolitana de Cúcuta, un viejo anhelo que tuvo eco". La Oponión, Cúcuta, 23 de Agosto de 1.991. Pág. 5. (anexo 4.3.2)
- (30) Vinuesa Angulo, Julio: " Sobre el Concepto de Area Metropolitana". Estudios Geográficos Volúmen XXXVI N° 140-141. Pág. 1143-1156.1975.
- (31) Davis, K., " The World's Metropolitan Areas". Berkeley, University of California Press,1959, 115 Pág. en IBID(30)
- (32) Cafiero y Busca. "Lo Suiluppo Metropolitano in Italia". Giuffre Editore. Roma. 1970.En IBID(30).
- (33) Ministerio de la Vivienda. Dirección General de Urbanismo."Areas Metropolitanas de España". 1965. En IBID(30).
- (34) IBID(32).

- (35) Nelson, H.J.: " A service clasification of American Cities". Economic Geography, 31 de Julio 1955.Pág. 189-210 en IBID(30).
- (36) Aquarone, Alberto: " Grandi cittàe e Aree Metropolitane in Italia". Zanichelli, Bologna,1961.pp 6-7. En IBID(30).
- (37) Mackenzie, R.D, "The Metropolitan Community", Nueva York. Mc. Graw-Hill book Company. 1933 en IBID(30).
- (38) Berry, B.J.L y Horton, F.E.: "Geographical Perspectives on Urban Systems". Englewood Cliffs. Prentice Hall.Inc. 1970.pp250-275. En IBID(30).
- (39) Bogue, D.J.:"The Structure of the Metropolitan Community. A study of Dominance and Subdominance".University of Michigan,1950.pp.7 en IBID(30).
- (40) Molina, G.Z. y Montero Quiñones, A.:"El Viquia. Area Metropolitana y Area de Servicios". Universidad de los Andes. Facultad de Ciencias Forestales. Escuela de Geografía.1988.pp 29-31.

- (41) Instituto Panamericano de Geografía e Historia: "Vocabulario de Geografía Urbana". Río de Janeiro. Comissão de Geografia. 1971. En IBID(40).
- (42) Beaujeau-Garnier, J. y Chabot G.: "Tratado de Geografía Urbana". Barcelona, Vivens-vives, 1970. En IBID (40).
- (43) Blumenfeld, Hans. "Metropolis. IT'S origins, growth characteristics and planning". Edited by Paul D. Spreiregen. 1973. En IBID(40).
- (44) Araujo, E.: "Gobierno y Administración de las Areas Metropolitanas. El caso de Caracas". Caracas editorial juridica venezolana (Colección Monografía Administrativa Nº2. 1978. En IBID(40).
- (45) Chaves, L.F "Implicaciones Geograficas de la Expansión Urbana" Revista Geografica. Mérida. Volúmenes XX-XXI. 1979-1980. pp 94. En IBID(40).
- (46) IBID(30). Beaujeu-Garnier, J. y Chabot, G., Tratado de Geografía Urbana. Barcelona. Vivens-Vives, 1970, pp. 283. En IBID(30).

- (47) Ministerio de la Vivienda. Gerencia de Urbanización." Indicadores,teoria,problematica y politica metropolitana para el III plan de desarrollo".Parte II. Madrid 1972.pp 19. En IBID(30).
- (48) Plan de Ordenación del Territorio Edo. Táchira Vol. I pp 6.1987.
- (49) IBID(48)pág.71.
- (50) CENDES-CIDER:"Criterios Conceptuales metodológicos,operativos, instrumentales y politicos para el conocimiento y planificación de las relaciones fronterizos entre los países del Pacto Andino". Mayo 1989.pp 14-16.
- (51) IBID(50) pp 16-17.
- (52) Ramón J. Velasquez:"No se ha hablado de crear zona metropolitana binacional". El Universal, 30 de agosto de 1989.
- (53) Comisión Presidencial de Asuntos Fronterizos Colombo Venezolano. Proyecto ZIF.

- (54) IBID(53) pp. 21.
- (55) IBID(53).
- (56) CVS. " Diagnostico General, estrategias y politicas de desarrollo en la micro región binacional Táchira-Norte de Santander". Mayo 1991.pp 26-27.
- (57) MINDUR."Planes de Ordenación Urbanística.Terminos de referencia.Instructivo General".Enero, 1991.Pág. 12.
- (58) IBID(56)pp 101-105.
- (59) IBID(53) pp26-27
- (60) Guevara Díaz, José Manuel."La geografía regional, la región y la regionalización".Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación. UCV Caracas,1977. pp 27-28
- (61) CVS. " Plan de desarrollo del Suroeste Venezolano".Gerencia de Planificación.División de planes regionales.pp 98-102 y 105.

- (62) IBID(56) pp. 106-113. Autora del Capitulo Barbara de Zapparoli.
- (63) Johnson, James H. "Geografia Urbana".Dikos Tau.S.A. Ediciones.España,1974.pp 123-124 y 136-138.
- (64) Julian Velasco y asociados LTDA."Plan Integral de desarrollo de Cúcuta".Volumen V pp 751 y 755. Cali, 1985.
- (65) IBID(60) pp. 107-108.
- (66) Bonells, David,"Area metropolitana Binacional" Cúcuta.Colombia.1990.(mimeo).
- (67) IBID(64)Volumen I. Capitulo 7.pp 145-147.
- (68) IBID(1).
- (69) Singer, André."Amenazas de origen sismico y geológico en la región fronteriza Colombo-Venezolana". Junio,1991(mimeo).
- (70) IBID(64).Volumen I, capitulo 7, pp 143.

- (71) CORFONOR."Plan de manejo integral en la cuenca del río Catatumbo". 1986.
- (72) Universidad de Los Andes. Facultad de Ciencias Políticas y Jurídicas."Diagnostico del Municipio Fronterizo Delicias, Edo. Táchira". Por Geo. Barbara de Zapparoli.Marzo 1988.pp 48.
- (73) IBID(64),pp 137-138.
- (74) IBID(1),pp 47-48.
- (75) MARNR. "Plan de ordenamiento de la Zona 6". Tomo I.Diagnostico.pp 26.1978.
- (76) IBID(1), pp 65-67.
- (77) IBID(64),Vol. I. Cap. 6 pp 105-112-114.
- (78) IBID(64), Vol. III.Diagnosticos Sectoriales. pp. 340-343.
- (79) Mario Villamizar y Asociados."Oferta y demanda de la vivienda en el área metropolitana de Cúcuta". 1988. pp 46-55.

- (80) IBID(53), pp 22-23.
- (81) IBID(53), pp 23.
- (82) Informe sobre las actividades cumplidas por las comisiones nacionales de asuntos fronterizos Colombo-Venezolano y recomendaciones presentadas a consideración de los Presidentes de la República. Ureña, 5 de Octubre de 1989.
- (83) IBID(56), pp 116-117.
- (84) IBID(28).
- (85) IBID(28).
- (86) Hernandez, Omar. " Planificación Urbana y desarrollo no controlado". Fondo Editorial Común. 1972.
- (87) CVS. "La Marginalidad en la Frontera". Co-autora Barbara de Zapparoli. junio, 1990. pp 16-23.
- (88) IBID(17).

ANEXOS

Estudio Urbanístico Integral en Zona Colombo - Venezolana

Comisiones de la Universidad de Los Andes de los dos países.

Estudio urbanístico integral del área metropolitana comprendida por Cúcuta, El Rosario, La Prada y El Escobal en Colombia y San Antonio y Ureña en Venezuela será convenido en próxima reunión que celebrarán funcionarios de la Universidad de los Andes de Bogotá y la Universidad de los Andes de Mérida, en coordinación con el departamento de planeación nacional.

La reunión
La reunión para acordar las

bases de la solicitud que se hará al BID para financiar el plan, se celebrará en Ureña a fines del presente mes y asistirá

(Pasa a la página octava)

LA REPUBLICA - 20 Nov. /66

Estudio Urbanístico Integral en Zona Colombo - Venezolana

(Viene de la 1ª página)

rán a ella los doctores Evarto Urdaneta y Leocadio Montoria, de la Universidad de Los Andes venezolanos, el doctor Luis Raúl Rodríguez Lamus, director del Centro de planificación y urbanismo de la Universidad de los Andes de Bogotá, los doctores Darío Mejía y Mario Villamizar Suárez del Grupo de Proyectos de Planeación Nacional

y el consultor del BID para asuntos de integración, doctor José Moncada Sánchez.

El estudio

Este estudio se hace necesario debido a que el área fronteriza colombo-venezolana presenta en la actualidad desarro-

llos urbanos importantes, pero desordenados, especialmente en la parte limítrofe del Estado Táchira y el departamento del Norte de Santander. Estos desarrollos son indudablemente el resultado del mercado y de la conexión vial entre los dos países. Al plantearse la posibilidad de nuevas vías de comunicación, es de preverse la formación de nuevos núcleos urbanos limítrofes, que deberían estar planeados.

Financiación

Se informó que se espera lograr la financiación de estos estudios a través del Fondo para la Integración de la América Latina que creó el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para lo cual se hará la correspondiente solicitud.

Bucaramanga, Domingo 29 de Enero de 1967

Se Estudia en Cúcuta el Programa de Desarrollo Urbano Fronterizo

Cúcuta, enero 28. (Del corresponsal JAS). Desde el lunes pasado se encuentran en esta ciudad, el urbanista antioqueño Darío Mejía Restrepo y el economista nortesantandereano Mario Villamizar Suárez, el primero del Departamento Nacional de Planeación y, el segundo, miembro del Grupo Mixto Colombo-Venezolano, quienes han sido enviados por el gobierno central a la zona fronteriza, con el objeto de hacer los estudios preliminares de uno general que llevará el nombre de Programa de Desarrollo Urbano para las zonas Fronterizas Colombo-Venezolanas.

Explicación rápida

Hablando especialmente para VANGUARDIA LIBERAL, el doctor Mejía Restrepo informó que "nos proponemos estudiar los aspectos fiscales,

administrativos y de servicio público, de protección y manejo de las hoyas de los ríos y la situación de los mercados de intercambio para localizar la factibilidad económica y técnica en cada uno de los sectores de Cúcuta, Villa Rosario, La Parada (en el Puente Internacional), y El Escobal, en Colombia y Ureña y San Antonio, en Venezuela, para entregar datos a las Universidades de Los Andes en Mérida y en Bogotá) y a la Universidad Francisco de Paula Santander, de Cúcuta, pues este establecimiento será una especie de consultor permanente.

Un estudio esencial

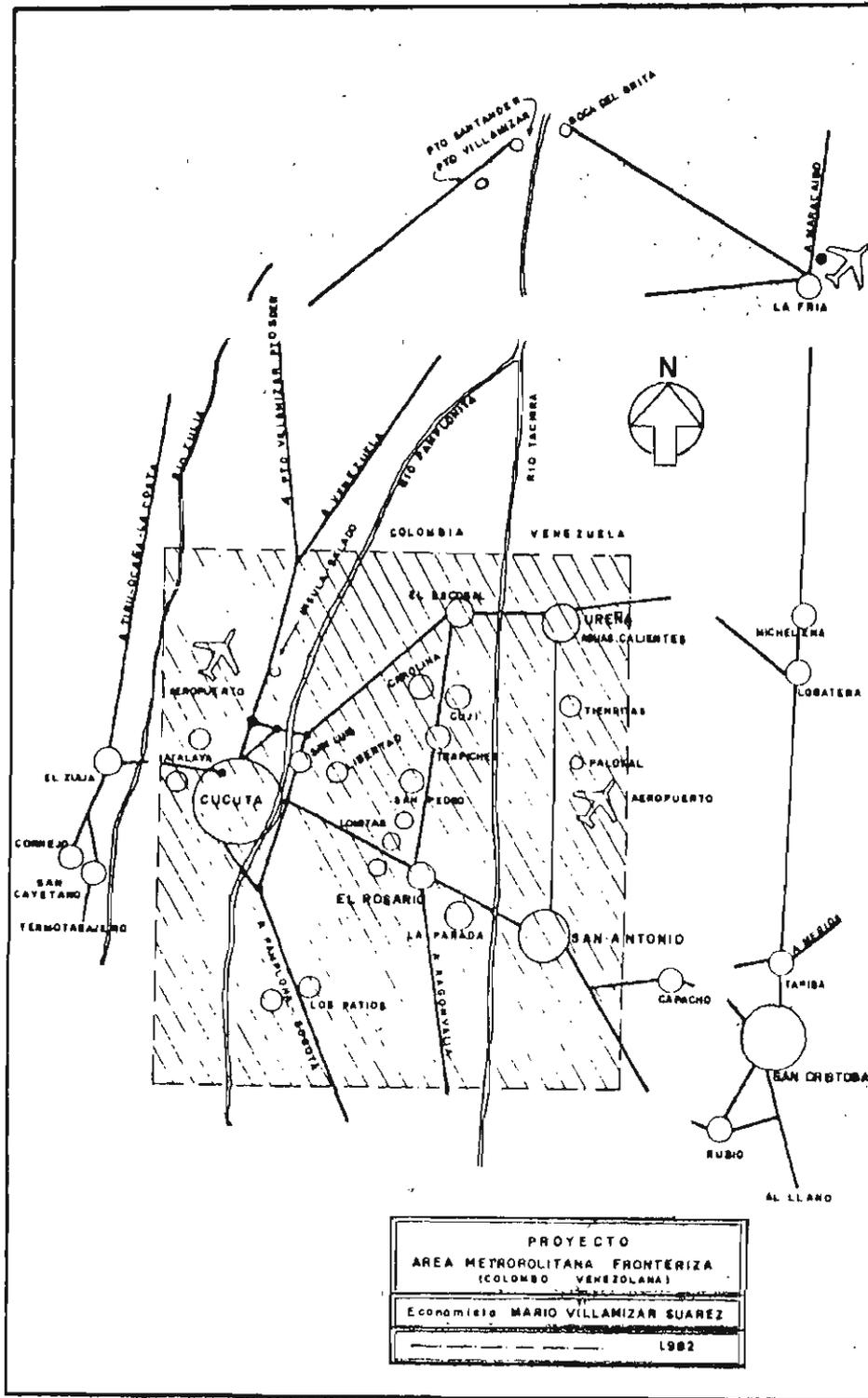
El estudio que vamos a comenzar —puntualizó por su parte el doctor Villamizar Suárez— será secundado por las Empresas Públicas Municipa-

les, por el Instituto de Crédito, por Centrales Eléctricas del Norte, por el Distrito de Carreteras Nacionales y por otras entidades, que se han ofrecido a ayudar a la feliz culminación de un estudio que hará más operativa la Integración Económica Fronteriza entre los dos países, que hasta ahora comienza a ser efectiva.

La conferencia de gobernadores

La reunión de gobernadores fronterizos —dijeron los doctores Mejía y Villamizar, por último— es otro factor decisivo para la Integración Colombo-Venezolana porque, durante ella, se discutirán temas de importancia trascendental para las dos naciones en sus zonas limítrofes.

Area Metropolitana Fronteriza propone Mario Villamizar Suárez



La elaboración de un Plan de desarrollo Urbano del Area Metropolitana Fronteriza comprendida por San Antonio y Ureña (Venezuela) y Cúcuta y el Rosario (Colombia) fue propuesta por el economista Mario Villamizar Suárez.

La propuesta se basa en que esta área está compuesta por varios centros urbanos y comunidades interdependientes, localizadas a los dos lados de frontera, que han sufrido en razón de las divisiones político-administrativas, una limitación a las aspiraciones de integración de sus dotaciones urbanas y de servicios.

La armonización del desarrollo urbano y general general comprende aspectos como: el Vial, Servicios públicos, acueducto, alcantarillado, energía, teléfonos, Mercados, Vivienda, Educación, Industria, Turismo, Zonas verdes y Recreacionales, Legislación y control de Urbanizaciones, Terminales terrestres de carga y pasajeros, y muchos otros aspectos para una mejor organización de esta área donde viven cerca de 800 mil personas de los dos países.

Villamizar Suárez quien preside la asociación Bancaria de Cúcuta y es un estudioso de los asuntos Colombo-venezolanos expresó que las múltiples relaciones existentes en el área, de tipo comercial, familiar, de vecindad, hacen necesario un ordenamiento para un mejor bienestar de los habitantes de frontera.



San José de Cúcuta
ALCALDIA MUNICIPAL

26 de abril de 1989

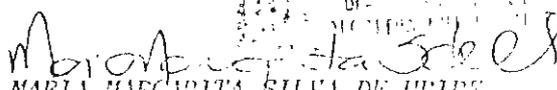
AC - 398

Señores
MIEMBROS COMISION FRONTERIZA
CONVENIO BARCO-PEREZ 1989
Ciudad

Apreciados Señores:

Con el criterio de que la Comisión conozca los proyectos que viene desarrollando la ciudad de Cúcuta y que tienen relación en particular, con la ~~zona~~ Zona de Frontera, me permito hacerle entrega del documento "PLAN INTEGRAL DE CUCUTA Y LA FRONTERA", que contiene los lineamientos que se tendrán en cuenta para la actualización y complementación del Plan de Desarrollo en la ciudad de Cúcuta como núcleo del Sistema Urbano Metropolitano Binacional.

Cordialmente,


MARIA MARGARITA SILVA DE URIBE
Alcalde de Cúcuta

REPUBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DE SUCRE
MUNICIPIO DE SUCRE
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

Anexo: Lo anunciado

Iscc

ANEXO 4.2.2.3.C

Se plantea Integrar estudios de desarrollo urbano en las zonas fronterizas

Como importante para el futuro de la región fue considerada la propuesta de estudiar conjuntamente con Venezuela un plan de ordenamiento y desarrollo urbano del área metropolitana fronteriza comprendida por Cúcuta, Villa del Rosario y Los Patios por parte de Colombia y San Antonio, Patoal, Ureña y Aguas Calientes del lado venezolano.

Estos asentamientos urbanos por su proximidad y las múltiples vinculaciones de tipo comercial, laboral y familiar han establecido unas relaciones de transporte, vivienda e intercambio en general conformando una verdadera área metropolitana de hecho.

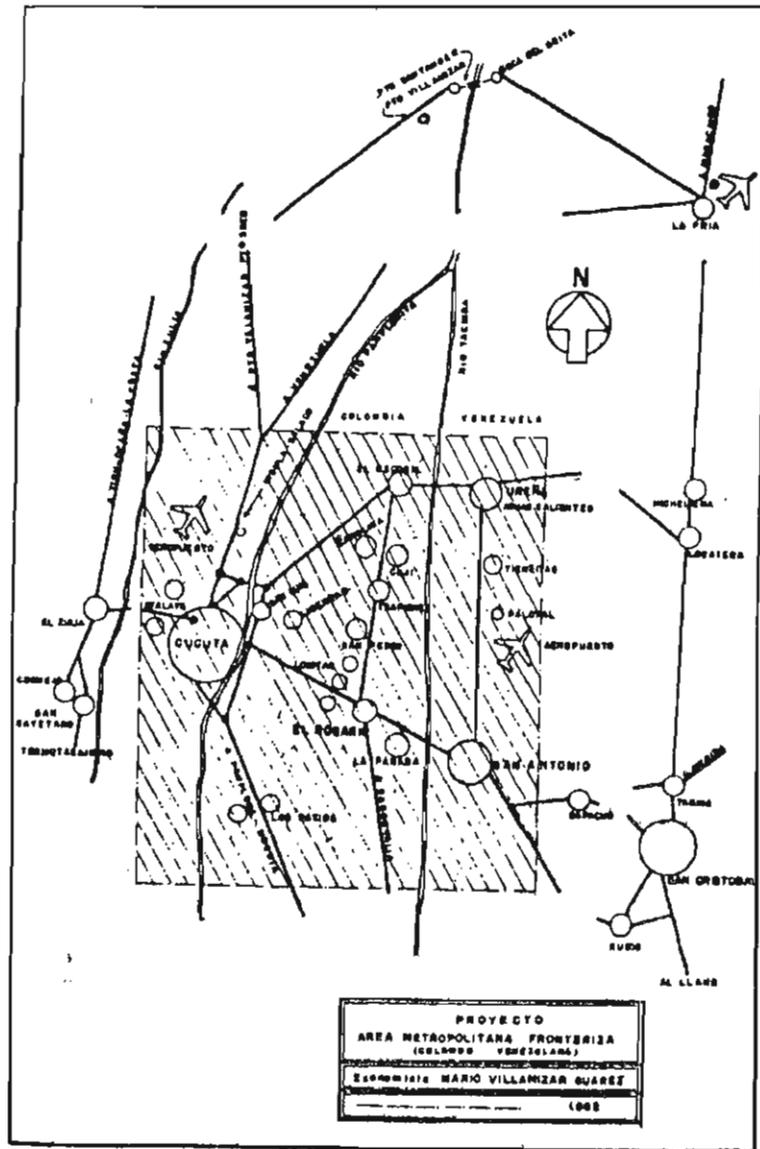
El Ministerio del Desarrollo Urbano de Venezuela aprobó el plan rector de desarrollo del eje fronte-

(Pasa a la Página 8°)

(Viene de la Página 1°)

rizo Ureña-San Antonio en el cual se plantean importantes acciones como el anillo vial el cual debe ser coordinado con el planeado en el lado colombiano, así como el futuro puente internacional a la altura de Tienditas - Los Trapiches, igualmente que la avenida marginal del río Táchira, la regulación del transporte colectivo de pasajeros y las áreas de transbordo de carga.

Se cree que para el año 2.020 el río Táchira estará poblado en forma similar como en Cúcuta sucedió con el río Pamplonita, esto es que habrá un crecimiento poblacional del área y el surgimiento de nuevas urbanizaciones que cubrirán parte del territorio del valle del Táchira formándose una continuidad urbanística a lado de la



frontera colombo-venezolana.

En el año de 1982 el economista Mario Villamizar planteó el esquema de área metropolitana binacional cuando se estaban realizando los estudios del ordenamiento urbano de Cúcuta por parte de la firma de Julián Velazco y Asociados, y el eje de San Antonio-Ureña era analizado por el Ministerio del Desarrollo Urbano de Venezuela.

La idea de coordinar estos aspectos entre entidades de los dos países es acertada y convendría que se iniciaran diálogos sobre el tema entre Planeación Municipal de Cúcuta, Planeación Departamental y Corponor con la Unidad de Programación Especial UPE-Suroeste, la regional del Ministerio de Desarrollo Urbano en el Táchira, y las municipalidades de Ureña y San Antonio.

Dr. Marcelino Reyes Meza

Planificadores regionales deberán adelantar estudios del área Metropolitana Binacional

Se rumorea que una firma capitalina recibió contrato.

San Antonio (Durán Mora).- La Declaración de Ureña, firmada por los presidentes Carlos Andrés Pérez y Virgilio Barco Vargas, dio origen a la Comisión de Asuntos Fronterizos que, entre otras cosas, tiene entre sus objetivos el estudio del crecimiento e interconexión de las áreas urbanas de Cúcuta y Villa del Rosario, en Colombia y de San Antonio y Ureña en Venezuela, con el objeto de ordenar su desarrollo dentro de un plan maestro de infraestructura de servicios públicos y sociales. El estudio comprenderá la conformación de un Área Metropolitana Binacional para el desarrollo comercial e industrial y podrá incluir otros municipios.

Hizo la referencia el Dr. Marcelino Reyes Meza, presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio, para señalar que el propósito anterior implica adelantar un estudio técnico de planificación territorial el cual, según ha trascendido, corresponde al Ministerio de Desarrollo Urbano y será adelantado, por el sistema de contratación, por una firma de profesiona-

les que no tiene asiento en el Táchira y, por lo tanto, desconocedora de los aspectos sociales, económicos, políticos, ambientales que tienen que ver con el Área Metropolitana Binacional.

Al respecto la comisión Nacional de Fronteras tiene que saber que aquí contamos con equipos de investigación que con suficientes conocimientos de causa han hecho planteamientos sobre el particular. Abundante documentación es producto de estudios adelantados por Corposuroeste, universidades públicas y privadas, fundaciones privadas de investigación, cámaras de industria y comercio. Por lo tanto y todavía creyendo en la pregonada regionalización, esperamos que el contrato respectivo le sea adjudicado a un organismo del Táchira.

Sería el colmo, anotó el Dr. Reyes Meza, que gentes de otras partes que nunca se han preocupado del aspecto integracionista, vengán ahora a tratar de implantarnos sus sistemas. Su preocupación no es otra que hacerse a un contrato, que seguro será subcontratado, todo en detrimento de legítimos intereses de esta área urbana fronteriza.



Dr. Marcelino Reyes Meza (Foto VH)

Los comerciantes organizados, concluyó diciendo, rechazamos de plano el que grupos desconocedores de la dinámica integracionista vengán a fijarnos pautas. Mindur debe tomar en cuenta el derecho que nos asiste dentro de los parámetros oficiales nacionales fijar las metas de nuestro desarrollo.

Debe elaborarse plan rector de área metropolitana binacional



Expertos colombo-venezolanos del área de frontera afinaron criterios sobre lo que debe ser un Plan Rector para la Metrópolis Binacional, acordada por los dos gobiernos en la Declaración de Ureña (Foto VII).

ANEXO 4.2.2.3 F

San Antonio (Durán Mora). Profesionales de distintas ramas en representación del Centro de Estudios de Desarrollo de la Frontera Colombo-Venezolana, Fundación de Estudios Binacionales e Integración, Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio, Instituto Universitario de la Frontera, IAMAT, UNET, sostuvieron el sábado anterior una importante reunión en esta localidad para estudiar el delineamiento del Area Metropolitana Binacional proyecto que es un mandato entre las conclusiones aprobadas por los presidentes de Venezuela y Colombia, en reunión sostenida a comienzos de año en el puente internacional "Francisco de Paula Santander" de la población de Ureña.

Presentes estuvieron por Venezuela Juan Rodríguez, Marleny Bustamante, Pedro Colmenares Murillo, Bárbara de Zaparolli, Freddy Molina Zambrano, Judith de Wesslam, Carlos Domingo Meza, Carlos Delgado Dugarte, Leonor Arreaza y Carlos Arreaza. Por Colombia Mario Villamizar Suárez, Carmenza Vargas Cuberos, Rafael Lamus Becerra y Fabio Bedoya.

En desarrollo de la deliberación se tomó en cuenta la existencia en este espacio de frontera de una integración espontánea, producto de las condiciones físicas y naturales del área, que derivan en la práctica de una zona metropolitana sobre la que vienen llamando la atención desde hace más de una década diversos organismos privados, como la Cámara de Comercio de San Antonio con sus Jornadas de Integración y Desarrollo Fronterizo, al igual que el Centro de Estudios de Desarrollo de la Frontera Colombo-Venezolana, con asiento en Cúcuta, con su proyecto de Area Metropolitana Fronteriza Colombo-Venezolana.

Lo aprobado en la Declaración de Ureña no es otra cosa que la aceptación, ante una realidad incontestable, del planteamiento que en forma sistemática venían haciendo los sectores privados de las partes involucradas en la situación.

Comisiones nacionales de Asuntos Fronterizos, por resolución de los dos gobiernos, tienen el encargo de estudiar el relativo crecimiento e interconexión de las áreas urbanas de Cúcuta y Villa del Rosario en Colombia, así como de San Antonio y Ureña en Venezuela con el objeto de ordenar su desarrollo dentro de un Plan Maestro de Infraestructura de Servicios Públicos y Sociales, debiendo comprender el estudio la conformación de un Area Metropolitana Binacional.

Para tal efecto, se precisa e indispensable conformar un equipo binacional con el encargo de producir un proyecto único. Este equipo interdisciplinario debe estar integrado por profesionales de ambas regiones, donde existe personal altamente calificado y con la vivencia requerida para emprender con clara visión lo que debe ser un Plan Rector, teniendo las previsiones jurídico-políticas para administrar la propuesta metropolitana. Hubo consenso para reclamar ante las Comisiones de Asuntos Fronterizos la presencia activa de equipos regionales en la planificación de su futuro. Al respecto se acordó presentar un documento avalado por las cámaras de comercio de las partes, los concejos municipales y los primeros mandatarios regionales. La inquietud será llevada el próximo jueves a reunión de las Comisiones de Asuntos Fronterizos que tendrá lugar en Maracaibo.

Esta inquietud responde a los intereses de los actores de la situación. No es producto de un arrebato emocional sino el reclamo de quienes no quieren estar ausentes en lo que tiene que ver con su propio porvenir. Por lo tanto merece el respaldo unánime de todos los sectores del Eje Sur y Norte de Santander. Contamos con el personal humano especializado en todos los órdenes para emprender la tarea. Quiera Dios que el claro centralismo no se imponga en esta oportunidad. La conjuntura es excelente para demostrar que somos capaces de responder al llamado no sólo por el espíritu, sino que llevamos en lo más profundo de nosotros una conciencia.

que desde siempre ha sido

La Metrópoli binacional que desde siempre ha sido la mejor.



No más piedras en el camino de la integración. El Plan Urbano para la Metrópoli Binacional terminará por consolidar y darle marco jurídico, político y económico a la integración que desde siempre ha existido.

ANEXO 4.2.2.3.5.

"Para el año dos mil tendremos una ciudad fronteriza con una población superior al millón de habitantes. ¿Qué ha hecho la universidad para evitar que esta ciudad crezca de manera desordenada?". Esta pregunta fue formulada el año pasado por el Director del Diario Católico de San Cristóbal, a las autoridades de la Unet. Hoy empieza a tener respuesta con el proyecto del Plan Urbano para la Metrópoli Binacional.

Misael Salazar Flórez

San Antonio y Cúcuta siempre han vivido en un concubinato público y notorio y ahora vamos a regularizar esa situación, comentó a manera de chiste una de las personas que hoy trabajan intensamente por la consolidación de la Metrópoli Binacional que estaría integrada por San Antonio-Ureña-Cúcuta y Villa del Rosario.

La noticia ha causado el suficiente impacto tanto en Colombia como en Venezuela y se afirma que el proyecto tiene muy buenos padrinos en los presidentes Virgilio Barco y Carlos Andrés Pérez. Sin embargo, hay quienes no han logrado asimilar, aún, eso que los fronterólogos han dado en denominar la Metrópoli Binacional.

--¿Van a crear una ciudad grandota en la frontera? --preguntó una de esas personas que a pesar de leer la prensa no lograba entender esa cosa de la Metrópoli Binacional.

--La Metrópoli Binacional es un hecho desde hace mucho tiempo atrás --dijo Leonor Arreaza, una de las personas que trabaja en la Fundación de Estudios Binacionales y de Integración (FEBI), institución que desde hace varios meses viene luchando porque comprendamos las bondades de la integración.

Para Leonor Arreaza, como para los habitantes de la frontera, la Metrópoli Binacional siempre ha existido. Lo que sucede es que tanto las ciudades de Cúcuta como San Antonio y Ureña, han crecido desordenadas urbanísticamente. Cada país ha planificado en lo que respecta a su territorio, cuando lo ideal hubiera sido planificar el crecimiento urbano en conjunto, tomando como referencia una realidad, como es esa Metrópoli Binacional que allí existe.

Razones para una Metrópoli
Para alguien que haya vivido

sentimiento de pertenencia a este espacio geográfico, no resulta nada sorprendente que hoy se esté hablando de darle cuerpo legal a la Metrópoli Binacional, pues hay muchas razones que demuestran, de hecho, su funcionamiento.

Entre los archivos de la FEBI, se hallan documentos que demuestran la existencia de un pacto firmado entre los dos países, para el tratamiento de las aguas y para surtir a la población, ya de aquí, ya de allá. El pacto data de 1800 y algunos años más.

Las empresas que surten de energía eléctrica a las poblaciones fronterizas, desde hace mucho tiempo se prestan y se intercambian kilowatios. Gran parte del transporte hacia San Antonio lo cubren empresas colombianas

Medio centenar de personas entre sociólogos, fronterólogos, geógrafos, economistas, abogados, educadores, ingenieros forestales y arquitectos, conforman el equipo venezolano que trabajará junto al equipo colombiano en el diseño del plan urbano para la Metrópoli Binacional.

y ahora que está de moda la escasez de sencillo, no se asombre si en San Antonio solicita un periódico u otro artículo venezolano y le dan el vuelto en moneda colombiana. Desde hace mucho tiempo, en San Antonio y en Cúcuta se paga y se cobra ya en bolívares, ya en pesos.

Continuamos haciendo el inventario, y nos hallamos frente a más razones. El Cuerpo de Bomberos de Cúcuta es el que asiste a las poblaciones fronterizas venezolanas en situaciones de emergencia. Y hace varios años, los doctores Ernesto Segundo Poolini y Hugo Murzi, trabajaron conjuntamente con las autoridades sanitarias del Norte de Santander, en la lucha mancomunada por mejorar la salud en la zona fronteriza.

Sin embargo, hay un hecho que para muchos resulta sorprendente. El Aeropuerto Camilo Daza --a donde llegan y de donde salen vuelos internacionales y nocturnos-- arriban aviones de todos los países a excepción de Venezuela. La propuesta del FEBI es que mediante un convenio entre los dos países, se hubiera podido lograr que las empresas aeronáuticas venezolanas tuvieran allí su propio espacio.

Un plan urbano para la Metrópoli

La legalización de la Metrópoli nació en la metrópoli misma con la Declaración de Ureña, pues en aquella reunión presidencial se acordó que era necesario regularizar una situación que se venía presentando de hecho.

El trabajo comenzó por discutir la necesidad de concebir un plan urbano, que diseñado en conjunto (por los dos países), le permita a la Metrópoli crecer y desarrollarse de una forma ordenada. Se acordó, además, que el equipo encargado del diseño del plan urbano, debería ser binacional, pero sobre todo, integrado por quienes de tanto vivir en la frontera, sienten esa necesidad.

Fue así como tanto la FEBI de San Cristóbal como el FEBI de Cúcuta, se enargaron de la conformación de los equipos de trabajo.

La primera reunión con este propósito se produjo el jueves de la semana pasada y a la misma asistieron representantes de la Gobernación del Estado Táchira, Mindur, el Marnr, la Unet, la ULA, la CVS y el FEBI. Como coordinador general del equipo venezolano, fue designado al arquitecto urbanista Pedro Colmenares Murillo. En la misma cita, fue designada la geógrafa Bárbara Pérez de Zaporolli, como coordinadora regional del equipo.

Medio Centenar para un proyecto

En San Antonio de Táchira, los arquitectos de Colombia como de Venezuela, en lo que denominaron un taller de trabajo cuyo propósito es el plan urbano para la Metrópoli Binacional.

Entre otras decisiones, se acordó que el equipo venezolano debía estar integrado por medio centenar de profesionales entre quienes aparecen sociólogos, fronterólogos, abogados, economistas, arquitectos, ingenieros forestales, geógrafos y educadores.

Dos condiciones debe reunir ese equipo de trabajo: que sea interdisciplinario, por cuanto se trata de un plan urbano y que esté integrado por personas de la región, que crean y se identifiquen con un proyecto que hasta el momento se ha denominado Metrópoli Binacional. No obstante, habrá un Consejo Asesor Superior, integrado por personalidades entre quienes destacan los doctores Arturo Uslar Pietri y Ramón J. Velázquez. Dicho equipo, así conformado y debidamente asesorado, se encargará de elaborar el marco jurídico, político y económico que sustentará al Plan Urbano.

La Metrópoli Binacional en Maracaibo

Mañana se reunirán en la ciudad de Maracaibo, las comisiones binacionales de Vecindad y de Fronteras y uno de los puntos de la agenda, es, precisamente, la discusión de la Metrópoli Binacional.

A dicha reunión, asistirán el arquitecto Pedro Colmenares Murillo, coordinador general del equipo venezolano y el doctor Rafael Lamus Becerra, coordinador general del equipo colombiano. Además, en el cónclave se leerá y discutirá el proyecto del Plan Urbano que para la Metrópoli Binacional presentó Bárbara Pérez de Zaporolli.

Se tiene previsto, que en la reunión de Maracaibo se discutan también algunos de los apartes de lo que se refiere a los marcos jurídico, político y económico que tienen relación con el plan urbano para la Metrópoli binacional.

REGIONALES

El Area Metropolitana de Cúcuta:

“Un viejo anhelo que tuvo eco”

“Podríamos decir que hoy estamos asistiendo al nacimiento de una nueva época en el desarrollo de esta región”, Lizarazo Ocampo. “La puesta en marcha del Area Metropolitana constituye un acto de madurez política”, Slebi Medina.

Tanto el gobernador, Antonio José Lizarazo Ocampo como el alcalde, Jairo Slebi Medina coincidieron que la puesta en marcha del Area Metropolitana será uno de los instrumentos administrativos más valiosos para el desarrollo de los municipios que componen en esta parte de Norte de Santander.

Los dos funcionarios precisaron que el Area Metropolitana de Cúcuta, es el resultado de un viejo anhelo que por fin tuvo eco en el gobierno nacional y hoy es una realidad.

Slebi Medina señaló que “tal vez el acontecimiento más significativo de los últimos años en la sociedad nortesantandereana ha sido la concentración de la población en las cabeceras de los municipios capitales de provincia especialmente en el Area Metropolitana de Cúcuta”.

Por su parte Lizarazo Ocampo dijo que, “en diversas oportunidades señaló que si queríamos integrarnos tenemos que comenzar por integrarnos nosotros mismos y al lograrlo ahora con la puesta en marcha del Area Metropolitana de Cúcuta, estamos avanzando hacia lo que en el futuro podrá ser el Area Metropolitana Binacional”.

Los siguientes son los textos de los discursos de los dos gobernantes durante el acto de instalación del Area Metropolitana:

Discurso del Gobernador

Tenemos hoy la feliz oportunidad de instalar la Junta Metropolitana de Cúcuta, cumpliendo así un viejo anhelo ciudadano y respondiendo a una necesidad cuya satisfacción no se podía aplazar más.

Casi 30 años llevábamos los Nortesantandereanos intentando la organización del Area Metropolitana, desde 1962 cuando por la ordenanza 78 de aquel año se ordenó la elaboración de un estatuto de planificación regional que integrara en el aspecto urbanístico el Area Metropolitana de la capital del Departamento, compuesta por las áreas de los municipios de Cúcuta, Villa Zulia y Villa Rosario, hasta la ordenanza 40 de enero del presente año que me autorizó para disponer su funcionamiento una vez se cumplieran los requisitos constitucionales y legales.

Podríamos decir que hoy estamos asistiendo al nacimiento de una nueva época en el desarrollo de esta región, porque a partir de ahora disponemos del instrumento que nos hacía falta para

programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio, colocado bajo la autoridad del Area Metropolitana, nacionalizar y prestar algunos servicios públicos y ejecutar las obras de interés metropolitano, tareas éstas que le asigna a las Areas Metropolitanas la Nueva Constitución de Colombia.

Pero es que no sólo se trata de un instrumento administrativo que va a cumplir esos propósitos nacionales.

El Area Metropolitana que integra los municipios de Cúcuta, Villa Rosario, Los Patios, El Zulia y San Cayetano, constituye el más importante apoyo al proceso de integración fronteriza que adelanta Colombia y Venezuela.

En diversas oportunidades señalé que el queremos integrarnos con los demás, tenemos que comenzar por integrarnos nosotros mismos, y al lograrlo ahora con la puesta en funcionamiento del Area Metropolitana de Cúcuta, estamos avanzando hacia lo que en el futuro podrá ser el Area Metropolitana Binacional con influencia en los Valles de los ríos Pamplonita, El Zulia y Táchira, comunes a los dos países.

Creo sinceramente que con esta historia decidida nos empezamos a preparar seriamente para la Colombia del próximo siglo.

El papel que están llamadas a cumplir las fronteras en esta época de apertura económica e integración entre los países no lo podemos asumir en forma dispersa.

El proyecto de organizar una zona de Integración Fronteriza dentro del territorio del Departamento Norte de Santander y el Estado Táchira, como una zona binacional dentro de la cual se desarrollarán actividades económicas, sociales y culturales sin restricciones distintas a la de responder a un esfuerzo de desarrollo común, reconociendo con ello una realidad existente en nuestro medio, requería indudablemente de que nos decidiéramos a reconocer y encausar nuestra propia realidad metropolitana surgida de las estrechas relaciones económicas, sociales y físicas establecidas entre Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios, El Zulia y San Cayetano.

Cabe mencionar también, a propósito del acto de hoy, las nuevas disposiciones constitucionales que le permiten a los departamentos y municipios fronterizos, por mandato de la ley, adelantar directamente programas de cooperación e integración, ten-



ANTE UNA SERIE DE INVITADOS especiales y representantes administrativos en el oriente colombiano. (Foto Manuel Infante-LA OPINION)

dientes a promover el desarrollo comunitario y prestación de servicios públicos y la preservación del ambiente que le otorgan el Area Metropolitana innumerables posibilidades de acción que trascienden las que normalmente tienen nuestras entidades territoriales.

Nos entusiasma, pues una apasionante tarea por realizar, la de construir nuestro propio destino.

Desde la administración departamental seguiremos trabajando con mayor entusiasmo para seguir concretando los proyectos que la región tiene pendientes.

Hoy podemos decir con el Presidente Olaya, señores alcaldes y honorables concejales de Cúcuta, Villa Rosario, Los Patios, El Zulia y San Cayetano. “Bienvenidos al futuro”.

Discurso del alcalde

Es para mí un gran honor y una profunda alegría participar con ustedes en la ceremonia de instalación de la Junta Metropolitana de Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios, San Cayetano y El Zulia.

En nombre del Gobierno Municipal presento un cordial saludo de bienvenida a las Delegaciones de los Municipios miembros de la Asociación de Areas Metropolitanas de Colombia, así como a todos los ilustres visitantes. Espero disfruten de una estadía permanente en nuestra ciudad.

Quiero también expresar mi reconocimiento al señor Gobernador del departamento Antonio José Lizarazo Ocampo por haber promovido y realizado esta integración de municipios; a los alcaldes de Villa del Rosario, Los Patios, El Zulia y San Cayetano; a los concejales de Cúcuta y de los demás municipios metropolitanos por su apoyo y decidida colaboración en la consolidación de esta iniciativa.

Agradecer a la Asociación de Areas Metropolitanas, y a la Junta Metropolitana de Bucaramanga.

Ciertamente la puesta en funcionamiento del Area Metropolitana constituye un acto de madurez política y pone de manifiesto la voluntad que tienen los municipios de los Valles del Zulia, Pamplonita y Táchira de unir sus esfuerzos y recursos para encausarlos al mejoramiento del bienestar colectivo.

Tal vez el acontecimiento más significativo de los últimos años en la sociedad nortesantandereana ha sido la concentración de la población en las cabeceras de los municipios capitales de provincia especialmente en el Area Metropolitana de Cúcuta.

La comparación entre el número de habitantes de la cabecera y

de las zonas rurales de los Municipios en 1951 y 1991 muestra esta tendencia general de la población hacia la concentración en las cabeceras.

En efecto, en 1951, el 37% de la población estaba radicada en las cabeceras y el 53% vivía dispersa en las montañas y llanuras del departamento. Hoy el porcentaje se ha invertido y el 66% vive en las cabeceras y el 34% en las zonas rurales de los municipios.

Esta concentración lejos de afectar a la mayoría de los municipios, ha afectado principalmente a Cúcuta, Villa del Rosario y Los Patios y en menor proporción a Ocaña y Pamplona.

Entre 1951 y 1991 la población urbana de Cúcuta, Villa del Rosario, San Cayetano, Los Patios y El Zulia, pasó de 100 mil a 500 mil habitantes, es decir, se multiplicó por 5 en solo 40 años.

En el mismo periodo la población urbana del departamento reducida en Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios, San Cayetano y El Zulia, pasó de 100 mil a 500 mil habitantes, es decir, se multiplicó por 5 en solo 40 años.

La gran ciudad se ha vuelto insuficiente.

La carencia es su signo más sobresaliente.

Vamos hacerle frente a esta realidad.

Es tiempo de construir para el futuro.

Trigo la certeza de que entre Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios, San Cayetano y El Zulia unidos, en torno a este nuevo instrumento administrativo que hoy instalamos, vamos a lograr muchas cosas.

ANEXO 4.3.2

ANEXO 4.5.2

Afirmó Ramón J. Velásquez

Univ. Universal, 30.8.89

No se ha hablado de crear zona metropolitana binacional

El presidente de la Comisión de Vecindad venezolana, Ramón J. Velásquez, negó ayer que se estuviera estudiando la creación de una zona metropolitana binacional, en un área de la frontera entre Venezuela y Colombia. "Se trata de un invento periodístico, muy pintoresco", dijo.

Velásquez explicó que sólo se trata de que cada uno de los países, dentro de los límites de su soberanía nacional, estudien los problemas de vialidad y urbanismo que presenta el eje San Antonio-Ureña-Cúcuta-Villa del Rosario, de manera de ejecutar en forma coordinada planes que eviten un crecimiento desordenado, que en un futuro pudiera provocar inconvenientes entre ambos países.

Explicó que en la actualidad el Ministerio del Desarrollo Urbano (Minder) y la Corporación del Suroeste, trabajan en el estudio del área venezolana comprendida por San Antonio del Táchira y Ureña y por Colombia, el Ministerio de Obras Públicas y la Corporación de Desarrollo de Colombia, se ocupan de la misma tarea en Cúcuta y Villa del Rosario.

Indicó Velásquez que el proyecto antes descrito no incluye en ningún momento la construcción e instalación de infraestructura de servicios públicos comunes, pues, reiteró, cada país, dentro de sus posibilidades, se ocupará de ejecutar los planes de ordenamiento territorial en forma autónoma.

Cuencas hidrográficas

En la tercera reunión de las comisiones de vecindad colombo-venezolanas, que se efectuó en Maracaibo los días 25 y 26 de agosto, se acordó igualmente

El presidente de la Comisión de Vecindad Venezolana, aclaró que sólo se trata de cada uno de los países, dentro de los límites de su soberanía, ejecuten en forma coordinada, planes de desarrollos de sus áreas fronterizas, que eviten eventuales enfrentamientos entre ambas naciones

Amarelis Vásquez S.

reactivar el convenio destinado a la conservación y aprovechamiento de las cuencas hidrográficas del río Catatumbo, firmado por los gobiernos de Venezuela y Colombia con la Organización de Estados Americanos (OEA), en agosto de 1982.

Señaló Ramón J. Velásquez, que el de las cuencas hidrográficas, un tema común al trabajo, tanto de las comisiones de Vecindad, como de los cuatro altos comisionados, constituye un asunto de sumo interés para Venezuela, toda vez que la mayoría de los ríos del país, corren "aguas abajo", partiendo del territorio colombiano.

Indígenas exigen participación

También en la reunión de las comisiones de vecindad fue analizado un conjunto de solicitudes presentadas por la etnia goajira Wuayú, considerada una de las más importantes en la población indígena venezolana.

Los representantes de los Wuayú, aparte de exigir que se les respete su

modo de vida autóctono, solicitaron se estudie la factibilidad de que se les otorgue una visa o carnet especial de identificación, que les permita transitar libremente por ambos lados de la frontera.

Igualmente pidieron se les impartiera educación bilingüe y se les otorgue becas para estudios superiores. Los Wuayú, una etnia cuya población se estima en aproximadamente 60 mil personas, proclamaron estar en capacidad de contribuir con los programas de desarrollo de la Goajira que realizan las comisiones de Vecindad.

Historia vieja

Otro de los aspectos tratados en la reunión de las comisiones de Vecindad en Maracaibo, es el relativo a las normas para el control del transporte de carga y preservación de las carreteras en la zona fronteriza, en virtud de que se considera que en buena medida, los camiones que trasladan combustible e hidrocarburos, ocasionan el deterioro paulatino de las vías por donde transitan.

Por otra parte, Ramón J. Velásquez recaló una vez concluido el resumen de los asuntos analizados en la reunión de Maracaibo, que las comisiones de Vecindad no realizan un trabajo que pueda considerarse novedoso, pues sólo están sistematizando y convirtiendo en proyectos concretos, los planes incluidos en acuerdos similares a la Declaración de Ureña, firmada en marzo pasado por los presidentes Virgilio Barco y Carlos Andrés Pérez, y que han venido siendo suscritas por los mandatarios colombianos y venezolanos a lo largo de 30 años.

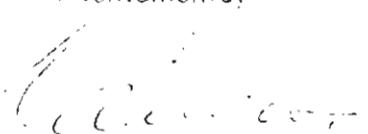
República de Venezuela
Ministerio de la Secretaría de la Presidencia
Comisión Presidencial para Asuntos Fronterizos
Colombo-Venezolanos

A QUIEN PUEDA INTERESAR

El suscrito, Dr. Ramón J. Velásquez, Presidente de la Comisión Presidencial para Asuntos Fronterizos Colombo-Venezolanos, hace constar que la ciudadana Barbara Zapparoli, portadora de la cédula de identidad No. 3.077.589, se desempeña dentro del equipo de técnicos al servicio de esta Comisión, a los efectos de la elaboración de un Diagnóstico sobre la Zona Fronteriza.

En Caracas, a los quince días del mes de Agosto de mil novecientos noventa.

Atentamente,



RAMON J. VELASQUEZ

Presidente

ECO./ec

ANEXO 4.6.3.



Colombia y Venezuela encaminados a la integración comunicacional

Dentro del esquema fronterizo de ambas naciones se llevará a cabo una serie de acciones contempladas en el tratamiento de la telefonía local en la frontera y la devolución de vehículos robados en Venezuela y llevados a Colombia

Después del 15 de este mes se hará intercambio de información técnica de las estaciones en operación instaladas en las zonas fronterizas por parte de ambas administraciones

La zona fronteriza entre Colombia y Venezuela tendrá de ahora en adelante, en el aspecto de comunicaciones, un tratamiento de telefonía local, lo que permitirá una mayor integración entre las dos naciones.

Tal afirmación se desprende de los acuerdos firmados por los ministros de Transporte y Comunicaciones de Colombia y Venezuela, Alberto Casas Santamaría y Roberto Smith, respectivamente, quienes coincidieron en fijar para después del quince de este mes un incremento de información técnica de las estaciones en operación



El marco de la décima primera reunión de las Comisiones Nacionales de Asuntos Fronterizos Colombo-Venezolanos proporcionó el impulso de una serie de programas, que en materia de comunicaciones se llevarán a cabo paulatinamente. Al respecto, los ministros de Transporte y Comunicaciones de Colombia y Venezuela, Alberto Casas Santamaría y Roberto Smith, concentraron sus ideas para convenir proyectos y convenios de mayor interés y vigencia para el mejoramiento de las condiciones de vida y el desarrollo de las comunicaciones en las zonas fronterizas y de sus comunidades. En la gráfica, podemos observar a los titulares de Comunicaciones de Colombia y Venezuela concretamente en su fase final los logros obtenidos durante el encuentro ministerial, y ante los cuales se mantendrán vigilantes por el cumplimiento de dichos programas

instaladas en las zonas fronterizas por parte de ambas administraciones.

Igualmente anunciaron la puesta en práctica de una serie de mecanismos para resolver los problemas de interferencia en transmisiones de medios de radiodifusión sonora y televisiva, que implican la medición de las mencionadas interferencias a fin de que haya mecanismos permanentes de solución ante cualquier obstáculo.

En tal sentido, existe la previsión de permitir la interconexión del Estado Zulia y los Departamentos de la Guajira y Norte del César en un plazo que no exceda el primero de julio de este año. Asimismo se agilizarán los trabajos para la integración definitiva de la zona Apure-Arauca, con el fin de instalar el enlace Guasdalito-Arauca y sustituir el esquema provisional de integración de la zona Apure-Arauca, con el fin de instalar el enlace Guasdalito-Arauca y sustituir el esquema provisional de interconexión adelantado entre las empresas Telecom de Colombia, y Cantv de Venezuela.