



# Desde el Aula

## Cúcuta y San Cristóbal. Metropolización binacional desde la informalidad

Jorge Bitar Ramírez<sup>1</sup>

Desde comienzos del siglo XX de manera natural, sin que medie estudios formales o planificación alguna, las ciudades de Cúcuta -capital del departamento Norte de Santander en la República de Colombia- y San Cristóbal -capital del Estado Táchira de la hoy República Bolivariana de Venezuela- compartiendo la frontera común mantienen una relación irrompible formada por la interacción de sus habitantes conformando un sistema de ciudades que involucran municipios interdependientes económica y gubernamentalmente de estos dos polos urbanos, concurren coincidencias teóricas y académicas, que nos hace concluir la existencia incuestionable de un caso atípico de la actividad urbana que nos empeñamos en llamar Sistema Metropolitano Binacional<sup>2</sup>.

Se reconoce por las instituciones nacionales y locales, así como por la sociedad civil, en esta zona de frontera, la existencia de una actividad formal, que busca superar los tropiezos que le imprime la diferencia del sistema de gobierno, el diferencial cambiario y defensa de una absurda nacionalidad, pero esta institucionalidad no reconoce la existencia de actividades informales que permean la frontera día a día, rompiendo los controles de los estamentos de los estados, estableciendo un código subterráneo de normas, son aceptadas por todos actores de esta actividad informal, incluyendo autoridades que por ambición o comodidad doblegan su potestad, ante la costumbre que se hace ley.

1. Arquitecto. Estudiante de maestría en Gestión Urbana de la Universidad Piloto de Colombia y de la maestría en Arquitectura, Ciudad e Identidad de la Universidad Nacional Experimental del Táchira (San Cristóbal, Venezuela). Actualmente se desempeña como Docente de cátedra del Departamento de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Francisco de Paula Santander, sede Cúcuta.

2. Término acuñado en el año 2005 por el Doctor Alberto Urdaneta, Docente investigador del Centro de Estudio del Desarrollo -Cendes de la Universidad Central de Venezuela, en ponencia sobre la Integración Urbano Regional entre Colombia y Venezuela de la reunión del COPIAF en la ciudad de San Cristóbal.



Este artículo pretende mostrar los factores informales que aceleran el proceso de metropolización en esta zona de frontera, dentro la investigación que realizo como trabajo de grado en el marco de la Maestría en Gestión Urbana, en la que se busca demostrar la existencia de hecho de este fenómeno urbano binacional, fortalecido desde la informalidad y de espaldas a los conceptos de autoridad, soberanía, gobernabilidad y autonomía, rompiendo los esquemas teóricos clásicos de región encontrados en Boudville (1966), Soja (1989, 1996) y Santos (1997); de frontera (Meza, N., 2008) y de área metropolitana (Erber, 1986) y (Castells, 1976) y enfrentarnos al estudio de conceptos teóricos de región fronteriza, economía fronteriza, transregional y transnacional (Mogollón, 2005), sistema metropolitano binacional su comparación con las demás definiciones que a este tipo de conurbaciones que trasciende la línea de frontera han denominado los diferentes investigadores sobre la materia. Definidos estos conceptos, se describió el área de estudio del Sistema Metropolitano Binacional, identificando las poblaciones que la conforman y su dependencia con los dos grandes polos urbanos.

El área de estudio identificada determina relaciones de conectividad de la infraestructura vial, e identifica los problemas de conectividad y movilidad, bien sea por efecto de la deficiencia vial y por los impedimentos legales que restringen en paso fronterizo, hoy suavizados con la abolición de la Visa como requisito para el ingreso de colombianos hacia el interior de Venezuela, y así mismo identifica el establecimiento de las relaciones de tipo económico, familiar, social, comercial, y cultural que se dan en entre los asentamientos conurbados.

Esta poligonal que determina el área de estudio contiene un espacio conurbado, partiendo del límite fronterizo establecido, en donde convergen formas de subempleo características esta zona de frontera, en donde se advierte un alto índice de informalidad y "rebusque", nacido de la

oportunidad que se da al otro lado y que resuelve el problema económico de las familias que de esta manera "formalizan" su ocupación.

La fuerte actividad informal establece una integración regional desde lo económico y social, por encima de los parámetros establecidos por la Constitución y las leyes de ambos países, llevándonos a aceptar la existencia de hecho de un sistema de ciudades de carácter transnacional conformada por las áreas metropolitanas de Cúcuta y San Cristóbal, con una relación metropolitana común y atípica, que se da a pesar de la falta de políticas integracionistas incluyentes que permitan la formalización de las actividades contempladas dentro de los parámetros legales, derribe las talanqueras que impiden la libre circulación de personas bienes y servicios, combatan el contrabando, con políticas de adquisición de productos reglamentada y aportes dentro de una sana medida fiscal, implementada por las dos naciones, sin desconocer la realidad regional.

Concluye este estudio con la recomendación de proyectos de integración urbana tales como planes de ordenamiento territorial, de movilidad, de obras de infraestructura, obras ambientales de conservación de áreas forestales y ríos, y explotación e industrialización de recursos agrarios y mineros.

## I. Revisiones conceptuales

Estamos de acuerdo con Santos (1997) al admitir el concepto de región como un sistema territorial abierto con identidad económica, cultural, social y política, obligándonos a replantear el concepto de límite regional dentro de un marco de lo social, lo humano y lo económico y no desde lo geo-político, siendo la región una construcción territorial de relaciones socio espaciales con identidad propia que según Gatrell (2001) son, en primer lugar la relación de procesos sociales que establecen similitud y diferencias en el marco de la globalización; y en segundo lugar, la referencia territorial, que en una escala de valores supera los criterios de local y global.



Aplicando este concepto de este espacio regional fronterizo común, encontramos una nueva forma de ver el establecimiento de las dinámicas urbanas, que trascienden la territorialidad nacional y generan procesos de metropolización integrando asentamientos urbanos de lado y lado de la línea política, conformando las conurbaciones binacionales objeto de este estudio

Las fronteras son signadas como regiones sometidas al abandono sistemático de los gobiernos centrales, aunado a la falta de condiciones para el desarrollo de actividades industriales formales, carente de infraestructura que permita la competitividad, y la migración de personas que buscan pasar al otro lado, y terminan asentándose sobre las poblaciones fronterizas, generando pobreza y marginalidad, inventando desde ahí nuevas formas de economía subterránea que llena los vacíos dejados por el abandono gubernamental. Esta forma de regionalización descontextualiza el límite, transformándose en un espacio regional fronterizo, con procesos económicos particulares e independientes.

Revisando este fenómeno de metropolización podríamos afirmar la existencia de dos áreas metropolitanas conurbadas de acuerdo al concepto del Instituto de Estudios Metropolitanos de Barcelona (1986) que afirma que el área metropolitana se conforma por una concentración de asentamientos urbanos de alta densidad poblacional y en continua expansión, con relaciones económicas y sociales, para las cuales se hace necesario implementar herramientas de estudio diferentes a las utilizadas en las ciudades tradicionales.

Estas formaciones urbanas que trascienden los límites fronterizos, no ha permitido un consenso entre los expertos, los cuales han denominado este fenómeno urbano de diversas maneras, Ciudades gemelas (Arreola, 1996), Ciudades binacionales (Ehlers y Buursink, 2000), Metrópolis transfronterizas (Herzog, 1992), Sistemas metropolitanos binacionales (Urdaneta, 2002), Ciudades transfronterizas (Valero, 2004), metrópolis transnacionales (Mogollón, 2005), Complejos urbanos

transfronterizos (Dilla, 2007), apuntando cada definición a determinar un sistema de relaciones urbano-sociales algunas de tipo contradictorio, de marcadas diferencias, y otras, integradas de manera informal de tal modo que trascienden el sistema político propio y generan una nueva forma de entender la relación binacional metropolitana, produciendo riqueza al aprovechar las oportunidades no formales, que se dan a cada lado de la línea fronteriza.

Dilla (2007) establece seis condiciones para definir una ciudad binacional:

- a) La cercanía geográfica de ambos centros urbanos, que comparten espacio ambiental, y recursos naturales vitales, para la vida de las ciudades.
- b) La reproducción económica interdependiente, de manera que las actividades económicas primarias de cada ciudad se derivan de la relación con la otra.
- c) Existencia de relaciones sociales primarias –amistosas, familiares, vecinales– entre los pobladores, inevitablemente signadas por la condición de asimetría.
- d) Servicios compartidos (comerciales, sociales, religiosos, lúdicos, culturales, etc.) compartidos, bien de manera formal o informal.
- e) Relacionamientos institucionales formales, desde el estado y la sociedad civil.
- f) Percepción compartida de necesidad mutua, lo que no excluye la existencia de representaciones negativas (racistas, chovinistas, etc.) del otro.

Las seis condiciones establecidas por Dilla, podrían ser aplicadas a la definición este tipo de formación urbana, pero no cabría en nuestro caso de estudio la relación marcada de asimétrica e intercambio desigual, o la existencia de representaciones negativas del otro, condiciones que si se dan en las ciudades fronterizas de Estados Unidos



y México o República Dominicana y Haití, no se dan en las ciudades que comparten la frontera de Colombia y Venezuela o Colombia y Brasil.

Podemos establecer dos paradigmas vinculantes a las zonas de frontera: el primero de carácter netamente comercial de las regiones de frontera, con marcados niveles de desigualdad social; y el segundo el olvido por parte de la centralidad que las convierte en "tierra de nadie", útiles solamente para el paso de mercancías, afirmaciones que se pueden verificar al observar la carencia de infraestructura vial que impide la competitividad, la falta infraestructura de servicios que impide el asentamiento de industrias y la ausencia de políticas de estatales que fortalezcan la economía fronteriza.

Los países desarrollan procesos macroeconómicos, generadores de riqueza y fortalece las economías nacionales, estableciendo un comercio transnacional que atraviesa la frontera utilizándola solamente como objeto de paso, generando más deterioro que beneficio a los habitantes de la región. (Mogollón, 2005). A esta actividad formal se le antepone una relación una veces formal, y otras veces informal, que corresponde al consumo de bienes y servicios locales y de su actividad comercial, creando un sistema económico propio de oferta y demanda, dependiente de frágiles factores que llena los vacíos y aprovecha las oportunidades que el otro lado de la frontera deja o da. Los habitantes de frontera establecen vínculos que los identifican a través de aspectos culturales, usos y costumbres, que superan aspectos nacionalistas, como la doble nacionalidad, la que se obtiene por costumbre, herencia o necesidad, de manera voluntaria o involuntaria, legal o ilegal, superando los esfuerzos estatales que pretenden establecer políticas y proyectos legitimadores de la soberanía, bien sea con el fortalecimiento de las fuerzas militares o a través del suministro de dotaciones que mejoren la calidad de vida de los habitantes. Para el habitante de frontera, el paso representa oportunidad, negocio, relaciones sociales, personales o familiares y en fin toda una

serie de evento que hacen su cotidianidad y lo resuelve dentro de la relatividad que la región fronteriza le permite.

Son estas relaciones el motor que dinamiza la actividad regional fronteriza, bien sean formal o informal, consolidándose como costumbre que supera la legalidad, con parámetros tan sólidos que al final resultan estructurales.

## II. El área de estudio

Declaró el Departamento Nacional de Planeación -DNP y el convenio BID-INTAL-CAFX (1997) que las ciudades de Cúcuta y San Cristóbal, constituyen cada una su área metropolitana propia, conformando ambas la metrópolis binacional más dinámica de América Latina.

Foto 1.  
Conurbación metropolitana Cúcuta-San Cristóbal



Fuente: Archivo del autor.

El área metropolitana de San Cristóbal, constituida de hecho, tiene una población de 803.304<sup>3</sup> habitantes. La conforman los municipios de San Cristóbal y las ciudades de Táriba del municipio Cárdenas, Palmira del municipio Guásimos, San Josecito en el municipio Torbes, Cordero del municipio Cordero; Capacho Viejo del municipio



Libertad, Capacho Nuevo del municipio Independencia, Santa Ana del Municipio de Córdoba y Rubio del municipio Junín, que dependen económicamente de San Cristóbal; deben también incluirse las ciudades de San Antonio, municipio de Bolívar y Ureña, municipio Pedro María Ureña, municipios de los que se encuentran sobre el eje fronterizo, e integrados al área metropolitana de Cúcuta.

El área metropolitana urbana de San José de Cúcuta, con una población de 804.632<sup>4</sup> habitantes, está conformada por los municipios de Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios, El Zulia, San Cayetano y Puerto Santander. Fue creada mediante ordenanza Número 40 del 3 de enero de 1991, y puesta en funcionamiento por Decreto 508 del 3 de julio de 1991. Estos tres primeros municipios mantienen una relación estrecha con las ciudades venezolanas de San Antonio y Ureña, son dependientes económicamente de Cúcuta y su relación fronteriza, y a su vez dependen políticamente de San Cristóbal.

Con lo anterior estaríamos frente a una conurbación formada por 16 municipios a lado y lado de la frontera con dos polos urbanos principales y una población de 1'664.160 habitantes.

Con el límite geo-político del río Táchira, el paso fronterizo se hace a través de puentes y vías. Los puentes son Francisco de Paula Santander -entre la población venezolana de Ureña y el barrio el Escobal de Cúcuta- y Simón Bolívar -entre la población venezolana de San Antonio del Táchira y el corregimiento La parada de municipio de Villa del Rosario-. Las tres vías, entre San Cristóbal y Cúcuta, son: San Cristóbal-Cúcuta, con una variante por Peribeca; el Vallado; y la vía por Rubio. Cada uno de los canales de conexión entre San Cristóbal y Cúcuta tiene un uso específico de acuerdo a normas estatales sobre la utilización de estas vías, que con la simple observación se deduce como un sistema vial saturando, generador de caos vehicular.

Foto 2. Puente Internacional Francisco de Paula Santander



Fuente: Archivo del autor.

El libre paso de ciudadanos y vehículos venezolanos, es permitido en todo el departamento de Norte de Santander, pero existe restricción para el paso de personas y vehículos colombianos hasta las ciudades fronterizas de San Antonio y Ureña, estableciéndose puestos de control fronterizo, donde la guardia nacional venezolana exige la presentación de documentos de identidad a las personas que se dirigen hacia San Cristóbal y solo permiten el paso a colombianos con pasaporte o permiso fronterizo.

Esta barrera formal - institucional, no impide la integración de los dos polos urbanos que conforman esta metropolización, superando por su actividad y relación estos procedimientos y políticas estatales, y haciéndola emerger como su único espacio de comunicación e interrelación.

### III. Relaciones informales fronterizas

En este aspecto de las relaciones metropolitanas binacionales, juega un papel predominante el alto grado de informalidad de la región, que según el Informe de Coyuntura Económica Regional para el Departamento de Norte de San-

3. Fuente: Instituto Nacional de Estadística -INE, 2010.

4. Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE, 2010.



tander del DANE y Banco de la República, “La informalidad en Cúcuta representó para 2011 el 67,7% del total de la ocupación...”<sup>5</sup> En este sentido tiene razón la afirmación de Peña (2008):

De una forma u otra, cada sociedad, en cada modo de producción, genera estructuras espaciales y concepciones diferentes de espacio, y, además, el orden social y las relaciones de poder son posibles por un ordenamiento del espacio, de lo que se derivaría una premisa política fundamental: cambiar la sociedad implica cambiar también el espacio (Peña, 2008).

Entonces, hablaríamos de relaciones sociales y no de relaciones espaciales, ya que son las primeras las que crean los espacios de interacción humana (Santos, 1996). Son las prácticas sociales las constructoras de las relaciones culturales e históricas, que conforman un territorio con usos y costumbres propios de su idiosincrasia, superando los estamentos institucionales y las políticas de los estados.

Aparecen en esta frontera común una serie de oficios y prácticas sociales con un alto índice de informalidad, labores propias de la cotidianidad, pero que resultan extrañas y ajenas para los habitantes del interior de los países divididos por la línea de frontera. Teniendo como epicentro los puentes Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander, el primero en la Parada, corregimiento colombiano del municipio de Villa del Rosario en la línea fronteriza con Venezuela, y el segundo en el Escobal, barrio cucuteño ubicado sobre la

misma línea, alrededor de los negocios locales -casi todos informales- donde se concentra toda la actividad comercial de bienes y servicios, la convivencia se da a través de un código de costumbres que se respeta con carácter religioso.

Foto 3.  
Informales



Fuente: Archivo del autor.

Con títulos otorgados por la “Universidad de la vida”, los actores de la informalidad, cuya variedad de oficios pueden resultar pintorescas, identifican de manera coloquial su actividad comercial. Es así como gasolineros<sup>6</sup> y “pimpineros”<sup>7</sup> controlan el mercado del contrabando de extracción de combustible que según el general Franklin Márquez, Jefe del Comando Regional Número uno, con sede en San Cristóbal, se extraen desde Venezuela hacia Colombia más de 43 ‘200.000 litros de combustible mensuales<sup>8</sup>. El negocio financiero se constituye en una actividad informal a causa del diferencial cambiario

5. Nota publicada en el periódico La Opinión de Cúcuta el 12 de noviembre de 2011. Véase en: [http://www.laopinion.com.co/noticias/index.php?option=com\\_content&task=view&id=384862&Itemid=37](http://www.laopinion.com.co/noticias/index.php?option=com_content&task=view&id=384862&Itemid=37)

6. Contrabandistas de gasolina.

7. Vendedores informales de gasolina que utilizan pimpinas como recipientes y se ubican en el espacio público de las ciudades colombianas fronterizas con Venezuela.

8. Entrevista concedida a la periodista D'yahana Morales del diario Venezolano Correo del Orinoco, con sede en Caracas, el 2 Agosto 2010 ver en: [http://www.correodelorinoco.gob.ve/multipolaridad/mas-43-millones-litros-gasolina-sacaban-contrabandistas-hacia-colombia-cada-mes/\(01/12/11\)](http://www.correodelorinoco.gob.ve/multipolaridad/mas-43-millones-litros-gasolina-sacaban-contrabandistas-hacia-colombia-cada-mes/(01/12/11)).



del Bolívar respecto al Dólar. Está en manos de los “cambiabolivares” -actividad legal, reglamentada y que agremia más de 300 afiliados en Asocambios- que trabajan la cotización del Bolívar según la oferta y la demanda, generando incertidumbre en el mercado cambiario, con el dólar paralelo de nueve Bolívares por Dólar en la frontera, 6.25 en el aeropuerto de Maiquetía en Caracas y 4.3 en el cambio oficial del Banco Central de Venezuela<sup>9</sup>. Se suman a esta actividad “maneros<sup>10</sup>” y “cajoneros<sup>11</sup>”, que ejercen esta actividad cambiaria al detal. Otra forma de actividad financiera son los giros que colombianos “residentes” en Venezuela realizan a sus familiares en esta zona de frontera y “las compras” realizadas con las tarjetas de crédito con Dólar preferencial que la Comisión de divisas otorga a ciudadanos venezolanos que viajan por turismo. Los mototaxistas, “maleteros<sup>12</sup>”, “el mosco<sup>13</sup>”, “arrastradores<sup>14</sup>”, “piratas<sup>15</sup>”, “buhoneros<sup>16</sup>”, entre otros conforman el mosaico de oficios peculiares colocándonos en presencia de nuevos enlaces sociales, nuevas relaciones interpersonales y de negocios, nuevos conceptos de autoridad, legalidad y propiedad, todos por fuera del dogma y regulados dentro de una escala de valores propia, aunada al rechazo de la legalidad formal de los estados.

#### IV. Conclusiones

Existe sin lugar a dudas, un intercambio e integración informal, cada vez más intenso que rompe con el límite político impuesto y supera siempre los controles de formalidad. Esa integración se

refleja en lo físico urbano, conformando de hecho un sistema de ciudades interconectadas y en su mayoría conurbadas, trascendiendo la línea de frontera. Es deber de los estados devolver la gobernabilidad y la autoridad a esta región transfronteriza, legitimando este fenómeno urbano, a través de la implementación de una legislación en asuntos binacionales, incluyendo dentro de sus protocolos al aceptación de esta conurbación, sin quebrantar el orden constitucional, de carácter atípico, incluyente y flexible, reconociendo todos los actores de la región fronteriza, reconociendo las relaciones sociales, culturales, familiares, institucionales y económicas, que se dan a lado y lado del eje fronterizo, rompiendo con los esquemas de informalidad y de subempleo que caracteriza la actividad comercial, e inclusive que supere como la misma ciudad el ámbito nacional y en conjunto se establezcan las normas y criterios con carácter de ley que regulen la actividad fronteriza.

Es indispensable el acuerdo de las dos naciones en la realización de proyectos conjuntos de infraestructura, servicios públicos de agua y energía, la descontaminación y reforestación de los ríos Pamplonita y Táchira, obras de conectividad sustentado sobre un sistema de infraestructura vial de carriles exclusivos, incluyendo un sistema integral de transporte masivo de pasajeros, proyectos industriales que de manera conjunta aprovechen el potencial agrario regional, explotación conjunta de la riqueza carbonífera de la región, estabilización del diferencial cambiario de moneda, y demás proyectos que consoliden y hagan

9. Ver en <http://www.dollarparalelovenezuela.com/> (10/02/12).

10. Personas dedicadas al cambio de moneda extranjera de manera informal, instalados a la orilla de la vía.

11. Personas dedicadas al cambio de moneda extranjera de manera informal, instalados en cajones de madera en las aceras de las ciudades fronterizas colombo venezolana.

12. Personas que transportan mercancía de contrabando -a pie o en bicicleta- por el puente o por la trocha, entre la frontera de Venezuela y Colombia.

13. Pintorescos personajes que se instalan antes de los puestos de control venezolanos para facilitar una clave a los contrabandistas a cambio del pago de dinero en efectivo, para que se le permita el paso. Hay establecido un precio para cada asunto bien sea combustible, alimentos, materiales de construcción, entre otros.

14. Vendedores de mercancía al detal, ubicados en las aceras del centro de la ciudad, que arrastran compradores venezolanos hacia los almacenes formales, para venderles los productos con sobre costo, de donde obtienen su ganancia.

15. Carros particulares con matrícula venezolana que se dedican al transporte informal de pasajeros y mercancías desde Cúcuta a San Cristóbal y de pasajeros combustibles y alimentos desde San Cristóbal a Cúcuta.

16. Denominación que se le da en Venezuela a los vendedores ambulantes.



de esta región un polo de desarrollo comercial e industrial, que beneficien la integración fronteriza y permitan un mejor desarrollo competitivo. Es indispensable abrir la frontera permitiendo el libre tránsito de personas, bienes y productos

por todas ciudades que conforman este sistema urbano interconectado, como consecuencia del reconocimiento gubernamental de este fenómeno de metropolización.

## Bibliografía

- Amendola, G. (2000). *La ciudad postmoderna. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Celeste Ediciones. Madrid.
- Ángel, R. E. (1990) *Historia de Cúcuta. La casa del Duende*.
- Cunill, Grau P. (1987). *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Ediciones de la Presidencia de la República.
- Dilla, Alfonso Haroldo (2008). *Ciudades en la frontera. Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos*. Ciudades y fronteras. Fundación Ford. CIECA. PADF.
- Dilla, Alfonso Haroldo (2007). *República Dominicana: la nueva cartografía transfronteriza*. Revista Caribbean Studies. Universidad de Puerto Rico.
- Alegría, T. (1989). "La ciudad y los procesos transfronterizos entre México y Estados Unidos". *Frontera Norte*, volumen I, jun 2, jul-dic.
- Dilla, y DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (1997). *Convenio BID-INTAL-CAF. Programa de Desarrollo Integral Fronterizo Colombo-Venezolano - Área Cúcuta - San Cristóbal - Bogotá*.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social, República de Colombia (2002). Documento Conpes 3167. Bogotá. Departamento Nacional de Planeación Nacional.
- Facultad de Ingeniería de la Universidad de la Universidad Nacional de Colombia (2007). *Recopilación y construcción de la información para la caracterización de la movilidad del área metropolitana urbana de San José de Cúcuta y su relación funcional con los municipios Venezolanos de Ureña y San Antonio del Táchira*.
- García Canclini, N. (2001). *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Paidós Estado y Sociedad. 1ª edición 1990.
- González, S. (2005). *La ciudad venezolana. Una interpretación de su espacio y sentido de la convivencia nacional*. Fundación para la Cultura Urbana. Caracas
- Instituto de Estudios Metropolitanos de Barcelona. (1986). *Encuesta Urbana Sobre las Grandes Ciudades del Mundo*.
- Meza, N. (2008) *Espacios Regionales Fronterizos, riqueza, la de producción práctico Edición electrónica gratuita*. Texto completo en [www.eumed.net/libros/2008b/400/](http://www.eumed.net/libros/2008b/400/)
- Ministerio de Desarrollo Urbano. (1983). *Informe Plan Rector de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de San Cristóbal-Táriba-Palmira-Cordero, Distritos San Cristóbal y Cárdenas del Estado Táchira*.
- Ministerio de Desarrollo Urbano. Dirección Sectoria de Ordenamiento Urbanístico (1993-95). *Estudios del Plan de Ordenación Urbanística del Área Metropolitana de San Cristóbal*.
- Ministerio de Infraestructura (2005). *Plan de Ordenación Urbanística del Área Metropolitana de San Cristóbal*. Estado Táchira. Arquitectura y Urbanismo. TRURO. C. A.
- Mogollón, L. E. (2005). *San Cristóbal. Ciudad y Territorio en el siglo XX*. San Cristóbal: Feunet.
- Municipio San José de Cúcuta (2001). *Plan de Ordenamiento Territorial*. P.O.T.
- Negrón, M. (2001). *Ciudad y Modernidad. El rol del sistema de ciudades en la modernización de Venezuela. 1936-2000*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo-Comisión de Estudios de Postgrado. FAU-UCV.
- Soja, E.W. (1989, 1996). *Postmodern geographies*. Londres, editorial verso.
- Santos, Milton. (1997). *Técnica, Espacio y Tiempo*. Sao Pablo, Editora Hucitec
- Universidad de los Andes, Centro de Estudios Fronterizos e Integración, Corporación Universidad Libre de Colombia, Seccional Cúcuta, Universidad Francisco de Paula Santander (2005). *Proyecto de definición y delimitación de la Zona de Integración Fronteriza: Área Norte de Santander (Colombia)-Táchira (Venezuela)*. Informe Final.