

# PROCESO DE UN PLAN PILOTO PARA LA CIUDAD DE BUCARAMANGA

## LA NECESIDAD DE ESTE ESTUDIO

La ciudad es un producto del tiempo, por lo cual es el resultado derivado de las mismas necesidades sociales del hombre. Funciona como un organismo cualquiera y por esta razón padece enfermedades graves; es el caso de todas las ciudades actuales. La enfermedad urbana de Bucaramanga no ha sido diagnosticada, con base en la realidad, porque no hay una recopilación analítica que la haya determinado. En realidad si han habido diagnósticos parciales, pero en sí, el organismo de ella continúa agravándose en forma vertiginosa.

Ella necesita urgentemente de un tratamiento a base de soluciones que hayan tenido como origen, el estudio cuidadoso de su caos urbano, producido por las transformaciones industriales y sociales hasta nuestros tiempos. En un principio Bucaramanga tuvo



Sector Norte de la ciudad

una escala humana. Las actividades del ciudadano estaban enmarcadas proporcionalmente dentro de una armonía lógica y natural. Vino el período de la industrialización y empezó a presentirse esa enfermedad. Llegaron los grandes desplazamientos humanos, motivados por el desorden que iniciaba la máquina. Se complicó el mal con el transcurso del tiempo y es por esto que la capital santandereana ha llegado a ser una ciudad de contrastes urbanísticos.

En Bucaramanga se encuentran los principios de una organización lógica y moderna pero a la vez se notan los desastres producidos por una desorganización, cuya cuna ha sido la carencia de un planeamiento. Las actividades humanas están resumidas en cua-

Respetamos y admiramos el progreso que han aportado esos urbanistas pero, opongámonos a la mencionada estandarización, porque parece que esa es ya otra enfermedad urbana.

### ETAPA DE ANALISIS

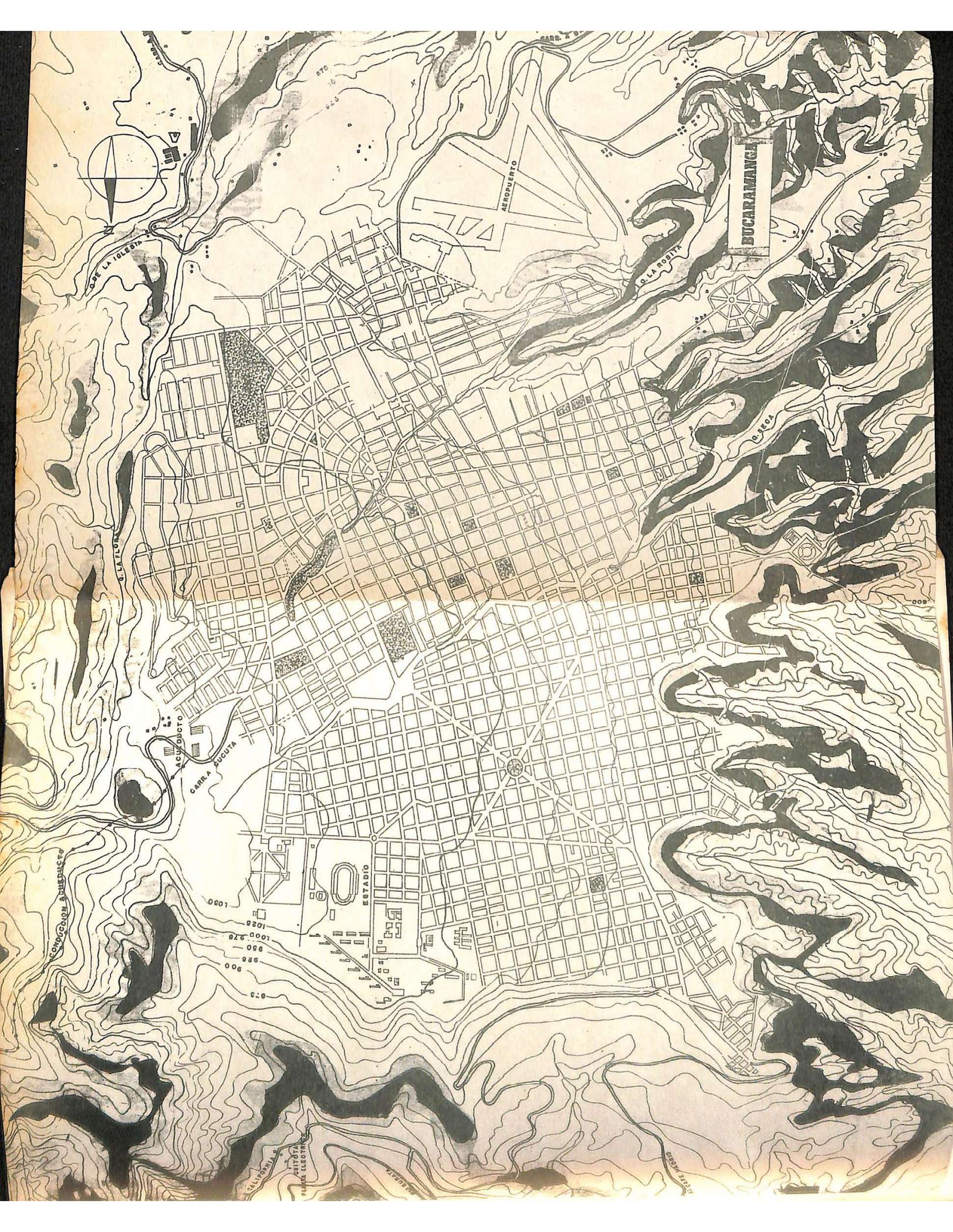
La realización de este estudio comprende dos etapas, a saber: el análisis y el desarrollo. Esbozaremos aquí cómo se elabora la primera de ellas.

Esta se inicia con la investigación científica, de lo que es y ha sido la ciudad. Es una apreciación de sus caracteres históricos a partir de su fundación y sigue con detalle su desenvolvimiento a través de las diversas épocas. Allí se analiza cuidadosamente las diferentes edades de la urbe, para sacar conclusiones básicas, que hayan motivado el auge alcanzado hasta nuestros días y también las que hayan producido la desorganización urbana.

Viene después el estudio comparativo de la ciudad, con respecto a todo el país. Su importancia geográfica y social, ya por su situación como también por el hecho de ser la mayor concentración humana, en el Oriente Colombiano. Existe en esta primera etapa de análisis, otro estudio, que de por sí implica una cuidadosa técnica y sistema. Consiste en obtener una visión exacta de lo que es su topografía, sus condiciones naturales, clima, vientos, lluvias y el aspecto geológico de su suelo, para apreciar con certeza su problema de erosión. Interesante todo esto, porque así se conoce completamente el físico de ese organismo tan enfermo de la capital, pudiéndose más adelante en la etapa del desarrollo, diagnosticar y tratar su enfermedad urbana.

Sigue a todo lo anterior, las investigaciones para determinar los Planos de Zonificación Regional y Urbana actuales. El primero versa en la localización precisa de toda la región, zonas agrícolas y de abastecimientos, riqueza forestal, posibles zonas de turismo, de explotación, bosques, zonas de influencia industrial, etc. En el Plano de Zonificación Urbana actual, quedan determinados el comercio, la habitación, la industria, servicios sociales, administración, plazas de mercado, zonas verdes, matadero, etc. De éste vienen a señalarse la existencia de zonas mixtas e insalubres, dentro del perímetro de la ciudad. Se entiende por zonas mixtas, aquellas concentraciones dentro de la urbe misma, en las cuales se levanta toda clase de industrias, comercio y diferentes tipos de edificaciones residenciales sin un plan lógico.

El Plano de Comunicaciones puede dividirse en dos capítulos: externo e interno. El primero comprende las rutas existentes, con las demás poblaciones del Departamento y con el resto del país. Los ferrocarriles, carreteras, transporte aéreo, entran en este Plan. El de orden interno está basado en la circulación dentro de la ciudad, vías de tránsito rápido, medio y lento, estaciones de paso y de terminal y en fin, innumerables detalles que cobijan este aspecto. Continúa inmediatamente otra fase de esta primera etapa de análisis, que es de vital importancia y está relacionada ya con el elemento humano. Es un paso difícil, por tratarse de llegar a comprender el conglomerado en su modo de vivir. Es tarea ardua llegar a



BUCARAMANGA

AEROPUERTO

QUE LA IGLESIA

CARRA SUJUTA

ESTADIO

COMERCIO A DISTANCIA

1000  
950  
900  
875

CALLE BOHIO  
ABITADA  
PARA ELECTRICIDAD



expresar con cifras las necesidades sociales. Principia esta fase con el estudio del nivel de vida. Constituye una Zonificación en cuanto a clases. Hay que determinar los barrios obreros, medios y los de la clase rica, así como la composición y estructura demográfica de la familia. Abarca también, el nivel cultural del pueblo, el espíritu de asociación de los miembros de la familia y las condiciones médico-sanitarias y el estado de salud de ella.

En el estudio del elemento humano, el urbanista necesita visualizar el estado actual de la vivienda y apreciar la realidad sanitaria del obrero. Debe catalogar el personal obrero existente y su lugar de trabajo, las facilidades del transporte y las distancias que cubre un hombre, al ir a buscar la faena que le proporcionará el sustento cotidiano.

Debe sumarse además la clasificación de la población según la índole de su trabajo, ya sea en producción primaria como en industrias de transformación, servicios y actividades liberales. Con ello se clasifican las labores humanas pudiéndose especificar luego el renglón más preponderante que defina el tipo de ciudad actual.

La capacidad económica municipal, los servicios públicos prestados y catastro dejan ver con marcada importancia las necesidades que deben atenderse y su camino más factible para realizarlas. Los compendios de criminalidad y prostitución traen las causas de estos tópicos que sin lugar a dudas no son otras que la carencia de fuentes de trabajo adecuadamente remuneradas y la ignorancia presente tan acentuada.

Como punto final de esta etapa de análisis, viene el aspecto de la Educación. Contabilizar las necesidades en esta materia, es tarea que en la totalidad de los casos, desconcierta al urbanista, pero lo anima a la vez a proyectar no el edificio de una escuela, sino una generación con más horizontes y ambiciones. Con base en todos estos capítulos y habiendo calculado matemáticamente la población y densidad futuras, el urbanista entra a proyectar la reorganización de la ciudad y su crecimiento. Para ello ha sido necesario conocer el organismo, la anatomía de la metrópoli y además su personalidad. El Urbanista necesita familiarizarse con ella, hacer amistad, conocer sus defectos, cualidades, embeberse de sus ambiciones y proyectos, para poder como buen amigo, aconsejarle la mejor ruta para el logro de todas ellas y también para convertir en esperanzas inmediatas, las ilusiones de llegar a ser una ciudad funcional y ordenada.

## ETAPA DEL DESARROLLO

Esta empieza con la determinación del área metropolitana que comprende la urbe misma y la región más inmediata de la ciudad; debe tener una limitación lógica, natural y comprender todas las comunidades satélites.

Bucaramanga necesita la definición de su expansión futura; como se puede apreciar en el plano de su estado actual, al oriente se halla limitada por las serranías que descienden desde los páramos, al occidente el terminal de la altiplanicie la circunda, además de estar afectada en esta zona por la erosión. Otro límite natural lo constituye la región al norte con su descenso al río Suratá. Queda

en esta forma el Sur como ruta de continuidad Urbana buscando el valle de Florida.

Después de tener demarcada en área metropolitana, su plan vial, se entraría a dividir la zona actual y de expansión futura, en Unidades Vecinales convenientemente calculadas. Se entiende por Unidad Vecinal un conjunto dentro de la urbe misma con vida propia, es decir, con los servicios de escuela primaria, plaza de mercado, teatro, etc. Determinado grupo de Unidades Vecinales formaría un Distrito, el cual vendrá a tener servicios sociales mayores, pues cada Unidad Vecinal sola no podría soportar tales servicios, como son: escuela secundaria, biblioteca pública, club, campos de deporte, etc. De esta manera la ciudad quedaría dividida en Distritos y la comunicación entre ellos vendría a constituir las vías de tránsito rápido o primarias; las vías que comuniquen las Unidades Vecinales entre sí, serían de tránsito medio o secundarias y la circulación interna de éstas, estarían formadas por rutas de tránsito lento o local.

La ciudad gozaría además de un Centro Cívico en el cual estarían comprendidas las actividades de administración pública, Auditorio, Salas de conferencias, Parques y Jardines Generales. Esta zona condensaría los servicios sociales mayores, formando, el centro de vital interés de la ciudad.

Ya definidos los núcleos de vivienda, se entraría a la elaboración del plan vial interno en detalle, teniendo en cuenta la entrada de abastecimientos, la salida de productos y tratando de relacionar el trabajo con la vivienda.

Se completaría a continuación este estudio con los Planos de Salud Pública (Hospitales, Clínicas, Centros de Higiene), de Justicia Pública (Cárceles, Inspecciones, Puestos de Policía), de Educación (Colegios, Escuelas, Kinders), de Abastecimientos (Centrales de Abastos, Mercados), y de Zonas Industriales Clasificadas, incluyendo por último recomendaciones urbanísticas en general.

El sistema de la "Grille Ciam" para el análisis del problema urbano, lo simplificaría benéficamente, obteniéndose con ello una relación más directa de los factores que lo han originado. El proceso de la organización polifónica aplicada a la composición del conjunto urbano, sería la mejor ruta para conseguir características propias en los diversos sectores de la ciudad, evitándose así toda sistematización.

Con todo esto se ha querido dar una idea global de lo que constituye la elaboración de un Plan Piloto. Un planeamiento asentado sobre bases democráticas. Una Carta Urbana de la ciudadanía, para la cual tiene ella la obligación de sugerir lo que crea más conveniente y adecuado, porque en estos problemas, nadie ha intentado decir la última palabra.