

# CIUDADELA REAL DE MINAS

Luisa Fernanda Mejía Sanabria\*



## Resumen

Este artículo resume el resultado de la investigación acerca de las causas que motivaron El Plan Urbano para la Ciudadela Real de Minas; desde las políticas de Desarrollo Nacional que promovieron este tipo de actuaciones en todo el país, hasta la confrontación entre lo proyectado y lo materializado en este sector de la Ciudad de Bucaramanga. Éste es un texto descriptivo que busca comparar El Espacio Público pensado y proyectado en el Diseño Urbanístico y Arquitectónico realizado por la EDUB (Empresa de Desarrollo Urbano de Bucaramanga) y la realidad hoy materializada en el desarrollo progresivo de la Ciudadela Real de Minas, con el fin de estudiar la Calidad del Espacio Público.

**Palabras Claves:** Espacio Público, Urbanismo, Arquitectura, Ciudadela Real de Minas, Bucaramanga, Políticas de Desarrollo Nacional.



*\* Arquitecta, colaboradora del Grupo de Investigación Urbana dirigido por el Historiador Néstor José Rueda Gómez, en la Universidad Santo Tomás de Bucaramanga.*

## Summary

This document is a research outcome about the practical and theoretical origins that improve the Urban Plan for the «Ciudadela Real de Minas». The research explores The National Development Politics, The L. Currie Plan and the Government Programs of Misael Pastrana and Alfonso Lopez Michelsen, through them this kind of actions was forward in the whole country. This is a descriptive text that search comparer the Public Space purposed and designed in the Urban and Architectural Project made by the Arq. Patricio Samper Gneco, executed by the EDUB (Empresa de Desarrollo Urbano de Bucaramanga) and the reality consolidated in the progressive development of the «Ciudadela Real de Minas».

**Key words:** Public Space, Town Planning, Architecture, Ciudadela Real de Minas, Bucaramanga, National Development Politics.

A lo largo del presente estudio, realizado sobre la conformación actual de la Ciudadela Real de Minas, se ha concluido, que para hacer un análisis detallado de este fenómeno, es necesario comprender primero las políticas de desarrollo urbano que sirvieron de telón de fondo para su concepción. Por lo tanto, hemos de aclarar primero, en qué consistió el Plan Currie y cómo su aplicación en Colombia condujo a crear el Plan denominado ***Ciudades Dentro de la Ciudad***, cuyos orígenes se remontan al gobierno del presidente Carlos Lleras Restrepo (1966-1970), quien había creado las Empresas de Desarrollo Urbano, que estarían encargadas de dar solución al déficit de vivienda urbana en el país; a su turno, el gobierno del presidente Misael Pastrana Borrero en la Década de los 70, y posteriormente el Gobierno del presidente Alfonso López Michelsen materializarían la idea.

### El Plan de Las Cuatro Estrategias:

***“El Plan de Las Cuatro Estrategias”*** fue el slogan del Plan de Desarrollo Nacional en la administración del presidente Misael Pastrana Borrero (1970-1974). Inspirado esencialmente en las ideas expuestas en 1961 por Lauchin Currie en el proyecto denominado “Operación Colombia”, proponía el desarrollo urbano como el sector líder en la economía nacional, que con énfasis en la industria de la construcción, absorbería la migración procedente del campo y generaría empleo adicional; asimismo, se ampliaría el mercado interno, estimulando nuevas demandas que impulsarían el crecimiento de la producción industrial y agrícola en el país.

El modelo de Currie, por lo tanto, ve en la migración Rural-Urbana, no sólo un fenómeno inevitable, sino además, un puntal clave en la modernización del país. El proyecto fue visto de manera positiva, ya que alimentaba la movilidad laboral, hacia más eficiente la fuerza laboral y ayudaba a fortalecer la demanda de la agroindustria a nivel nacional.



Bajo estas premisas, se creó el Plan de las Cuatro Estrategias que podrían resumirse así:

- El Desarrollo Urbano, enfocado al sector de la construcción, con énfasis en el desarrollo de vivienda urbana.
- Las Exportaciones, para complementar la demanda efectiva, darle salida a la producción de la agricultura modernizada y generar recursos de cambio externo.
- La Agroindustria, enfocada al incremento de su productividad para atender el aumento de la demanda.
- La Economía, basada en la distribución equitativa del ingreso, para ampliar el mercado interno.

Dentro del sector líder que era el Desarrollo Urbano, se planteó una política de gobierno titulada “Ciudades dentro de la Ciudad”, que promovía la valorización del suelo urbano y la creación de nuevos centros al interior de la ciudad que facilitarían la convivencia de los ciudadanos, evitarían los gastos excesivos en desplazamientos y que contarían con todos los equipamientos complementarios para la ciudadanía.

Durante esta administración se creó como estrategia de desarrollo urbano, un aparato institucional y financiero basado en préstamos para financiar, a largo plazo, la adquisición de vivienda, y consistente, en la captación del ahorro de los colombianos, con el propósito de la inversión en el sector de la construcción, mediado a través de la Unidad de Poder Adquisitivo Constante (UPAC). El modelo, como se hizo evidente en el largo plazo, produjo presiones inflacionarias en la economía y generó una controversia permanente hasta su desmonte parcial a finales de la década de los noventa.



El Estado colombiano en los años sesenta, durante la administración del presidente Carlos Lleras Restrepo (1966-1970), había creado las Empresas de Desarrollo Urbano, que estarían encargadas de dar solución al déficit de vivienda urbana en el país. Durante el gobierno del presidente Misael Pastrana Borrero se retomó esta figura, para materializar la propuesta de aliviar el déficit de vivienda urbana a través de políticas económicas que permitieran a las personas adquirir una vivienda a precio razonable y con sistemas de crédito a largo plazo. Esto en principio era una solución viable y se puso en marcha; fue así, como aparecieron las Corporaciones de Ahorro y Vivienda, que eran las entidades encargadas de facilitar los préstamos y hacer los recaudos para la adquisición de los inmuebles.

### **Para Cerrar la Brecha:**

Por otra parte, durante el gobierno del presidente Alfonso López Michelsen, (1974 – 1978) la vivienda representaba el elemento estructurante de la





Foto: Carlos Eslava  
Antiguo aeropuerto Gómez Niño

ciudad. Era por lo tanto necesario rescatar las inversiones realizadas en la infraestructura urbana de las ciudades colombianas en lugar de crear nuevas infraestructuras y dispersar la urbe. El plan de Desarrollo Nacional de este gobierno, "Para cerrar la brecha", tenía como objetivo principal el mejoramiento y beneficio del cincuenta por ciento más pobre de la sociedad colombiana.

Dentro de sus políticas de desarrollo urbano se adelantó el proyecto de la Ciudadela Real de Minas en Bucaramanga. Éste abarcaba todos los aspectos conceptuales de la propuesta de Ciudades Dentro de la Ciudad, y en él se realizaron con detalle cada uno de los estudios demográficos, económicos, sociales, políticos, arquitectónicos y urbanísticos a implementar para adelantar el proyecto de la Ciudadela Real de Minas en los terrenos del antiguo aeropuerto Gómez Niño, dado que ya se había realizado el traslado del aeropuerto al Cerro de Palo Negro.

El plan estaba pensado para dar solución al problema de la vivienda en la Ciudad, con el manejo de densidades medias y altas, teniendo en cuenta el impacto urbano que ello implicaría; proponía a su vez, toda la solución urbanística adecuada para el desarrollo general del sector, con el fin de convertirlo en un **nuevo centro urbano** al interior de Bucaramanga.

Todas estas intenciones del proyecto, hacían parte del Plan Nacional de Desarrollo Urbano de la época. Del proyecto original, se realizaron sólo algunas etapas, porque la Empresa de Desarrollo Urbano de Bucaramanga no logró sus objetivos a largo plazo y el proyecto se detuvo, lo cual condujo a redireccionar los usos del suelo, a modificar las densidades y producir el deterioro del espacio público actual.

## HISTORIZACIÓN DEL ESPACIO:

El predio donde se planteó el proyecto de la Ciudadela Real de Minas pertenecía a la Aeronáutica Civil, en cuyos terrenos había funcionado el Aeropuerto Gómez Niño. Dicho predio fue adquirido por el municipio de Bucaramanga, y luego fue cedido a las Empresas Públicas de Bucaramanga con una serie de condiciones para el desarrollo del mismo. En la memoria del proyecto el lote se describe de la siguiente manera: *"El terreno del antiguo aeropuerto Gómez Niño conforma una península inclinada hacia el suroeste, rodeada por cañadas profundas que topográficamente la aíslan en aproximadamente dos terceras partes de su perímetro."*<sup>1</sup> El lote designado para el proyecto constaba de 102 hectáreas.

El terreno cumplía con todos los requisitos necesarios para desarrollar la tipología de la Ciudades Dentro de la Ciudad. Sus características físicas le otorgaban grandes ventajas de diseño a sus proyectistas. La ubicación del lote le generaba gran ventaja de conexión con el resto de la ciudad, es decir, la relación entre ésta nueva centralidad y la vida urbana estaban garantizadas por la proximidad entre la nueva urbe y la ya existente, a pesar del carácter peninsular que caracterizaba los predios del antiguo aeropuerto.

Las pistas de aterrizaje fueron aprovechadas dentro del proceso de diseño, ya que no sólo ayudaban a estructurar el espacio, sino que además, generaba en su interior

<sup>1</sup> EMPRESA DE DESARROLLO URBANO DE BUCARAMANGA. CIUDADELA REAL DE MINAS (Memoria del Proyecto) II Determinantes Físicos. 4. EL LOTE EN SI MISMO. Pág. 16-17

condiciones para el tratamiento de las visuales panorámicas y se convertían en los ejes estructurantes, que como se menciona en su memoria, eran “*algunos de los recursos urbanísticos más importantes del terreno de la Ciudadela*”<sup>2</sup>

### III. LÓGICA DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO:

Una vez puesto en marcha el proyecto, el primer paso antes de su desarrollo, fue la creación de un Plan de avance. Este Plan fue el diseño y la construcción del conjunto residencial “Macaregua”, proyecto, que si bien no hizo parte del plan de la Ciudadela, fue luego incluido dentro del mismo como parte del Plan urbanístico, convirtiéndose en la primera ocupación de este sector y en la primera muestra de lo que fue más adelante la Ciudadela.

Ahora bien, el Plan de la Ciudadela tenía como propósito principal, llevar a cabo un proyecto acorde con la política Nacional de Desarrollo Urbano del momento, del cual se resaltaron los tres siguientes puntos:

- Aplicación de conceptos de diseño en que prevalezca la integración de espacios abiertos y servicios comunales
- Aumento de las densidades con el fin de lograr ahorros en servicios, transporte vehicular y terrenos.
- Balance de la estructura de Bucaramanga por medio de complementación de los desarrollos existentes.<sup>3</sup>

A partir de ese punto, el plan tenía detalladamente señalado la zonificación y usos de suelo, las tipologías de vivienda, el tipo de comercio, la localización de las infraestructuras de servicios complementarios y de servicios sociales, el manejo de las densidades y los estudios económicos que hacían factible el proyecto.

La Primera etapa de desarrollo del proyecto de la Ciudadela Real de Minas comprendía la construcción de La Plaza Real y La Calle Real, esta primera etapa de ejecución sería el eje estructurante de los siguientes desarrollos. Sin embargo, de esa primera etapa sólo se construyó La Plaza Mayor sin los laterales complementarios; de la segunda mitad, La Calle Real, no se realizaría ningún avance.

Los proyectos adelantados por la EDUB dentro del Plan de la CRM fueron:

- La Plaza Mayor
- Los Almendros
- Los Naranjos (no había contrato de infraestructura Urbana, cuando se construyeron las casas)
- Los Canelos (originalmente llamado barrio Colombia)
- Ciudad Bolívar
- El Ante-proyecto del Colegio El Pilar.
- Proyecto de Parques y algunos Servicios Sociales.

### ANÁLISIS DEL ESPACIO URBANO:

Una vez expuestos los propósitos iniciales del proyecto, basados en la política nacional de desarrollo urbano, se pueden comenzar a dilucidar los resultados de las intervenciones públicas y privadas desarrolladas al interior del territorio dedicado a este proyecto.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> EMPRESA DE DESARROLLO URBANO DE BUCARAMANGA. CIUDADELA REAL DE MINAS (Memoria del Proyecto) IV El Plan. 1. PRINCIPIOS GENERALES. Pág. 41.



Plano de zonificación vivienda Ciudadela Real de Minas



Plano del plan maestro vehicular Ciudadela Real de Minas

Aquí solamente se analizará la imagen del territorio y el estado actual del espacio público en contraposición a la propuesta inicial del proyecto de la Ciudadela Real de Minas. Las causas que conllevaron a la privatización del territorio no se analizarán en esta entrega, pero son dignas de ser estudiadas y analizadas a profundidad. Nuestro propósito se concentró entonces en la forma urbana, concretamente en el manejo que se ha dado al espacio público en este contexto, a las variaciones de la propuesta inicial del proyecto de la Ciudadela y al impacto que generan estos factores en la calidad de vida Urbana.

## EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDADELA:

Dentro del proyecto original de la Ciudadela, el tratamiento del espacio público fue concebido como una estructura de ordenamiento del territorio; las escalas y las jerarquías organizativas que se expresaron en él están consignadas en la memoria del proyecto. Con base en ellas iniciaremos esta comparación.

4 Ibid. 3.1 La Ciudadela. Pág. 46.

**LA PLAZA MAYOR:** Es quizás el único elemento actual que nos permite leer con cierta claridad el propósito urbanístico que tuvo este proyecto. Realizada casi en su totalidad por la Empresa de Desarrollo Urbano de Bucaramanga, esta fase del desarrollo mantiene aún todo el carácter de espacio público con que fue concebido: la estructura comercial de sus ejes en las plantas bajas, funciona con la calidad proyectada y la diferenciación del espacio público y privado es igualmente clara. Pero el diseño de este punto del proyecto estaba condicionado no solamente a la funcionalidad del espacio y los usos del terreno sino también al hecho de contar con una fuerte carga simbólica, ya que era el punto central y de partida de los siguientes desarrollos propuestos en el plan de la Ciudadela. La definición que se redactó en la memoria del proyecto cita lo siguiente: *“La Plaza mayor: Centro simbólico de la Ciudadela espacio cívico y comercial conformado por viviendas multifamiliares, abierto en los primeros pisos hacia los ocho ejes que confluyen en este punto”*<sup>4</sup>. Debido a los desarrollos posteriores de estos ejes fuera de los parámetros del plan y la supresión de algunos de ellos por la privatización de los terrenos, la estructura de la Plaza Mayor,

Foto: Luisa Fernanda Mejía  
Plaza Mayor



actualmente, no es clara para el transeúnte: de esos ocho ejes (viales y peatonales) que confluían en ella, los viales tienen negado el acceso a su interior y los peatonales literalmente no existen, sólo quedan vestigios de lo que debieron ser. Esto nos lleva a analizar otros puntos de máxima jerarquía dentro del proyecto de la Ciudadela: Los Principales Ejes Viales que la conformaban.

**LA VIA DE ACCESO O “AVENIDA DE LOS SAMANES”:** Actualmente conocida como la calle 56, por su forma, es en realidad una extensión de esta calle. En el proyecto, la avenida era resaltada como el acceso principal, estaba “*enmarcada con dos hileras de palmeras que enfatizan un ritmo continuo vertical y complementada con dos hileras de samanes que atenúan su carácter monumental; esta vía será entendida como entrada principal a la Ciudadela. Estará rodeada de edificios aislados que harán menos tajante la transición entre la unidad residencial “Macaregua” y el edificio de la Plaza Mayor*”<sup>5</sup>. El desarrollo de esta etapa del proyecto nunca se llevó a cabo; por esta razón la descripción actual difiere bastante de la anterior. El perfil propuesto nunca fue tenido en cuenta para los posteriores desarrollos que hoy observamos; los Samanes fueron sembrados, pero con los cambios del uso del suelo, fueron eliminados, aunque su nombre haya sido utilizado para reconocer un sector de la ciudadela. Los andenes fueron reducidos al mínimo, las zonas verdes eliminadas en varios tramos, las densidades y los usos del suelo modificadas a unos extremos radicalmente distintos a los proyectados; todo esto, contribuyó lentamente al detrimento del espacio público de este eje vial. Una de las afectaciones más evidentes fue la Construcción de los locales comerciales y de comidas en el costado occidental de la avenida; con este proyecto, se modificó el uso del suelo, el perfil vial y la calzada peatonal se redujeron al mínimo; se proyectaron bahías vehiculares que no corresponden al concepto de espacio público manejado desde la administración local. El desmonte completo del concepto original lo marcó la construcción del Centro Comercial Acrópolis, que redujo de manera determinante el espacio público y el tamaño de la calzada; a su vez, se eliminaron por completo las zonas verdes y se dio paso a un doble andén de mínimas proporciones. El cambio en el uso del suelo y los criterios de diseño afectaron seriamente el espacio público al punto de hacerlo desaparecer bajo el argumento, de que en los centros comerciales el espacio público interior reemplaza el exterior, siendo en realidad una negación del concepto real de espacio público.

**LA CALLE DE LOS ESTUDIANTES:** En el proyecto estaba señalado como eje Peatonal. Conservó su nombre original y a lo largo de su extensión se ubicaron diferentes centros educativos. Sin embargo, estos no corresponden en absoluto al manejo de densidades y usos del suelo designados para este sector de la Ciudadela. En la memoria del proyecto se describe cómo a sus contados, se deberían ubicar los principales servicios sociales del proyecto, consistentes en un Centro de Servicios Sociales de nivel I y un listado de dotaciones que incluyen el área de sus lotes respectivos:

- Administración 300 m2
- 1 guardería oficial 1800m2
- 1 guardería privada 1380m2
- 1 colegio primaria oficial 750m2
- 1 colegio primaria privado 660m2
- 1 colegio secundaria 3510m2
- 1 salón comunal 1500m2
- Puesto de salud 400m2
- Oficina de correos 100m2
- Instalación para basuras 150m2



Foto: Luisa Fernanda Mejía  
Plaza Mayor

5 Ibid.

Foto: Luisa Fernanda Mejía  
Avenida de Los Samanes







Foto: Luisa Fernanda Mejía  
Plaza Mayor

Se señalaba también el manejo de áreas deportivas complementarias, que estarían localizadas en el Parque de los Comuneros y que nunca fueron construidas.

**EL PARQUE DE LOS COMUNEROS:** Fue concebido como uno de los principales espacios públicos del proyecto y la principal área verde del sector, pero de esto no queda nada. En su lugar se construyó el patinódromo municipal y un conjunto residencial, Plaza San Marcos, además, el eje peatonal que uniría a la Plaza Mayor con este pulmón verde no existe.

**AVENIDA DE LOS BÚCAROS:** Este eje corresponde a la antigua pista Este-Oeste del antiguo aeropuerto Gómez Niño, y pasa por la Plaza Mayor en la mitad de su trayecto. En el proyecto inicial los remates de este eje estaban enmarcados en dos parques de nivel local, que no fueron realizados; sin embargo, en el costado Este del eje se implantó, hace algunos años, el Parque de "Las Cigarras", para regresarle una parte del espacio público al sector de la Ciudadela. Con esta intervención se terminó de modificar los usos del suelo, ya que en el lugar del parque, el proyecto situaba viviendas de alta densidad.

**LA ALAMEDA MUTIS:** En la actualidad no existe. Este eje exclusivamente peatonal quedó clausurado en un conjunto cerrado: "Los Samanes". Este hecho separó de manera muy drástica la comunicación entre el barrio Mutis y el resto de la Ciudadela.

**LA ALAMEDA SAN GERARDO:** También estuvo concebida como eje peatonal, hoy es una vía vehicular.

**LA CALLE REAL:** Los trescientos metros de longitud de la Calle Real estaban destinados a ser el elemento identificador del proyecto. Hoy el perfil propuesto no corresponde en absoluto con lo proyectado y la intención inicial de marcar con homogeneidad una línea clara de identificación se ha perdido. Esto tiene sentido en la medida en la que el proyecto no fue realizado.

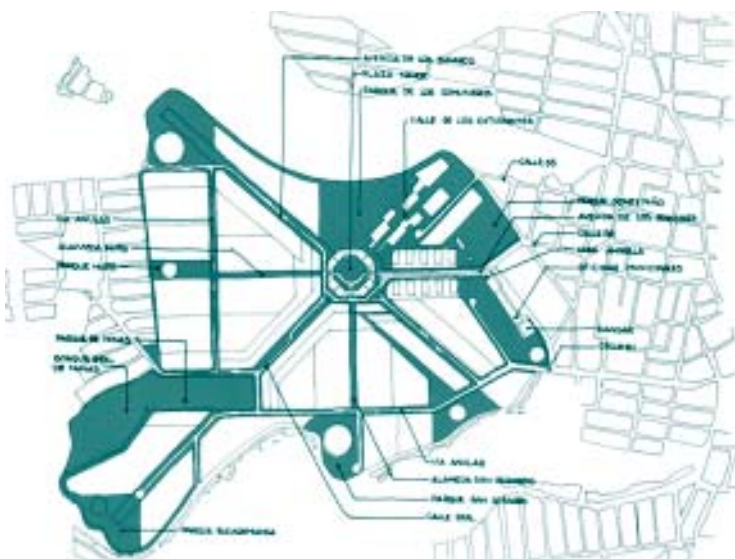
## CONCLUSIÓN:

En la búsqueda por dilucidar la transformación de La Ciudadela Real de Minas en el tiempo, se encontraron muchos factores de difícil exposición, por las circunstancias de índole administrativa que llevaron a la liquidación de los predios del antiguo Aeropuerto Gómez Niño y que conllevaron a las intervenciones que vemos materializadas hoy en día.

En esta entrega, luego de la investigación del proceso de concepción del Proyecto de la CRM, los planes de desarrollo, las leyes y las decisiones que tomaron y aprobaron los gobiernos anteriores y contemporáneos a este, se logró comparar el proyecto original con la realidad presente en este territorio alcanzándose a analizar tan sólo las transformaciones de los usos del suelo y su afectación al espacio público.

De este modo se concluye, que en efecto, la reducción del espacio público es contundente, in-

Plano del Plan Maestro Peonatal  
Ciudadela Real de Minas



cluso a simple vista, y que este hecho afecta la calidad de vida de los habitantes de la CRM, al tiempo que expone claramente cómo esta calidad de vida no tiene nada que ver con la proyectada para el sector en la década de los 70.

Entonces queda espacio para preguntarse, si ¿Los habitantes del sector, son concientes de esta realidad o si ven afectado su hábitat y su desenvolvimiento cotidiano al interior del entorno urbano próximo a ellos.

La Ciudad es el reflejo de la Sociedad que la construye, y si nuestra sociedad no logra concientizarse del nivel de afectación y de incidencia que tienen las actuaciones individuales en la garantía vital del colectivo, cualquier manifestación de descontento con la historia reciente de nuestra construcción de Ciudad va a ser infructuosa. Construida sobre uno de los mejores proyectos planeados y pensados con todo rigor académico, económico y político, que ha tenido la historia reciente del Urbanismo en Colombia, infortunadamente no fue posible materializarlo.

Así mismo, esta realidad representa una lección para los arquitectos, los urbanistas y cualquier ciudadano que pretenda pensar la Ciudad y proyectarla: las ideas pueden ser muy validas, muy concientes y hasta justas, pero no podemos prever las acciones que pueden desarrollar a futuro los intereses económicos y políticos.

Para lograr materializar las ideas sobre la Ciudad, los ciudadanos deben necesariamente ser parte del colectivo ejecutor, es decir, deben estar enterados e informados a cabalidad de los proyectos, pero sobre todo, estar convencidos de que con su materialización estará garantizado el bienestar común. De esta manera, será la Ciudadanía quien se encargue de la tarea de respaldar la ejecución total de las obras que constituyen el proyecto, porque significará para sus habitantes la dignificación y el respeto a su derecho a tener un entorno saludable, una ciudad planeada que cumpla con la garantía de una vida de calidad. ■

## Bibliografía

SAMPER, Martínez Eduardo. ARQUITECTURA MODERNA EN COLOMBIA. Diego Samper Ediciones. Bogotá. 2000

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION. Ciudades Dentro de la Ciudad. La Política Urbana y el Plan de Desarrollo en Colombia. Ediciones Tercer Mundo. Bogota. 1974

RUEDA Gómez Néstor José. BUCARAMANGA. PARADOJAS DE UN ORDENAMIENTO URBANO, Universidad Santo Tomás. 2003.



Foto: Luisa Fernanda Mejía  
Parque de las Cigarras