

## CARACTERIZACIÓN DEL POBLAMIENTO Y LA METROPOLIZACIÓN DEL TERRITORIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

---

**Jaime Enrique Rodríguez Navas**

*Magíster en Derecho Público, Convenio Universidad Santo Tomás-Universidad de Konstanz-Alemania; Especialista en Derecho Administrativo, Universidad Santo Tomás Bucaramanga (Colombia); Especialista en Derecho Minero y Energético, Universidad Externado de Colombia (Colombia); Especialista en Derecho Público, Convenio Universidad Externado de Colombia-Universidad Autónoma de Bucaramanga UNAB-Bucaramanga (Colombia).  
Docente investigador Universidad Santo Tomás Bucaramanga (Colombia).  
Correo electrónico: jaimerodrigueznavas@yahoo.es*

### Resumen

Se presenta en este texto la caracterización del poblamiento y la metropolización del territorio del área metropolitana de Bucaramanga, a partir de la investigación sobre su configuración. En un primer momento se expone sobre la Villa de Bucaramanga, seguido de la revisión de Bucaramanga como una villa que adquiere centralidad política y comercial en la provincia, y en la región. Finalmente, se revisa un estudio sobre el camino de la metropolización del área metropolitana y la consolidación e institucionalización del área metropolitana de Bucaramanga.

**Palabras Clave:** Área metropolitana, metropolización, poblamiento, institucionalización.

### Abstract

There appears in this text the characterization of the poblamiento and the metropolización of the territory of Bucaramanga's metropolitan area, from the investigation on his configuration. In the first moment it is exposed on Bucaramanga's Villa, followed of Bucaramanga's review as a villa that he acquires centralidad political and commercial in the province, and in the region. Finally, a study is checked on the way of the metropolización of the metropolitan area and the consolidation and institutionalization of Bucaramanga's metropolitan area.

**Keywords:** Metropolitanarea, metropolization, poblamiento, institutionalization.

### Résumé

Il se presente dans ce texte, la caractérisation du poblamiento et le metropolización du territoire de l'aire métropolitaine de Bucaramanga, à partir de la recherche sur sa configuration. Dans un premier momento ils'expose sur la Villa de Bucaramanga, sui vi de la révision de Bucaramanga comme d'une villa qu'il acquiert centralidad politique et commerciale dans la province, et dans la région. Finalement, on révise une étude du chemin du metropolización de l'aire métropolitaine et de la consolidation et une institutionnalisation de l'aire métropolitaine de Bucaramanga.

**Mots-clés:** Une aire métropolitaine, métropolisation, poblamiento, une institutionnalisation.



---

Río Magdalena - Mompóx - Colombia  
Martín Emilio Hernández Manrique

## **CARACTERIZACIÓN DEL POBLAMIENTO Y LA METROPOLIZACIÓN DEL TERRITORIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA\***

---

*Jaime Enrique Rodríguez Navas*

### **INTRODUCCIÓN**

El Área Metropolitana de Bucaramanga, se encuentra en el nororiente del actual departamento de Santander, al costado occidental de la cordillera que corre paralela a la serranía de los Cobardes, deja en medio los valles y cuencas de los ríos Chicamocha y Suárez. Allende la serranía, al extremo occidental, se encuentra el valle del Río Magdalena, cuyo cauce recorre y alindera al departamento por este costado en toda su extensión.

La historia del departamento y muy particularmente la del Área Metropolitana de Bucaramanga, debe perfilarse seguidos los derroteros tortuosos que para su establecimiento y desarrollo han señalado, de un lado, la topografía que adquiere la cordillera oriental de los Andes una vez abandona las fértiles tierras del altiplano cundiboyacense y se interna en el departamento de Santander, con sus monumentales cañones sobre los que penden amenazantes los procesos erosivos gestados por el discurrir milenario de los ríos Chicamocha, Suárez, Fonce y Lebrija (Lleras, 1989), y de otra parte, los ruinosos esfuerzos de los habitantes de la cordillera santandereana en su afanosa conquista de caminos para el transporte terrestre de sus productos hacia los puertos del Atlántico.

---

\* El artículo es producto del Proyecto de Investigación: Ingovernabilidad de las Áreas Metropolitanas: un problema de etiología normativa. - Cuarta Convocatoria Interna USTA 2010, adelantado por el autor. Grupo Derecho Público USTABGA, Facultad de Derecho, Universidad Santo Tomás Bucaramanga.

Y como las vidas de sus moradores parecen labradas al calco con la arisca topografía de estas tierras, tampoco puede describirse su historia sin consideración a su carácter, tan proclive al esfuerzo individual, como a la participación decisiva en las innumerables guerras civiles, revoluciones y revueltas que ha sufrido el país a lo largo de su existencia.

Estas las razones por las que resultaría frustrante abordar el estudio de la metropolitanización de Bucaramanga, con abandono de la historia de su poblamiento, marcado como ha estado, tanto por las dificultades relativas que impuso la naturaleza para encausar el producto de sus economías hacia los grandes mercados, como por las resultas de los conflictos vividos por la convulsa realidad colombiana.

## **1. DEL REAL DE MINAS A LA VILLA DE BUCARAMANGA: UN DESTINO RESISTIDO POR GIRÓN**

El área metropolitana de Bucaramanga se encuentra enclavada, justamente, en el costado occidental de la cordillera oriental entre los 7° 05' 53'' y los 7° 08' de latitud norte y los 73° y los 73° 10' 20'' del meridiano de Greenwich, encerrada en una medialuna imperfecta, abierta al poniente y trazada por el cauce de los ríos de Oro, Suratá y Lebrija que por sus legendarias riquezas auríferas determinaron en la conquista española, los contornos de un amplio Distrito Minero tributario de la Corona, cuya jurisdicción vino a constituir, en la república de la Nueva Granada, y de allí en adelante, la mayor porción de la provincia de Soto, una de las cinco provincias históricas en las que se dividió el suelo santandereano como se verá más adelante.

Tradicionalmente y con base en crónicas de la época de la conquista se ha considerado que su territorio daba asiento a los Guanes (Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC, 1984), organizados en diversos poblados bajo el liderazgo de sendos caciques y muy probablemente sin relación política centralizada entre ellos (Lleras, 1989), circunstancia que habría facilitado la segregación que introdujo el primer modelo de poblamiento español bajo la perniciosa confluencia de la institución de la encomienda con la febril actividad minera que se produjo en el valle del Río de Oro a partir del descubrimiento de los arenales auríferos del río hacia 1551.

Esta parece ser, sin embargo, una verdad a medias. Las investigaciones adelantadas en años recientes con rigor de ciencia develan que los Guanes limitaron su zona de influencia a la Mesa de Jéridas y al cañón del Chicamocha (Navas, 2009), y que la actual provincia de Soto era “una zona despoblada, fronteriza de los grandes territorios ocupados por las etnias Guane y Chitarera, así como del desconocido mundo de la etnia Yariguí que de vez en cuando asomaba por los ríos Sogamoso y Lebrija” (Martínez; Guerrero, 1995, 10).

Es cierto, sí, que la bonhomía de los pueblos aborígenes que habitaron Los Andes orientales facilitó el establecimiento de la encomienda y el uso y abuso que de esta institución hicieron los encomenderos una vez se descubrió que el río limítrofe entre las jurisdicciones de las ciudades de Pamplona y Vélez parecía una fuente inagotable y de la mayor valía del mineral que vino a darle su nombre.

Fue el oro que fluía por el cauce de los ríos de Oro, Surata y Lebrija (Centro de Investigación y Educación Popular-CINEP, 1998), tanto como el que yacía en las montañas de Montuosa y Vetas, la causa del primer poblamiento disperso de estas tierras de lindero entre las jurisdicciones de las ciudades de Pamplona y Vélez, proceso liderado por los encomenderos pamploneses y que fue seguido de cerca y con activo recelo por sus homólogos veleños que confinados al costado occidental del Río de Oro, clamaban justicia contra un destino que les había confiado la difícil tarea de domeñar a las poblaciones indígenas más aguerridas y de domesticar la tupida jungla que cubría los valles de los ríos Sogamoso y Lebrija, mientras sus vecinos de Pamplona gozaban de un Paraíso de tierras fértiles bañadas en Oro, lejanas de la influencia yariguí.

La minería de aluvión en las precarias condiciones de la época constituía una actividad itinerante que no favorecía un poblamiento denso. Los indios encomendados, sin consideración a su origen, y de diversas etnias, entre las que prevalecían los Guanés, Laches y Chitareros, fueron destinados por los encomenderos al desarrollo de la actividad de *mazamorreo*, al servicio de labores agrícolas en las haciendas y estancias que se establecieron para el abastecimiento de alimentos y productos de primera necesidad de los mineros, y a la prestación de servicios personales en beneficio de quienes, como comerciantes, visitaban la zona para proveerla de bienes peninsulares y para la compra de productos residuales al tráfico económico local. De manera que unos vivían en la hacienda o estancia, al tanto que otros eran establecidos en precarias rancherías diseminadas a lo largo del río (Arenas, 2006) para que oficiaran como lavadores de oro en el Río de Oro (Guzmán, 1987) y en sus quebradas y riachuelos afluentes.

Entre éstas, cobró notoriedad la ranchería de Bucaramanga, en la que convivían los indios de la encomienda de Ortún Velasco, cofundador de Pamplona, pues su relativa estabilidad permitió que surgiera en derredor un centro de transacciones mercantiles que bien pronto hubo de ser abastecido con alimentos producidos por la hacienda Bucarica, de propiedad de Juan Velasco, establecida en los valles del Río Frio y del Río Guatiguará, tierras que hoy forman parte de los municipios de Floridablanca y Piedecuesta (Martínez et al., 1994).

El poblamiento disperso hizo crisis a principios del siglo XVII, no sólo por causa de la decadencia de la actividad minera, sino por el notabilísimo descenso de la población indígena atribuible en alto grado a la viruela y otras plagas epidémicas desconocidas por los indios e importadas por los hispanos, y en no menos medida a los malos abusos de los encomenderos que los privaron abruptamente de sus condiciones naturales de vida sin el cumplimiento de los deberes que en contraprestación imponía la institución de la encomienda, llamada así el fracaso.

Fue necesaria la entrada en vigencia de las “ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias”, dadas por Felipe II en 1573 para favorecer la irrupción de un nuevo tipo de poblamiento aglomerado mediante la fundación de pueblos, villas y ciudades (Guzmán, 1987), cimiente de una especie de proyección

geográfica de intereses de las relaciones conflictivas entre las clases y los grupos sociales y de tensiones en las relaciones individuales en el interior de estas categorías (Beringuier, traducción de Grau, & Tello, 1974).

En desarrollo de estas ordenanzas, y tras la constatación que hizo el oidor Juan de Villabona, de las precarias condiciones de vida a que estaban sometidos los indígenas a manos de los encomenderos pamploneses, se dispuso la congregación de estos en pueblos, bajo la supervisión de un cura doctrinero, y bajo la autoridad de un alcalde mayor al que competía dirigir la construcción de los bohíos y la repartición de las tierras, recaudar tributos y mantener el orden. Se dio forma así, no sólo a los pueblos de indios, sino a los reales de Minas, institución territorial dada en simultáneo interés del orden social y de los derechos de la Corona, regida por la autoridad de un alcalde mayor para el ejercicio de funciones de gobierno, judiciales, fiscales, de policía y de fomento de la producción minera (Ortega, 1999).

Así, las cuadrillas de indios provenientes de Guaca-Bucarica y Jérica, los Quebejos que habían sido traídos de San Cristóbal y los Chachaguas asentados en los lavaderos de Pírita, fueron congregados el 22 de diciembre de 1622 en el Pueblo de Bucaramanga, al tanto que los indios de las encomiendas de Tona, Cácosta, Suratá, Pánaga, Cachirí, Ucata, Nucubata, Lamata y Sagamaros, fueron congregados en el pueblo de Cácosta de Suratá (Martínez; Guerrero, 1994).

En el caso del pueblo de indios de Bucaramanga, que es el que nos atañe de manera especial, las tierras de resguardo se distribuyeron con el cuidado de facilitar el acceso equitativo de los nativos a las más importantes fuentes hídricas, la quebrada Namota o Río San Francisco, la quebrada Bucaramanga más tarde conocida como la quebrada La Rosita, la quebrada de la Iglesia, la quebrada de Cuyamita, la quebrada de Zapamanga y la quebrada de Sutaroque (Martínez et al, 1994).

Concomitantemente, al costado izquierdo del Río de Oro, se gestaba un poblamiento de vecinos blancos que a diferencia del pueblo de indios de Bucaramanga, no obedecía al interés de promover un poblamiento aglomerado de la población indígena supérstite a la encomienda (Centro de Investigación y Educación Popular - CINEP, 1998), sino a las necesidades de reducción y sometimiento de la población aborígen más belicosa, la Yariguí, que constituía un obstáculo adicional a los propios del territorio para el acceso de los Andes orientales al circuito fluvial del Río Magdalena que conducía a los puertos caribeños (Arenas, 1982).

El pueblo de indios, como ha quedado visto, dependía de la ciudad de Pamplona, mientras que el pueblo de blancos de San Juan de Girón, cuya fundación registrada en el año de 1631 devino nula por haber sido constituida en territorios de aquella y hubo de ser refundada por un sucesor y homónimo de Francisco Mantilla de los Ríos en 1633, y trasladada, finalmente el 30 de diciembre de 1638 al sitio que actualmente ocupa (Arenas, 1998), contaba con su propio Gobernador y cabildo, aunque mantenía vínculos de origen con la ciudad de Vélez y notable influencia con el corregimiento de Tunja.

A lo largo del siglo XVII los vecinos de Girón cimentaron una fecunda actividad agrícola en torno al cultivo del cacao en sitios distantes del poblado, cuyos territorios, permanentemente amenazados por las violentas avalanchas del Río de Oro, sólo visitaban con ocasión del culto religioso y del mercado semanal (Arenas, 2006).

La vocación de su economía, aunada al espíritu combativo y de conquista de sus fundadores y descendientes, provocó un crecimiento progresivo de su frontera agrícola en detrimento, tanto de la integridad y del destino natural de los terrenos ejidos de la ciudad, como de la propiedad comunal e inenajenable de las tierras del resguardo del pueblo de indios de Bucaramanga.

De ello da cuenta el curso de los notables conflictos que promovieron los vecinos blancos en su propósito de estrechar los linderos del vecino pueblo de indios de Bucaramanga (Martínez Garnica, 1994), pleitos que con el paso del tiempo y la multiplicación de casos, condujeron al predominio de la población blanca y mestiza sobre la población indígena y generaron una actitud de tolerancia por parte de las autoridades ante los usurpadores, a quienes con el tiempo pasaron a considerar como personas *agregadas* al resguardo.

Con la expansión de esta frontera se hicieron diversas siembras, incursionaron los vecinos de Girón en el cultivo, especialmente, de la caña de azúcar, del tabaco y el algodón, cuyos productos encausaron hacia el mercado del pueblo de blancos que se tornó, finalmente en el más importante centro de acopio y despacho hacia Mompo y Cartagena.

Esta situación de facto, motivó con el tiempo una nueva aspiración en las élites gironesas para que su jurisdicción se extendiera seguido el cauce de su frontera agrícola, aspiración que vino a satisfacerse a principios del siglo XVIII por decisión de la Real Audiencia, de modo que las fronteras de sus competencias se ensancharon “hacia el oriente del Río de Oro, seguido un límite que iba por el paso de Pescadero en el Cañón del Chicamocha, el Pie de la Cuesta, el Valle de Mensulí, Bucarica y el Río Suratá; pero dejando expresamente el pueblo de Indios de Bucaramanga bajo la jurisdicción de Pamplona” (Arenas, La Payacuá, 2009).

Merced a este flujo comercial, Girón dio crecimiento a su casco urbano en los primeros cincuenta años del siglo XVIII, periodo en el que sus habitantes superaron el simple y rudimentario secado del cacao con fines de exportación, por un más moderno proceso influido por el dominio sobre los cañadulzales y el consiguiente empleo del azúcar para la preparación de exquisitos chocolates con base en el fruto de los cacaotales sembrados cada vez en tierras más próximas al poblado, cuyas casas empezaron a albergar pequeñas fábricas del refinado producto que conquistó rápidamente los más importantes mercados del reino y de Europa (Arenas, *ibidem*).

Entonces Girón obtuvo reconocimiento como capital de provincia y su industria y comercio dieron impulso al transporte y a la apertura de nuevos caminos que facilitarían la salida de sus productos hacia la Costa Atlántica, Pamplona y Maracaibo, o Tunja y Santa Fe por la ruta del reino sobre la que se habían erigido y fundado en 1683 y 1689, respectivamente, la parroquia de Nuestra Señora del Socorro y

San Francisco, y la Villa de San Gil de la Nueva Baeza, pujantes poblaciones que necesitaban de Girón para sacar sus mercancías hacia Pamplona y Maracaibo, en particular los tejidos (Arenas, *ibídem*).

A mediados del siglo Girón había establecido una casa de viajeros, gozaba de un mercado consolidado para el intercambio de productos de toda la región, enriquecido con el acopio y despacho de las harinas procedentes de los molinos de trigo de Matanza. Entonces su casco urbano se extendía desde la plaza de Peralta hasta más arriba del parque de las Nieves y de estas hasta el río, sumaba alrededor de 70 edificaciones de viviendas y tiendas que cubrían un área aproximada de 10 manzanas, y ya contaba con un ordenado “trazado de cuadras y calles” ordenado desde 1.720 por Cédula Real. Para finales del siglo contaba con acueducto, hospital, escuela de niños, cárcel, dos cementerios y nueve barrios: El Centro, La Mina (al sur); Jesús, Las Nieves y el Llanito (al norte) Calavera (al occidente); Hoyo Frío; Guanecito y Villanueva (Corradine Angulo & Mora Corradine, 2001).

Su principal fortaleza como centro comercial la derivaba de los caminos que le permitían comunicarse con Santafé y con Maracaibo (camino real), por una parte, y por la otra, con los Puertos de Sogamoso y de Botijas, merced a los cuales accedía a los ríos Sogamoso y Cañaverales, por cuyas revoltosas aguas arriesgaban el paso de mercancías hasta el Magdalena, aunque estos caminos, al igual que los secundarios que le permitía comunicarse con las demás poblados de la provincia acusaban, desde entonces, grave daño a consecuencia de cada ola invernal que sobrevenía (Guerrero, 1997).

La suerte del pueblo de indios de Bucaramanga entre 1622 y 1788 es asunto sobre el que no existe criterio unánime. Todo parece indicar, sin embargo, que su crecimiento estuvo determinado sustancialmente por el progreso que le transmitieron los más acomodados señores de Girón, especialmente por el establecimiento de estancias de descanso en la meseta, por el goce de un placentero clima, y por la consiguiente dinámica económica que ello generó (García, 2000), así como por el manifiesto interés de aquellos en explotar el potencial agrícola de las tierras del Resguardo, circunstancia que condujo a una interminable secuencia de litigios jurídicos que se extendieron hasta decenios después de los tiempos de la extinción del pueblo de indios, y que, por reacción, contribuyó a formar un espíritu de solidaridad en los sectores campesinos de Bucaramanga para confrontar las pretensiones de los gironeses.

El pueblo de indios creció, entonces, insuflado por la expansión de la frontera agrícola gironesa. Su casco urbano llegó a contar hacia 1772, según certificación extendida por el alcalde Mutis, 126 casas formadas, aparte de los bohíos y chozas de los indios que subsistían (Durán Mantilla, 1985). Para 1779, su población, entre criollos y mestizos, sumaba 568 personas, circunstancia que aunada a la notable disminución de la población indígena, incidió en la extinción del poblado de indios, ordenada en 1788 por el visitador Moreno y Escandón, y en el subsiguiente reconocimiento oficial, en 1789, de la Parroquia de Chiquinquirá y San Laureano del Real de Minas de Bucaramanga (Sierra Barreneche, 1986) sujeta aún a la jurisdicción de la ciudad de Pamplona.



El trazado de esta parroquia se hizo *a cordel*, en forma reticular regular, a partir de la plaza principal (hoy conocida como plaza o parque García Rovira), cuya periferia contaba con treinta y dos (32) cuadras o manzanas que se asentaban sobre la parte baja de la franja de tierra compuesta entre la Quebrada Seca, al norte (que marcaba la salida del camino al poblado de Rionegro), y la quebrada La Rosita, al sur, que constituía el punto de partida del camino a la Villa de Girón. En ese perímetro se extendía una malla interna de caminos entre los que se destacaban la calle del comercio y la calle del volante al oriente que daba salida hacia los cerros (Martínez Garnica, 1996).

La noticia de la extinción del pueblo de indios alentó, ciertamente, los propósitos de dominio de los vecinos notables de Girón, entre quienes se contaban las familias Puyana, Mutis, Serrano, García, Mantilla, Rey y Ordóñez, de reconocida influencia ulterior sobre la vida Bumanguesa, y quienes vieron en el remate de los resguardos, la oportunidad para apropiarse de las fértiles tierras del extinto resguardo (Spinel, 2009).

La influencia de Girón sobre las tierras localizadas en inmediaciones al Río El Hato, al Pie de la Cuesta cordillerana que había de remontarse para llegar a la ciudad de Pamplona, no fue menor que la ejercida en Bucaramanga, pues, no obstante proceder de Pamplona sus primeros pobladores (Ortún Velasco, Pedro Velasco, Juan de Arteaga y Nicolás Palencia, entre otros), las élites fundadoras de la ciudad de Girón avanzaron de diversas maneras, algunas de ellas litigiosas, sobre las tierras delimitadas por el Río Frío y el Río del Hato para ampliar su frontera agrícola y cubrir de esta forma los requerimientos de la demanda que atendía desde el poblado de Girón constituido en centro de acopio y despacho de mercancías.

Sin embargo, la expansión del área de influencia de Girón se volvería en contra de los intereses de sus élites. La fuerza de esta penetración llevó como resultado que los apellidos vinculados a la fundación y a los primeros gobiernos de Girón, entre ellos el apellido Mantilla, adquirieran hacia el siglo XVIII alta notoriedad en el censo catastral de Piedecuesta, y sus detentadores forjaran intereses propios y diferentes de los de las élites de su ciudad de origen.

Fue así como los patriarcas de las 158 familias que hacia 1772 guardaban relación con el sitio del Pie de la Cuesta, en buen número emparentados con los fundadores y gobernantes de esa ciudad, forzados como se veían a cabalgar a lomo de mula por espacio de entre tres y cuatro leguas para concurrir a los oficios religiosos en la parroquia de la Plaza Central de Girón, validos de las incomodidades que debían padecer en esta travesía, solicitaron el 17 de octubre de 1774 al patronato eclesiástico del Virreinato de la Nueva Granada, el reconocimiento como parroquia, solicitud que fue aprobada, y que dio lugar, tras la confirmación impartida el 3 de noviembre de 1774 por el Virrey Manuel Guirior, a la erección de la parroquia de San Francisco Javier del Pie de la Cuesta, cuya construcción, en el llano de San Francisco, se materializó el 26 de julio de 1776.

El urbanismo concentrado de la parroquia de Piedecuesta, como había ocurrido con Bucaramanga y Girón, creció en torno a una plaza principal cuyo contorno

inmediato dio asiento a las más importantes familias y sirvió de marco de referencia para la conformación sucesiva de cuadras o manzanas de casas de tapia pisada y teja de barro, por lo general, de una sola planta en forma de claustro, y de mediaguas en la periferia.

Para 1801 se contaban sus habitantes en número de 564. Estos derivaban su sustento no sólo de la agricultura, en especial del cultivo del tabaco y de la caña de azúcar, sino del comercio, actividad que les favorecía por la ubicación del poblado en el cruce de caminos a Pamplona y Santa Fe. (Torres; Trujillo, 2006).

La inclinación hacia estas actividades era una tendencia que había ganado terreno a lo largo del siglo XVIII, en toda la región en estudio, como consecuencia del cambio que experimentó la relación de los pobladores con la tierra al menguar la población aborigen y surtirse un profuso proceso de apropiación de los ejidos y resguardos por parte de los vecinos de Girón que generaron, primero, la fragmentación de estos territorios y posteriormente, su remate.

La producción de materias primas, fuera por obra de la exigua minería de finales del siglo XVIII, o por acción de la agricultura, dio causa a la actividad artesanal y al nacimiento de mercados entre los pueblos vecinos de Girón, Piedecuesta y Bucaramanga, que de suyo tenía, cada uno, sus propias ventajas comparativas, y entre estos y los centros coloniales, lo que obligó al trazado y construcción de caminos que pusieran en comunicación a la oferta con la demanda.

En ese comercio jugó un papel importante la hacienda Bucarica, en cuya comprensión se encontraba un sitio privilegiado, conocido como mano del negro o La Palmita, situado en un punto intermedio entre Girón, Bucaramanga y Piedecuesta y a igual distancia de cada uno de estos, de manera que se convertía en sitio de tránsito forzado para la producción regional que se intercambiaba entre estos poblados, así como para su exportación, razón por la cual, sin consideración a la inexistencia de una notable concentración poblacional en derredor, vino a convertirse en al asentamiento propuesto para la erección de una nueva parroquia por parte de los curas de la región y en oposición al cura y a las élites de Girón. Tras largas y enconadas batallas jurídicas, el 7 de noviembre de 1817, se erigió la nueva parroquia bajo el nombre de Floridablanca en homenaje a un ilustre reformador de la Corte de Carlos III conocido como Conde de Floridablanca (Martínez et al., 1994).

Quedó así configurado un cuarteto de poblaciones urbanas en derredor del accidente geográfico de la Mesa de Ruitoque, a corta distancia unas de otras, que pujarían entre ellas en la república por venir, en procura del liderazgo económico sobre el nororiente de la fracción oriental de la cordillera de los Andes, camino de Maracaibo, otrora el marco de la jurisdicción de los Reales de Minas de Montuosa, Vetas y Bucaramanga.

## **2. BUCARAMANGA, UNA VILLA QUE ADQUIERE CENTRALIDAD POLÍTICA Y COMERCIAL EN LA PROVINCIA, Y LUEGO EN LA REGIÓN**

El aporte que a la causa de la independencia hicieron los habitantes de esta área de pequeños asentamientos urbanos interrelacionados, salvedad hecha de algunos destellos individuales de estirpe militar que ejemplariza Custodio García Rovira, no debió ser determinante para el éxito de la revolución, muy a pesar de lo que se propone mostrar la crónica local (García, 2000).

Sin embargo, resultaron suficientes para que las nuevas autoridades republicanas, en gracia de tales aportes, concedieran a Bucaramanga su pretensión de constituirse definitivamente en una Villa (1821) que formaba parte, a la luz del ordenamiento territorial de 1821, de la Provincia de Pamplona, una de las tres que junto con Tunja y Socorro conformaban el departamento de Boyacá.

Esta villa, que tendría el privilegio, años más tarde, de hospedar al libertador durante el tiempo que resultó necesario para seguirle el paso a los acontecimientos de la Convención de Ocaña, vio crecer su economía, durante la primera mitad de la vida republicana, de la mano del cultivo del café y de la industria artesanal de sombreros de jipijapa, auspiciadas, respectivamente, por el cura Eloy Valenzuela y el también cura Felipe Salgado, párroco de Girón, una ciudad para ese entonces en crisis por causa de la mengua de demanda de productos vernáculos en los mercados externos en los primeros años de independencia, y de las plagas que se habían ensañado sobre sus plantaciones de cacao<sup>1</sup>.

Sin embargo, su crecimiento corría parejo con el de Piedecuesta, la vecina parroquia que había obtenido efímeramente el reconocimiento como Villa desde el año de 1816, y que había ganado considerable importancia, tanto por su densidad demográfica como por haber sido designada desde los últimos años de la colonia como sede de la Real factoría de Tabacos de la Provincia (Martínez y Guerrero, 1995). Esto explica que hacia mediados de siglo, cuando se produjo la desagregación de las provincias de Santander y de Soto de la antigua provincia de Pamplona, La Villa de San Carlos del Pie de la Cuesta hubiera sido designada como cantón capital de la provincia de Soto (Martínez y Guerrero, *Ibidem*), subordinados política y administrativamente los cantones de Bucaramanga y Girón.

La inestabilidad político administrativa generada por la tendencia creciente que se abrió con la Constitución de 1853 al régimen federal, determinó prontamente la abolición de las nuevas provincias de Soto y Santander y la reconfiguración de la Provincia de Pamplona, que pasó a conformar a partir de 1857, junto con Socorro y Ocaña, el Nuevo Departamento de Santander (a partir de 1859, Estado Soberano de

<sup>1</sup> [http://www.sogeocol.edu.co/Ova/fronteras\\_evolucion/proceso/republica\\_1819.html](http://www.sogeocol.edu.co/Ova/fronteras_evolucion/proceso/republica_1819.html), Recuperado el 1 de febrero de 2012.

Santander) del que Bucaramanga pasó a ser capital hasta 1861, año en que la Villa del Socorro le sustituyó (Martínez y Guerrero, 1961).

En verdad, aunque desde mediados de siglo las élites bumanguesas habían progresado económicamente en términos que les permitieron mutar sus otrora modestos gustos, abrir sus puertas al consumo de bienes importados y dar inicio a una nueva tendencia constructora de casas de dos plantas (Ramos, 2009), aún distaba considerablemente del crecimiento y el progreso que había obtenido en los últimos años de la colonia la Villa del Socorro, merced a sus manufacturas y muy especialmente por obra de sus tejidos que circulaban ampliamente en el mercado nacional<sup>2</sup>.

Es posible que las secuelas de las políticas libre cambistas de mediados de siglo no se hubieran sentido en forma inmediata por el artesanado Socorrano (Vega, 1990). Sin embargo, esta circunstancia, aunada a las facilidades comparativas que tenía Bucaramanga para salir al mar por los ríos Lebrija y Sogamoso, terminó por favorecer a la economía bumanguesa, más inclinada a la especulación comercial que a la producción, si bien producía y acopiaba café, tabaco, quina y cacao de la región, que eran renglones menos sensibles a esas políticas. De hecho, ya para esta segunda mitad del siglo, Santander era el primer productor y exportador de café en el país (León, 1983) y Bucaramanga capitalizaba buena parte de los réditos de su comercialización.

De modo que Bucaramanga creció lenta pero firmemente durante los últimos treinta años del siglo, observada una tendencia que se aceleró con la dinámica que le introdujo a su economía la inmigración alemana que tomó cuerpo en la memoria colectiva bajo la figura y el espíritu del comerciante alemán Geo Von Lengerke.

Las nuevas técnicas que los alemanes introdujeron en materia comercial beneficiaron no sólo la producción y comercialización de café y sombreros de jipijapa, productos ya emblemáticos de estas tierras, sino que estimularon la producción, compra y acopio de quina en grandes bodegas, contribuyeron a la incorporación de tierras vírgenes al flujo económico al, amparo de la adjudicación de baldíos en un ambiente en el que el éxito en los negocios caminaba de la mano del favor estatal (Harker, 1992), e impulsaron la prestación del servicio de alumbrado público, de modo que hacia 1.860 hicieron “su aparición, frente a las casas de los europeos que inmigraron a Santander, las primeras lámparas de aceite y petróleo, y se inauguró en Panamá, ciudad colombiana, para ese entonces, el primer sistema de alumbrado

2 De hecho: al comenzar el siglo XIX, el corregimiento del Socorro distribuía en 33 poblaciones sus 125 mil habitantes y su orgullosa cabecera, la villa del Socorro, contaba con cerca de 17 mil vecinos. Esta suma era en aquella época la dimensión de una verdadera urbe: el tamaño normal de una parroquia no pasaba de 3 mil habitantes. Sólo la Villa de San Gil y las parroquias Charalá, Simacota, Oiba y Barichara podían mostrar en esa provincia cifras lejanamente aproximadas. En la provincia que antaño dio asiento del antiguo Real de Minas, ni aún la sumatoria de las poblaciones de Girón y Bucaramanga se superaba la población socorrana (CINEP, 1998).

público del país, con faroles de petróleo y kerosén. Le seguirían, en su orden, Bogotá, y Santander, éste último en 1791” (Rodríguez, 2003).

De esta manera, Bucaramanga avanzó a paso inevitable, hacia la primacía en Santander, condición que oficializó de manera definitiva en 1886, año en que entró en vigencia la nueva constitución centralista y se reconoció a Bucaramanga la condición que desde entonces ha mantenido, de capital del departamento de Santander y cabecera de la provincia de Soto, integrada por Floridablanca, Piedecuesta, Girón, Lebrija, Los Santos, Matanza, Rionegro, Suratá, Tona, Umpalá y Puerto Wilches.

A no dudarlo, la vida bucólica y pastoril de la Bucaramanga de mediados del siglo XIX había sido quebrada bajo el influjo del corporativismo mercantil que promovieron los extranjeros para estremecer los cimientos de esta sociedad individualista que había crecido hasta entonces merced al esfuerzo y el tesón de los patriarcas de las más notables familias y al trabajo individual o familiar de los campesinos y trabajadores jefes de hogar, sino que generó, prontamente, una polarización de clases.

El cambio de los hábitos de consumo de las élites sociales, el asociacionismo gremial y de clase que pusieron en práctica los comerciantes notables y el espíritu excluyente y reservado implícito en el disfrute de los placeres del club social, se unieron a la nueva conciencia de clase que despertó por causa de los resultados de las medidas económicas de medianías del siglo en el artesanado, para provocar la aparición en Bucaramanga claras manifestaciones de conflictividad social que enfrentaron a las élites integrantes del denominado *grupo del comercio*, de las que formaban parte los emprendedores extranjeros quienes habían inmigrado a Santander y que se habían establecido en la próspera ciudad de Bucaramanga (Duque, 2004), con los artesanos reunidos bajo la organización denominada *culebra Pico de Oro*, enfrentamiento que concluyó violentamente con sensible pero temporal afectación del progreso de la ciudad que sólo sería superado con la reactivación del mercado internacional de la quina (Arenas, 2009) como quiera que ya hacia finales de siglo Santander producía casi el sesenta por ciento (60%) de las exportaciones nacionales en la materia y fueron empresas bumanguesas beneficiarias de su cercanía a las tierras selváticas del Magdalena Medio de las que se extraía la producción, las principales favorecidas con su exportación (Centro de Investigación y Educación Popular - CINEP 1998).

En los albores del siglo XX, Bucaramanga ya descollaba como el nuevo centro de negocios de la provincia, de la región y del departamento de Santander (Raymond, 1989), situación que se veía favorecida con la construcción de la vía carretable Bucaramanga- Floridablanca a partir de 1890, extendida hacia 1920 hasta Piedecuesta (Girón, POT, 2001), y que le permitiría generar, durante cerca de cuarenta (40) años, un intensivo desarrollo urbanístico, una inteligente y útil extensión de redes viales de alcance regional, un claro mejoramiento de los servicios públicos que la proyectó como un nuevo nodo del desarrollo regional.

Pero, los caminos que le permitían llegar al Río Magdalena vía Puerto Botijas (sobre el Río Lebrija), para acceder al cauce del Magdalena que llevaba al sur al

Puerto de Honda y al Norte a Barranquilla, los mismos que habían favorecido su primacía en los últimos años frente a El Socorro, no le concedían, sin embargo, un tránsito competitivo hacia los mercados nacionales e internacionales, razón por la cual, desde el último tercio del siglo XIX, sus élites se sumaron al sueño común a los mercados cordilleranos, de contar con una vía férrea a su servicio.

Con ese propósito, promovieron fallidamente en varias oportunidades, la contratación por parte de las autoridades departamentales en asocio del gobierno nacional, de la construcción de una línea ferroviaria que permitiera a la pujante economía regional, una mejor comunicación con los mercados nacionales y extranjeros a través de Puerto Wilches (Olarte, 2006).

Era esta una alternativa válida dado el deterioro de los precarios caminos de herradura por los que fluía, aunque tortuosamente, un comercio de suyo afectado por la escasez de mano de obra campesina que legó la guerra de los mil días y que puede obrar como causa del desplazamiento que hubo, a principios del nuevo siglo, de algunos capitales locales hacia una nueva tendencia especulativa fincada sobre el cambio del uso de los suelos rurales a urbanos (Rueda; Álvarez, 2001).

Esta nueva tendencia no podía ser más que el antecedente inmediato de una febril industria urbanizadora que extendió los confines de la ciudad, primero hacia el occidente, hasta los límites que imponía la escarpa, luego hacia el oriente en dirección a los cerros, y finalmente hacia el norte y el sur según la orientación de un eje que permitía la comunicación de la ciudad, por sus dos extremos, con Rionegro, Matanza y Floridablanca, en una dinámica acompañada de la realización de algunas conexiones viales entre el centro histórico de la ciudad y sus nuevos confines (determinada por los requerimientos derivados de la llegada del automóvil a la ciudad) y de la adopción de las primeras medidas públicas de ordenamiento urbano en función de los requerimientos de salubridad pública generados por la densificación poblacional y de la necesidad de lidiar con el incremento de la indigencia ( Rueda y Álvarez, *Ibidem*).

De esta manera, el plano de la ciudad, que hacia finales del siglo XIX se enmarcaba aún como un cuadrado en torno a la plaza de García Rovira delimitado al occidente por el barrio Piñitas (posteriormente denominado Alfonso López), al norte por la hoyada de la Quebrada Seca, al Sur por la depresión de la Quebrada la Rosita (en las goteras de las aguadas popularmente denominadas Chorreras de Don Juan) y al oriente, por el límite de la carrera 17, a la altura de la Laguna de San Mateo; empezó a expandirse y desarrollarse por el centro oriente, allende la carrera 17, un urbanismo de élites que seguía los ejes de las actuales calles 34, 35 y 37, hasta la Plaza Belén, hoy Parque Santander, y el Parque Centenario, hitos prontamente rebasados para proyectarse hasta la altura de los parques que hoy enaltecen con sus nombres a los héroes Antonio Santos y Simón Bolívar; mientras por el Noroccidente de la meseta, el Puente del Comercio había vencido la barrera natural de la depresión de la Quebrada Seca, para abrir cauce a otro tipo de urbanismo, obrero y popular, extendido a lo largo del trazado del camino por el que accedían a Bucaramanga las

mercancías y comerciantes de Rionegro, Matanza y Lebrija, y daría forma de los barrios Chapinero, barrio Nuevo (Girardot) y Comuneros.

Al Nororiente de la meseta yacía expectante, como una promesa, un amplio saldo en su mayor parte inculto del Llano de Don Andrés, delineado al occidente por los nuevos urbanismos del sector oriental del camino a Rionegro, al Oriente, por el cerro de Morrorríco, al sur por la depresión de la Quebrada Seca, y al norte por los confines de la meseta. En esa fracción del llano, si bien empezaban a edificarse algunas casaquintas dispersas (Rivera, 1999), no se conocería desarrollo urbano continuo, hasta tanto se construyera otro puente sobre la Quebrada seca, como ocurriría años más adelante con el puente que permitió dar continuidad a la Avenida Camacho Carreño, hoy carrera 19.

Varios son los factores que permiten explicar económicamente este crecimiento urbano. Contribuyó a ello, indudablemente, el capital amasado durante el último cuarto de siglo por los comerciantes y exportadores bumanguenses con la intermediación de tabaco, quina y en menor escala algodón, madera y otros productos vinculados al sector primario. Ahora, en los últimos días de entre siglos, perdidos o deteriorados los mercados internacionales para estos productos, esos capitales se reorientaron hacia el cultivo y exportación de café, actividad en la que Santander ocuparía hasta 1915 el primer puesto en el orden nacional (Centro de Investigación y Educación Popular - CINEP; 1998), hacia la consolidación de un mercado nacional para los tabacos gironeses, así como hacia otras actividades que en menor grado pero en modo alguno soslayable, incidieron en la bonanza de esta economía, como lo fueron el establecimiento en Bucaramanga de talleres para el mantenimiento de infraestructuras agrícolas e industriales merced al arribo de capitales procedentes de otras regiones del departamento y del país, la creación de algunas industrias en relación con el sector primario tabacalero y arenero de los municipios adyacentes, en especial con Girón, Rionegro, Lebrija y Matanza, la irrupción de la industria del transporte automotriz (Rueda y Álvarez, *Ibidem*), y algunas actividades conexas con la explotación petrolera que se iniciaba en Barrancabermeja, pues esta, al tiempo que generaba una demanda de bienes y servicios que ese novel municipio no podía satisfacer, ofrecía un nuevo mercado laboral generador de salarios que parcialmente daban ocupación al comercio bumangués.

Lo cierto es que Bucaramanga marchó en los primeros cuarenta años del siglo XX hacia los perfiles de ciudad y dejó rezagados a sus municipios vecinos que mantuvieron una estructura urbana aldeana a la manera de una rígida cuadrícula reticular en torno a la plaza principal que congregaba en derredor suyo los más altos volúmenes de comercio, e imponía un estilo constructivo de grandes casas de un solo piso y solar, que se desvanecía gradualmente en la medida en que se expandía hacia la periferia.

Girón, acusó la huella irreparable que las plagas del siglo XIX, la Guerra de los Mil días, (Corradine, 1989), y las crecientes del río y de la quebrada de Las Nieves (Rivera, 1999) trazaron sobre su economía. Consecuentemente, su crecimiento

poblacional se alejó de los índices experimentados por Bucaramanga y entre los años 1.835 y 1.938, su población se incrementó en tan sólo 3240 personas (POT, 2000-2009).

Rionegro, que tributó los mayores favores directos del auge del cultivo y la industria del café, mostró entre los años 1912 y 1920 la segunda población más alta del departamento después de Bucaramanga. Sin embargo, se trataba de una población relativamente dispersa, como corresponde al factor de desarrollo vinculado a la agricultura, de modo que mientras Bucaramanga registraba una densidad de setenta y siete (77) habitantes por kilómetro cuadrado, Rionegro tuvo una densidad que osciló entre 6.6 o 7.2 habitantes por idéntica área (Galán, 1947).

Piedecuesta y Floridablanca conservaban una economía rural, si bien en jurisdicción de esta última población se había establecido desde 1887 la cervecera Clausen, se había construido hacia 1910, por los Penagos, una planta eléctrica en la Rivera del Riofrío y había tomado asiento desde 1935 una moderna empresa de licores que prefiguraría la Empresa Licorera de Santander<sup>3</sup>.

Bucaramanga daba residencia a los propietarios de las haciendas caficultoras y ganaderas más importantes, constituía el domicilio de una treintena de exportadores de café que tenían depósitos para la compra y almacenamiento del grano, y veía cómo se establecían en su jurisdicción algunas fábricas de chocolates, de harinas y alimentos en general, así como de baldosines, cigarros y un centenar de establecimientos de comercio (Valdivieso, *Ibidem*).

Del asociacionismo que promovieron los extranjeros de finales del siglo XIX quedaron algunos vestigios merced a los cuales, para los años 29 al 32 se creaba en la ciudad un promedio de 34 sociedades por año, aunque eran en su mayoría, sociedades de personas<sup>4</sup>, y su pervivencia no llegaba al sesenta por ciento (Villamizar, *Ibidem*), circunstancia que sumada a la abrumadora mayoría de las empresas individuales desarrolladas por personas naturales, acusan una vez más, el emblemático individualismo de esta sociedad en la que sólo las actividades constitutivas de servicio público, que demandaban ingentes cantidades de dinero, se organizaron en modalidad de sociedades de capitales, al modo como lo hicieron la empresa de Acueducto de Bucaramanga, la Empresa Telefónica de Santander y el Banco Santander.

Este individualismo, asociado de ordinario a la austeridad, instó a algunos bancos nacionales a incursionar en la ciudad para dar cauce a los ahorros, tal y como lo hicieron el Banco López, el Mercantil Americano y el Banco Dungand, los primeros

3 [www.floridablanca.gov.co/site/index.php?option=com](http://www.floridablanca.gov.co/site/index.php?option=com). Recuperado Marzo de 2012.

4 Generalmente de origen familiar. Cobraron notoriedad algunas compañías entre hermanos o entre padres e hijos, como Julio Ogliastris y hermano, Cadena D'acosta y Cía, David Puyana Hnos., Parra Hnos., Chalela Hnos., Penagos Hnos. y Villamizar Hnos., entre otros (Valdivieso, 1992).



que establecieron sucursales o agencias en Bucaramanga (Villamizar, 1990).<sup>5</sup>

Se trataba, entonces, de una economía fundada sobre una estructura jurídica y organizacional frágil, que no estaba preparada para afrontar con éxito la expansión del mercado interno y la industrialización que en los grandes centros del país habrían de promover las políticas proteccionistas trazadas por el gobierno nacional en los años treinta, de modo que en la siguiente década, sus productos, artesanales y rudimentarios en su mayoría, sucumbieron ante la producción industrial que se importaban a menor costo de otras regiones más prósperas, y las grandes empresas, especialmente antioqueñas, como ocurrió con la antioqueña Compañía Colombiana de Tabacos, se enseñorearon de sus sectores y desplazaron los fabriquines santandereanos (Valdivieso, *Ibíd.*).

La aciaga experiencia vivida por los pioneros de esta primera aventura industrial acentuó en las élites herederas de los capitales acumulados a lo largo de los últimos años del siglo anterior, así como en los inmigrantes sirio libaneses del primer tercio de siglo XX, la inclinación hacia el ejercicio de las actividades meramente especulativas vinculadas al sector primario, al abrigo de las cuales, veían mejorar sus condiciones de vida sin los azarosos riesgos de la industria.

Entre los años veinte y cuarenta, el plano urbano de la ciudad creció en todas las direcciones.

Por un lado, durante los primeros veinte años, al oriente de la actual carrera 17, las élites abandonaron las casonas solariegas que habían construido en el centro histórico aledaño a la Iglesia de San Laureano, para radicarse en nuevas casas diseñadas sin apego al estilo colonial y levantadas en las inmediaciones de la recientemente construida Iglesia de la Sagrada Familia, en torno de la cual se edificaron nuevos lugares de esparcimiento que mejoraron el aspecto de la ciudad, como lo fueron el Club de Soto y el Teatro Garnica, construido a espaldas de la plaza de mercado. Este presuroso camino hacia los cerros recibió un segundo impulso a mediados de los cuarenta, de la mano de las sociedades Sucesores de David Puyana S.A. y Fomento Urbano de Santander, para dar desarrollo progresivo, en terrenos del llamado Llano de los Pobres, una franja de terreno, cuyo nombre derivaba de la condición social de sus ocupantes de antaño, a los barrios Puyana y Sotomayor (Puyana, 1982), el primero al norte de la quebrada la Rosita y hasta la actual calle 32, sobre el costado occidental de la actual carrera 27, y el segundo, al sur de la quebrada y hasta la actual calle 48, a los dos costados de la misma carrera 27. Al sur del barrio Sotomayor, como un aporte al equipamiento recreacional de la clase dirigente, se estableció el Club Campestre.

---

5 Villamizar B. Édgar Ramiro. La Actividad Empresarial en Santander 1900 -1960: Algunas características, en: Cuadernos de Administración Vol. 12 No. 16 (1990), Universidad del Valle. Consultado en [dintev.univalle.edu.co/revistasunivalle/index.php/.../article/.../973](http://dintev.univalle.edu.co/revistasunivalle/index.php/.../article/.../973) el 23 de enero de 2012

Hacia el suroriente del centro histórico, superada la hoyada de la quebrada La Rosita, camino de la Puerta del Sol en dirección a Floridablanca, se construyó el barrio La Concordia, el que se podía entonces percibir como un pueblito (Valdivieso, *Ibíd.*) retirado del centro histórico por la depresión de la quebrada y levantado sobre terrenos recién incorporados al plano urbano.

Hacia el nororiente del Llano de Don Andrés, se dio cauce al primer proyecto urbano planificado con grandes desarrollos viales que los delimitaban bajo la forma del barrio *La Mutualidad*, diseñado a modo de cuadrícula delimitada por la quebrada seca (al sur), por la nueva *Avenida de la República*, actual calle 14 (al Norte) que corría desde el parque Luna Park (construido en terrenos que en la actualidad ocupa, parcialmente, el Club la Chispa), hasta la carrera 10 (actual carrera 15); y por las actuales carreras 19 y 27.

Este crecimiento urbano se explica en consideración al incremento del 105.7% de la población del municipio entre 1918 y 1938, muy superior al aumento que experimentó en ese mismo periodo, tanto la población colombiana, que fue del 48.62%, como la del departamento, que fue del 40.2% (ver Cuadro 1).

Cuadro 1. *Estadísticas*

Año		Población	Diferencia porcentual periodo	Diferencia % 1918-1938
1912	Colombia	5.072.604		
1912	Bucaramanga	19.735		
1918	Colombia	5.855.077	15.425%	
1918	Santander	439.161		
1918	Bucaramanga	24.919	26.68%	
1928	Colombia	7.851.000	34.088%	
1928	Bucaramanga	44.083	76.90%	
1938	Colombia	8.701.816	10.83%	48,62%
1938	Santander	615.710		40,2%
1938	Bucaramanga	51.283	16.33%	105,79%

*Fuente:* Estadísticas de Bucaramanga, tomadas de Valdivieso, 1992. Estadísticas de Colombia tomadas del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Censos nacionales)

Este incremento vino a afectar muy principalmente la demanda de vivienda para una población urbana que representaba ya en el año de 1938, el 81.34% del total de los habitantes del municipio (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 1938)

La boyante economía comercial y agrícola de la provincia y de Bucaramanga sufrió un breve bache entre finales de la década que terminó en 1930 y los primeros cinco años de la siguiente década como consecuencia de la contracción del flujo de

divisas que generó la gran depresión mundial (Bejarano, 1976). Aunque relativamente breve, este traspie llevó a la ruina a algunas de las empresas de la ciudad vinculadas a la industria cigarrera, al crédito y a la construcción, sectores fuertemente asociados a la ocupación de la mano obrera (Valdivieso, *Ibidem*).

La extensión de este crítico episodio pudo, sin embargo, verse recortada por causa del trabajo mancomunado que realizaron el municipio, la recientemente creada Sociedad de Mejoras Públicas y el departamento de Santander para llevar a la ciudad a un estado acorde con las exigencias de los juegos olímpicos nacionales de 1941, pues el equipamiento de la ciudad en materia de redes de servicios de acueducto y alcantarillado, de ampliación y embellecimiento urbano, de optimización de la oferta hospitalaria, de construcción de escenarios deportivos (estadio departamental Alfonso López), del terminal de transporte aéreo (Gómez Niño) y hotel (Bucarica), entre otras obras, comprometió en gran medida el gasto público y ocupó grandes contingentes de mano de obra en cantidades suficientes para recuperar la economía local y potenciar su desarrollo futuro, como lo demuestra la inmediata vinculación de capitales privados al servicio de transporte urbano por el sistema de buses, la construcción de la plaza de ferias y matadero, y la contratación de la modificación y actualización de la nomenclatura urbana (Área Metropolitana de Bucaramanga, 2002).

A estas inversiones se sumó el inicio de labores, con recursos departamentales en la construcción de la vía que parte de Puente Nacional con destino a Bocas, que pasa por Oiba, Socorro, San Gil, Aratoca, el Cañón del Chicamocha, Piedecuesta, Floridablanca y Bucaramanga; la proyección y el inicio de trabajos en la carretera Bucaramanga - Piedecuesta - Málaga, por la Tahona; de las vías Bucaramanga-San Vicente-Zapatoca; Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta, y Bucaramanga-Gamarra, entre otras, que de una u otra manera partían de Bucaramanga o llegaban a esta ciudad y que favorecían el comercio y aseguraban carga al Ferrocarril concluido en el año 1940.

En este último decenio del meridiano del siglo XX el equipamiento institucional se vio fortalecido con la construcción de la sede de la Universidad Industrial de Santander al norte de la ciudad, y de otras edificaciones llamadas a dar asiento a las sedes regionales de oficinas desconcentradas o institutos descentralizados del orden nacional (Rueda, 2008), así como con el inicio de los trabajos de construcción de la actual carrera 27 (AMB, 2002) al sur del parque de los Niños y de la construcción de una nueva planta hidroeléctrica en el sitio Las Palmas sobre el Río Lebrija con capacidad de 18000 KW con la finalidad de atender los nuevos requerimientos que no alcanzaban a satisfacer las plantas de energía de Zaragoza y Chitota (Rivera, 1999).

Coincidieron estos desarrollos con las primeras tentativas de planificación urbana, adelantadas unas veces como ejercicios académicos visionarios del tipo que proponían Auro Martínez Villalba y Juan Omaña en su tesis de grado con previsión de la configuración de un área urbana metropolitana intercomunicada por una gran

vía que uniera el eje Bucaramanga, Florida, Girón y Piedecuesta y la estación de Café Madrid (Rueda, 2005), y otras, con perspectivas menos futuristas que conducirían a la expedición del primer código de edificaciones de Bucaramanga de 1940, cuya principal debilidad gravitaba sobre la falta de especificación de los usos del suelo en las diferentes zonas que contemplaba con base en la historia del urbanismo de la ciudad (Rueda, 2003).

En verdad, era necesario planificar el desarrollo de la ciudad y definir los usos del suelo, pues ésta presentaba ya algunos primeros e hirsutos signos de industrialización que dejaban para 1945, 211 establecimientos dedicados a la preparación de alimentos, 138 especializados en la industria textil, 133 establecimientos tabacaleros, y 86 empresas dedicadas a la manipulación del cuero (Villamizar, 1990), entre otras, y era preciso ordenar su distribución espacial para garantía de la salubridad y el saneamiento de los caudales hídricos que se vertían, finalmente, por la escarpa occidental de la meseta, especialmente, en consideración al signo distintivo de estas empresas bumanguesas, en cabeza de personas naturales en el 87% de los casos (Villamizar, 1990), proclives a la adopción de estructuras microempresariales.

Esta planificación se materializó en el Acuerdo No. 46 de 1945, por medio del cual se zonificó la ciudad en función de los usos del suelo, distinguiéndose cinco modalidades: comercial, residencial, industrial, mixto y suburbano (Rueda, 2003), se confinó la zona industrial en la periferia noroccidental de la ciudad, asiento ya para ese entonces, de talleres de mecánica automotriz, de comercio e instalación de autopartes, y de pequeñas industrias relacionadas con el procesamiento y empaque de productos del sector primario de los municipios vecinos de Soto Norte, de Rionegro, Ocaña el sur del Departamento del Cesar cuyas tierras se iban incorporando progresivamente a la agricultura como corolario del abatimiento de los terrenos selváticos cruzados por el trazado de las vías que comunicaron a Bucaramanga con Gamarra y con Barrancabermeja y de la profusa tala de árboles que demandó su construcción (Arenas, 2006).

Fue así como se abrieron oportunidades para que los capitales de la provincia se aplicaran al cultivo de las tierras y al pastoreo del ganado a lado y lado de estos ejes viales, vinculando las tierras ribereñas del Sogamoso y las tierras del sur de los departamentos del Cesar y del Magdalena a un ciclo económico fértil para el cultivo del arroz y del algodón y para la crianza intensiva de ganado mayor, y creando nuevos mercados para la prestación de servicios, la distribución de insumos agrícolas.

Pronto, los accesos a Bucaramanga, desde el Café Madrid hasta las primeras calles del plano de la ciudad, se colmaron de molinos de arroz, depósitos de granos y talleres para los camiones y buses que se desplazaban hasta Gamarra, para llevar y traer mercaderías que embarcaban en el ferrocarril, o movilizaban en camiones allende ese puerto, por trochas que conducían a Barranquilla.

Varios fueron los signos que alentaron la expansión de la mancha urbana en esas direcciones durante los años cuarenta y sesenta, entre ellos, el establecimiento de la fábrica de cementos Portland Diamante y la constitución de la empresa El Tejar

Moderno, hacia 1944 (Rueda, 2005), el inicio de actividades del Instituto de Crédito Territorial en la ciudad (Rueda, 2003), la proyección de La Avenida Quebrada Seca (Harker, 1977), y el arribo a la ciudad de un contingente notable de ingenieros y arquitectos salidos de las entrañas de su sociedad entre quienes se contaban Luis Carlos González Mutis, Próspero Chinchilla, Mario Pilonieta, Auro Martínez Villalba, Fernán Robledo y Carlos Virviescas (Rueda, 2005), cuyos nombres se encuentran asociados a las más tradicionales casas de construcción y a los más destacados aportes al urbanismo bumangués de la segunda mitad del siglo.

Trás habían quedado las amargas experiencias de los primeros fracasos industriales y la dinámica económica que promovía la Nación en función de la sustitución de importaciones, sumada a la estratégica ubicación de la ciudad, había atraído nuevas mentes industriales de provincias y departamentos vecinos en pos del sueño de la industrialización en campos diversos a la construcción, como lo fueron la confección y la metalurgia, en los que fructificaron efímeramente los proyectos de Alfonso Silva y Pedro María Buitrago, Procedentes de San Gil y del departamento de Boyacá, respectivamente: Ropa el Roble y Forjas de Colombia (Ogliastri, 2005). Por primera vez se asentaban en suelo de la actual área metropolitana, dos empresas que sumaban trabajadores por varios centenares. Contribuía al nuevo espíritu de empresa, a manera de impacto colateral, la inyección de recursos aplicados a la expansión de la planta de refinación de petróleo en Barrancabermeja (CINEP, *Ibidem*).

### 3. EL CAMINO DE LA METROPOLIZACIÓN

De los municipios circunvecinos de Bucaramanga tan sólo Piedecuesta llegaba a sumar en 1964 una población ligeramente superior a la que tenía la capital del departamento en el año de 1912. Sin embargo, Floridablanca, que había sido hasta 1951, el municipio menos poblado de los cuatro, y el que menor porcentaje de su población urbana tenía, experimentó la segunda tasa de crecimiento poblacional aunque siguió con la mayor concentración no urbana. (Ver cuadro 2)

Cuadro 2. *Estadística Poblacional*

Censo	Bucaramanga	Floridablanca	Piedecuesta	Girón	Total Santander
1938	51.283	6.897	17.926	10.744	615.710
Rural	9.569 (18.66%)	5.094(73.85%)	10.952(61.09%)	8.610(80.13%)	497.536(80.8%)
1951	112.252	7.288	16.687	12.669	747.766
Resto	9.365(8.34%)	5.042(69.18%)	8.967 (53.73%)	10.485(82.76%)	505.010(67.6%)
1964	229.748	14.720	22.624	17.257	1.001.213
Resto	12.927(5.6%)	10.554(71.69%)	10.346(59.99%)	13.358(59.04%)	561.277(56%)

Fuente: Instituto Colombiano Geográfico Agustín Codazzi.

Ninguna duda había para este último año censal, acerca de la existencia de un conglomerado urbano en Bucaramanga que oficiaba como el nodo y centro de la economía no sólo provincial, sino departamental. Los nuevos vientos que trajo al urbanismo bumangués, la apertura de vías que mejoraban su comunicación con otras regiones del departamento, el incremento del empresariado del transporte terrestre y la diáspora campesina que produjo la violencia partidista, hicieron de Bucaramanga un esperanzador y promisorio centro de migración que duplicó su población desde 1938 hasta 1951, año en el que llegó a sumar 112.252 habitantes, y prácticamente se volvió a duplicar en los siguientes diez años, para sumar en 1964, 224.876 pobladores (IGAC, 1984), concentrando hacia este último año más del 94% de sus gentes en el casco urbano.

Los claros espaciales que presentaba la meseta para 1940 fueron cubiertos rápidamente por las fuerzas urbanizadoras y hacia 1953 el plano de la ciudad ya evidenciaba un denso urbanismo en los sectores norte y nororiental del Llano de Don Andrés, en un cuadrante definido por el cauce de la Quebrada Seca y por el trazado de la actual carrera 27, ampliado al norte en dirección al convento de Cristo Rey; mostraba también una ciudad continua desde el barrio Alfonso López (otrora Piñitas), hasta la actual carrera 33, y desde la Quebrada Seca hasta alcanzar los confines del nuevo Barrio Sotomayor, y al suroccidente de éste, hasta la actual carrera 15, delineando el barrio la Concordia en cuya periferia empezaba ya a desarrollarse un urbanismo popular, en terrenos del Llano de los Ordóñez y en las goteras orientales del Aeropuerto Gómez Niño.

Una parte considerable de este desarrollo se debió al Instituto de Crédito Territorial, que urbanizó los saldos del Llano de Don Andrés, dando origen a los barrios Modelo y La Aurora (Minprotección, 2008), otra a la sociedad Robledo Hermanos que construyó el barrio San Alonso (Arenas, 1982); otra no menos significativa, a las sociedades de las que formaba parte el capital de la familia Puyana, que iniciaron la construcción del barrio El Prado (Arenas, 1982), consolidaron el barrio Sotomayor, e iniciaron el urbanismo precursor de los barrios El Campestre y Bolarquí.

La acelerada actividad constructiva estuvo, por fortuna, acompañada de los propósitos efectivos de las autoridades municipales de extender, ampliar y pavimentar las principales vías urbanas al norte de la ciudad, entre ellas, el Boulevard Bolívar, las calles 19 y 22, la carrera 15 y la carrera 27, obras que se ejecutaron al tiempo que se proyectaba la apertura de la calle 36 y las ampliaciones de las calles 34 y 37 para dar salida al incrementado tráfico del sector comercial hacia el oriente, se definían, el proyecto de la carrera 33 como una circunvalar oriental, y el de canalización de la Quebrada la Rosita (Rueda, 2003) que hasta entonces había dividido con su profunda hoyada el norte y el sur de la ciudad.

Desarrollados en estos términos, el Norte y el Centro de la ciudad, la mancha urbana empezó a extenderse en torno al eje vial de la carrera 15, entonces prolongado hacia el sur hasta empalmar con la nueva autopista que desde 1961 conducía de esta ciudad a Girón, forzando de paso, la recuperación de la calle 61, hasta entonces presa de la prostitución, para avanzar hacia los contornos de la Puerta del Sol y dar origen a los barrios La Victoria y La Ceiba en un saldo del Llano de los Ordóñez, separado

del terminal aéreo por la hoyada de la quebrada La Guacamaya.

La década 1960-1970 estuvo signada por el acompañamiento que la institucionalidad administrativa municipal hizo a la exuberante actividad constructiva, tanto del Instituto de Crédito Territorial, como de los urbanizadores particulares, lo que hubiera sido imposible de no haberse avanzado en la modernización de las dependencias administrativas del municipio y en la adopción de una normativa técnicamente pensada en función del gobierno del territorio local. En esa línea, se creó el departamento de Obras de Defensa y Alcantarillado de la Ciudad (1960) como una unidad dependiente de la Secretaría de Obras Públicas que habría de convertirse en 1965 en la CDMB; se creó el Instituto de las Empresas Públicas de Bucaramanga como ente autónomo (1966), se expidió el estatuto de valorización (1956), se creó la oficina del plano regulador como primer organismo de planeación municipal (1954) que habría de convertirse en el Órgano de Planeación Municipal (1966), y se expidió el código urbano de 1966.

Esta última norma tiene especial significación como antecedente de la metropolización de los cuatro municipios en estudio, habida cuenta de la zonificación que hizo de la ciudad, señalamiento del valle de Chimitá en municipio de Girón como sede de la zona industrial en la que se planeaba, debía asentarse la industria pesada. Además, categorizó técnicamente las zonas residenciales en consideración a su densidad, y distribuyó las zonas comerciales de modo que los centros de acopio se localizaran sobre los ejes viales de acceso a la ciudad (Rueda, 2003) desde Pamplona, Barrancabermeja y la Costa Atlántica; y destinó el noroccidente de la ciudad como zona industrial liviana. (Ibidem).

Al abrigo de esta normativa, la ocupación urbana de la meseta avanzó, ya en las goteras de los años setenta, al encuentro de los cerros orientales, hasta dar con el cauce de la quebrada *la Iglesia*, para configurar los barrios de clase media, *El Jardín, La Floresta, Las Terrazas, Pan de Azúcar, Los Pinos*; al suroriente se inició la construcción del complejo habitacional *Los Conucos* en el sector comprendido entre la Puerta del Sol y la Carrera 33; y al occidente se construyeron densos barrios populares, *El Santander, La Joya, Mutis, Campo Hermoso, Kennedy y Las Olas*, entre otros.

Pero, no todo el crecimiento urbano era el reflejo del bienestar de sus pobladores. Desde los años cincuenta, venía haciendo aparición en Bucaramanga una modalidad de asentamientos marginales en los que buscaban refugio inmigrantes que procedían de provincias del departamento azotadas cruelmente por la violencia partidista y otros que se desplazaban desde el Magdalena Medio y los territorios australes de los departamentos de la Costa Atlántica que colindaban con Santander tras el espejismo de las oportunidades para huir de la miseria que acusaban en sus lugares de origen. Aunque el esfuerzo mancomunado del municipio, el departamento y el Instituto de Crédito Territorial solucionaba parcialmente las necesidades de vivienda de estos inmigrantes, la tasa de natalidad y los nuevos flujos inmigratorios conspiraron contra estas soluciones, y generaron nuevos asentamientos en las únicas tierras disponibles para albergar a la miseria, tierras que acusaban graves problemas de erosión y se localizaban en la escarpa nororiental de la meseta y, en forma dispersa, a lo largo del

Valle de Chimitá y de la línea del ferrocarril a partir del Café Madrid, camino de la nueva zona industrial, en la comprensión municipal de Girón (Rueda, 2003).

Concomitadamente, con grave riesgo para la seguridad aeroportuaria, y alto compromiso de la estabilidad de la meseta, se desarrolló un urbanismo informal, desordenado de proyectos individuales en los contornos del aeropuerto Gómez Niño, al occidente de la meseta, en las faldas del cerro nororiental de Morrорrico y a lo largo del eje vial que de Bucaramanga conduce a Cúcuta.

Hubo entonces de replantearse la ubicación del terminal aéreo, y de emprenderse, simultáneamente, un plan concertado para confrontar el riesgo de erosión que pesaba sobre la pendiente occidental de la meseta, que culminó con la creación de la Corporación para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga, CDMB como entidad a cuyo cargo estuvo su ejecución, quedando aplazada hasta nuestros días la solución a la problemática de la comuna catorce al nororiente.

La ciudad experimentaba impactos positivos y negativos de su crecimiento urbano, como lo mostraría el censo de 1973 según el cual, de los 289.375 habitantes que sumaba Bucaramanga para ese año, 95.525 estaban censados como población económicamente activa, 85.500 se encontraban ocupados y 10.025 desocupados, para una tasa de desocupación era del 10.49% (Rueda, 2003).

El estudio de la participación de los sectores económicos en la tasa de ocupación indicó, desde ese entonces, la existencia de una nueva vocación en las gentes de Bucaramanga hacia los servicios personales, comunales y sociales, sector que participaba en el 26.7% de la ocupación, al tanto que la industria manufacturera acrecentada como estaba por las confecciones y la marroquinería, participaba del 21.08%, el comercio del 11.02% y la construcción del 6.34%.

Pero, algo había cambiado en el vecindario de la ciudad. Para 1973 se observaba ya, un repunte en la demografía de los municipios circunvecinos, que indicaba una tendencia lenta pero clara a la ruptura de la rígida centralidad que ejercía Bucaramanga en este enclave urbano discontinuo, moviendo el impulso urbanizador hacia los cascos urbanos y periurbanos de Floridablanca, Girón y Piedecuesta, especialmente, sobre las tierras planas o ligeramente quebradas que rodeaban el antiguo eje vial que comunicaba a Bucaramanga con Floridablanca, a la manera de un urbanismo popular, formal pero desordenado y sin mayor consideración hacia los requerimientos de saneamiento que desembocó en los barrios La Pedregosa y Caldas en suelo bumangués, y El Reposo, en suelo florideño colindante con Bucaramanga.

Terminado el Viaducto García Cadena y salvado el escollo que representaba la cañada de la quebrada de La Iglesia para la accesibilidad a Bucaramanga por la nueva autopista que se construía desde Floridablanca, la fuerza incontenible de la urbanización se adelantó desde la Puerta del Sol a lo largo de este corredor vial forjando, allende el barrio La Libertad, los barrios San Luis, Diamante I, Diamante II, Provenza y Fontana, todos dentro de la comprensión territorial de Bucaramanga, salvo Provenza, que quedó fragmentado en dos jurisdicciones separadas por la calle



105, consumándose de esta manera, la conurbación Bucaramanga - Floridablanca.

Estos desarrollos urbanos en las franjas de terreno comprendidas entre la carretera antigua a Floridablanca, y el costado occidental de la autopista Floridablanca Bucaramanga, se adelantaron entre las franjas de terreno separadas por las quebradas La Iglesia, El Macho (que es afluente de aquella), la Cuéllar, Zapamanga, y la Calavera.

Entre tanto, en Girón, a partir de la consolidación del barrio El Poblado, se inició una e irrumpían otros más, como Santa Cruz, La Campiña la irrupción de nuevos proyectos como copiosa extensión del urbanismo obrero en términos que hacían pensar que este municipio estaba predestinado, no sólo a ser sede de la zona industrial, sino a oficiar como municipio dormitorio obrero del área en proceso de metropolización.

Esta tendencia ostensiblemente favorable al crecimiento urbano de Floridablanca y en menor escala de Piedecuesta y Girón, vino a compensarse entre los años 1977 y 1990 con la introducción en Bucaramanga del plan de creación de ciudades dentro de las ciudades, para cuya localización se pensó en la necesidad de racionalizar costos de extensión de redes de servicios públicos y de aprovechar la infraestructura vial que dejaban las pistas del antiguo aeropuerto Gómez Niño, cuyas tierras se habían liberado para el urbanismo de vivienda y comercio, y tenían una extensión de 102 hectáreas al sur del centro histórico de la ciudad en línea con el barrio San Miguel interrumpida por la profunda cañada El Loro.

Así, en los últimos años de la década de 1970 y hasta 1985 la Empresa de Desarrollo Urbano de Bucaramanga impulsó progresivamente la creación de un gran complejo urbano denominado Ciudadela Real de Minas, conformado por los conjuntos multifamiliares de la Plaza Mayor, Los Almendros, Los Naranjos, Los Canelos, y Ciudad Bolívar (Jaimes, 2008), al tiempo que al oriente, la firma Urbanas daba desarrollo al proyecto de Centro Comercial Cabecera del Llano, en torno al cual vino a constituirse una nueva centralidad de comercio, equipamiento y servicios que si bien atendía en sus orígenes el mercado de clases altas establecido ya en los barrios Sotomayor, Cabecera del Llano y Bolarquí, rápidamente entró en competencia con el centro comercial histórico de Bucaramanga, localizado desde los orígenes de la ciudad en torno a los ejes de las calles 33 a 37 y las carreras 12 a 19.

El crecimiento demográfico se salió entonces de los confines de Bucaramanga. Floridablanca, que había sido hasta el censo de 1964, el municipio menos habitado en comparación con Bucaramanga, Piedecuesta y Girón, vio incrementar sus vecinos, entre ese año y 1973, 2.98 veces, al pasar de 14.720 a 43.870, quebrando, además, la tendencia rural que había acusado, al llegar a concentrar el 87,4%, de su población en su cabecera municipal.

Girón y Piedecuesta también crecieron en el mismo periodo, aunque no al ritmo de Floridablanca, 1,23 veces el primero y 1.15 veces el segundo, al tanto que Bucaramanga no había alcanzado un incremento cercano al 30%, muy próximo a la tasa nacional (Ver cuadro 3)

Cuadro 3. Estadística Poblacional

Censo	B/manga	Fdablanca	Piedecuesta	Girón	Santander	Nacional
1964	229.748	14.720	22.624	17.247	1.001.213	17.484.508
Resto	12.927	10.554	10.346	13.358	561.277	8.391.414
1973	296.657	43.870	26.020	21.272		22.500.000
Resto	6.325	5.531	8.766	10.712		8.780.670

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Estos resultados indicaban que los cuatro municipios del área habían crecido entre 1964 y 1973 en función de su proximidad a Bucaramanga, ciudad central; que una vez más, los ejes viales y, en este caso, la nueva autopista, obraba como principal factor estructurante del desarrollo urbano y que, por consiguiente, el impulso constructivo corría tras nuevas tierras urbanizables al sur, en una afanosa búsqueda de economía en su valor. Así aparecieron al lado oriental de la autopista, barrios populosos como Ciudad Valencia, Lagos I, y Lagos II; mientras sobre la otra banda se iniciaba la construcción del Centro Comercial Cañaveral con un complejo urbano de alto estrato que mediaba entre éste y el Club Campestre, y a un costado de la carretera antigua se construían otros barrios populares de alta densidad, como Villabel, Bucarica y las diferentes y sucesivas etapas de Zapamanga.

#### 4. CONSOLIDACIÓN E INSTITUCIONALIZACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA

El acelerado crecimiento de la población urbana de Floridablanca, Piedecuesta, Girón y Bucaramanga -que ya había provocado la conurbación entre Bucaramanga y Floridablanca, el progresivo traslado de la industria de Bucaramanga a la zona industrial de Girón y la continua adición de terrenos rurales al uso urbano que se surtía en Piedecuesta, en procura de tierras económicas para vivienda de trabajadores, hacían evidente la necesidad de pensar el desarrollo de estos cuatro municipios y de sus relaciones con los municipios del entorno provincial, en forma integral.

Esto explica que en 1978, producto del asociacionismo intermunicipal, tan en boga en la época; para procurar la obtención de las ventajas de la prestación conjunta de servicios públicos; propiciar un marco para la planificación integral del desarrollo y de los usos del suelo urbano en expansión y promover la creación de un escenario favorable para la integración vial, se creó la asociación de municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga -AMB- con la participación de Bucaramanga, Floridablanca, Girón, Piedecuesta, Rionegro, Lebrija y Tona, en cuyo seno se adoptó un año después el primer plan de desarrollo del radio metropolitano, conocido como Plan AMAB 1979-2003, en el que se preveía la consolidación de un área urbana central conformada por Bucaramanga, Floridablanca y Girón; y de cuatro áreas

urbanas periféricas en derredor de Piedecuesta, Tona, Lebrija y Rionegro (Área Metropolitana, 2002), se identificaban zonas deseables para el asentamiento de nuevos sectores, se hacían planteamientos de patrones de vivienda con reducción del área construible y proponía una actuación urbanística integral con la que se esperaba superar el déficit que había dejado el urbanismo del Instituto de Crédito Territorial en materia de zonas verdes y equipamiento urbano de servicios sociales.

Tan sólo dos años después, la Asamblea de Santander creó la institución Área Metropolitana de Bucaramanga, que ya había sido autorizada por el Decreto - Ley 3104 de 1979, vinculando a los tres municipios que constituían ese triángulo de consolidación urbana central previsto en el marco del Plan Metropolitano de la AMAB. Meses más tarde, la Junta Metropolitana adoptó el código de urbanismo de Bucaramanga, Floridablanca y Girón (Acuerdo Metropolitano 003 de 1982), se realizó un significativo avance en el marco de la planificación de los usos del suelo preparada en el marco de la Asociación de Municipios del Área Metropolitana de Bucaramanga y en el establecimiento de lineamientos para la elaboración del Plan Vial Metropolitano.

La nueva tendencia del poblamiento urbano del área prontamente hizo entrar en crisis la malla vial metropolitana. Hacia 1993 el proyecto urbanístico Cañaveral se encontraba desarrollado en un 80%<sup>6</sup> y los volúmenes de movilización diaria de pasajeros entre Piedecuesta, Floridablanca, Cañaveral y Bucaramanga provocaron la aparición de varios cuellos de botella a lo largo de la autopista. De un lado, a la salida de Cañaveral para acceder a la autopista; de otro lado, el paso a la altura del viaducto García Cadena; y finalmente, en la Puerta del Sol, punto de cruce de los caminos de la autopista, la vía Bucaramanga a Girón, y las carreras 15 y 27 de la malla urbana de Bucaramanga.

Al mismo tiempo, Bucaramanga empezaba a experimentar el trauma derivado de la escasez de vías arterias que permitieran el fluido discurrir del tráfico vehicular en sentido Norte Sur y viceversa.

A esta problemática vino a dar respuesta de corto plazo el Plan Vial metropolitano de 1986, que por una parte, contemplaba la ampliación de la carrera 17 del plano urbano de Bucaramanga, la construcción de un carril paralelo a la autopista en sentido Norte - Sur entre los barrios Provenza y el Bosque, y la ampliación de la calle 105 que daba acceso a los barrios Provenza y Fontana y comunicaba a la Autopista con la carretera antigua a Floridablanca; y por la otra, preveía la apertura de nuevas vías y nuevas calzadas en las vías ya existentes entre Bucaramanga y Floridablanca, a través de la construcción de la transversal oriental metropolitana, a la manera de una circunvalar paralela a los cerros orientales entre Bucaramanga y Floridablanca, con futura extensión a Piedecuesta; de la construcción de un nuevo viaducto que

---

6 <http://www.urbanas.com.co/siteflash/1.%20PROCESO%20GERENCIAL/Manual%20de%20Calidad/GER-MA-01%20MANUAL%20DE%20CALIDAD.pdf> Recuperado Febrero 2012.

comunicara la carrera 33 con la urbanización El Tejar, en el punto donde había estado localizado el tejar Moderno, y de la ampliación del Viaducto García Cadena mediante la construcción de un nuevo carril a cada lado (García, 1994).

Estos proyectos, sumados a la extensión que se había hecho del anillo vial entre el punto El Palenque y Floridablanca, descongestionarían la movilidad metropolitana siempre y cuando el crecimiento poblacional no continuara incrementándose al sur de la meseta.

Pero este cálculo trasegaba en sentido inverso a la realidad, puesto que las nuevas obras viales sólo lograrían la apertura de nuevos mercados de tierra urbana de menor costo. Así, desde el Palenque, en un relativo paralelo al curso del Río de Oro y a lado y lado del anillo vial construido camino de Floridablanca, se adelantó el denso, prolijo y no muy ordenado urbanismo popular del Rincón de Girón, mientras la otra orilla de esta corriente hídrica era acosada por los últimos progresos de los barrios El Poblado y el nuevo barrio El Carrizal. Por su parte, la Transversal Oriental rápidamente se vio rodeada, a todo lo largo de su recorrido, por un urbanismo igualmente espeso pero aún más desordenado que el gironés, cuya disciplina se diluía en la medida en que se apartaba de Bucaramanga y se internaba en Floridablanca, de modo que ya en las proximidades a Bucaramanga vino a prestar asiento a invasiones de la mayor marginalidad social y económica.

Salvo este nuevo eje urbano, todas las reformas viales jugaban a favor del mercado de tierras en Piedecuesta y Girón, de modo que la tendencia que se observó en los índices de poblamiento del área hasta 1973, cambió entre este año y 1985, y aún mayor proporción entre 1985 y 1993.

En 1985, la población urbana de Floridablanca había crecido desde 1973, casi 3,6 veces, pero la de Girón lo había hecho en una proporción ligeramente superior, de 3,696 veces, y Piedecuesta había incrementado 2,009 veces sus habitantes. Bucaramanga, por su parte, en el mismo periodo, había llegado a ser 1,175 veces más poblado que lo que había registrado en el censo de 1973 (Ver cuadro 4).

De esta manera, se quebraba el triángulo del área urbana central prevista en la planeación de 1979, para indicar la necesidad de vincular al Municipio de Piedecuesta a la institucionalidad del Área Metropolitana de Bucaramanga, como en efecto ocurrió en 1985.

Cuadro 4. *Comparativa de censos*

Censo	B/manga	Floridablanca	Piedecuesta	Girón
1973	296.657	43.870	26.020	21.272
Resto	6.325	5.531	8.766	10.712
1985	352.326	143.824	48.286	50.570
Resto	10.922	5897	13.616	11.479

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

A partir de entonces, agotado como estaba el suelo urbanizable en la meseta, los urbanizadores formales fijaron su atención en las tierras que mediaban entre el tejado Moderno y Lagos del Cacique, incluidos los caminos de acceso y los alrededores de los Lagos del Cacique, abiertos como habían quedado a la vida urbana tras la construcción del Viaducto La Flora. Y aún más, ocuparon con un urbanismo de clase media los contornos de acceso a la Transversal Oriental Metropolitana.

El urbanismo popular daba entre tanto forma a Regadero Norte, y avanzaba hacia el occidente de la meseta, allende Campo Hermoso, con las obras del barrio Quinta Estrella.

Y en los suburbios continuaba el poblamiento de los contornos de la autopista Bucaramanga - Floridablanca con nuevos conjuntos de viviendas, de alta densidad poblacional, como Colseguros, a la entrada del Diamante II; Lagos IV y V Etapa y Bellavista, el Bosque, Malpaso (1985) y nuevos desarrollos de Cañaveral (1985-1993); en Girón se construía el barrio El Palenque en la cabecera de la zona industrial (1985), y en Piedecuesta se iniciaba el poblamiento campestre del Valle de Mensulí con el Conjunto Campestre Santillana (1989).

El censo de 1993 confirmó la tendencia que empezaba a marcarse en 1985, conforme a la cual, Piedecuesta y Girón crecían poblacionalmente a una tasa superior a la de Floridablanca y a la de Bucaramanga (ver Cuadro 5) como consecuencia del foco de atención que habían fijado las urbanizaciones sobre tierras urbanizables más económicas que las de Bucaramanga y Floridablanca y del consiguiente desplazamiento de la fuerza urbanizadora hacia esas jurisdicciones.

Cuadro 5. *Comparativa censos*

Año censal	B/manga	Floridablanca	Piedecuesta	Girón
1985	352.326	143.824	48.286	50.570
1993	414.365 (17.58%)	192.856 (34.09%)	72.631 (50.41%)	79.799 (57.8%)

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Se generaba, entonces, un desarrollo urbano asimétrico que partía de las diferentes tasas de crecimiento poblacional, pasaba por las disímiles condiciones de la oferta de tierra urbanizable y por las desiguales condiciones presupuestales y financieras, e incidía directamente sobre la capacidad para atender la demanda de servicios públicos, especialmente, en materia de salud, educación, saneamiento básico, vivienda social, y equipamiento colectivo.

Sin duda, la metropolización trajo también como consecuencia un esquema de segregación socio espacial que ha permitido distinguir, por ejemplo, entre el noroccidente y el oriente de la meseta, o entre la ciudad del costado oriental y la del costado occidental de la autopista, y unas tendencias al desarrollo especializado de actividades en las distintas cabeceras municipales.

Era necesario dar desarrollo y actualización a los lineamientos que habían sido trazados en el seno de la AMAB quince años atrás, pues estos, tan importantes y decisivos como habían sido para fundamentar la normativa del código de urbanismo y para indicar los derroteros del plan vial metropolitano, debían adaptarse a las dinámicas y a los requerimientos del crecimiento del Área Metropolitana, tanto como a la nueva normativa constitucional y legal (Ley 128 de 1994). Y así lo hizo la Junta Metropolitana con la expedición del Acuerdo 061 de 1994 por medio del cual adoptó el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano con el objeto de “*orientar las estrategias, políticas, proyectos y acciones para lograr un desarrollo integral, coherente, participativo, autosostenible y continuo para la jurisdicción de los municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta*” a partir de criterios entre los que se destacaban los siguientes: a) descentralización de actividades para descongestionar la meseta, b) desarrollo de un corredor multifuncional central del área metropolitana con usos autorizados que combinaran alta y media densidad habitacional y alta densidad de otros usos, c) afianzamiento de los corredores funcionales de los valles del Río de Oro y de Mensulí, d) incorporación, según las necesidades, de nueva áreas adicionales a las previstas en el plan AMAB como potenciales para el desarrollo y, e) optimización del uso del suelo mediante una re-densificación de las áreas ya ocupadas (AMB, 2002). Este plan, en lo relacionado con el componente físico territorial, debió ser revisado con ocasión de la entrada en vigencia de la Ley 388 de 1997.

La descongestión propuesta para la meseta respondía en buena medida a una lectura en perspectiva de la realidad metropolitana, en cuanto ya esta denotaba, desde tiempo atrás, una tendencia a la relativización de la centralidad bumanguesa, asunto que de todas maneras resulta complejo de entender dada la multiplicidad de contenidos que admite la forma conceptual de la centralidad (Roncayolo, 1988).

Para el caso, el área metropolitana de Bucaramanga experimentaba desde años atrás una segmentación de su aglomeración en torno a subáreas definidas por grandes centros de comercio y servicios de radio metropolitano (Cabecera del Llano, Cañaveral, Chimitá) que habían motivado una dinámica de poblamiento en su entorno y ponían a prueba la centralidad del centro histórico de comercio y administración de Bucaramanga, no en cuanto nodo del sistema de ciudades del área metropolitana, sino en cuanto núcleo monopolizador de la mayor cantidad y densidad de *funciones de comando* (sedes empresariales, sedes financieras, servicios avanzados, hotelería internacional, centros políticos y centros culturales, entre otros) (Ciccolella, 2009).

En este último sentido, el plan integral de desarrollo metropolitano de 1994 consideraba que sin perjuicio del fortalecimiento de Bucaramanga, de su habitabilidad y de su capacidad estructuradora y de control de usos relacionados con la actividad terciaria, se debía dar a Floridablanca, Girón y Piedecuesta, el tratamiento de *centralidades periféricas*, al tiempo que se debía promover nuevas *centralidades funcionales urbanas* a partir de la integración de actividades residenciales, laborales, culturales y recreativas así: una centralidad norte, sendas centralidades en los valles de Mensulí y Guatiguará, dos centralidades en el Valle de Río Frío, y otra más en Palogordo.

Para ello era necesario iniciar acciones con las siguientes finalidades:

- Renovación urbana en Bucaramanga para la recuperación de terrenos urbanizables,
- Consolidación del desarrollo de servicios de educación y de salud a escala metropolitana en Floridablanca
- Promoción de la vocación urbana de Girón para la prestación de servicios de turismo histórico y para la aplicación de la ciencia y la tecnología a la industria manufacturera
- Fomento de los usos de competitividad basados en ciencia y tecnología en Piedecuesta
- Articulación de usos asociados al desarrollo tecnológico, de actividades productivas y de servicios, y de construcción de vivienda sobre el valle de Guatiguará
- Definición de la zonas central y oriental, en su orden de los Valles de Río Frío y Mensulí, y de las tierras del Bajo Ruitoque, como áreas de expansión y consolidación de la zona occidental de Girón como área urbana
- Mejoramiento urbano del sector norte de Bucaramanga con rehabilitación de la antigua estación de Café Madrid y estímulo de actividades relacionadas con la promoción de servicios.

Bajo estos lineamientos adoptaron los municipios sus propios planes de ordenamiento territorial, y las fuerzas económicas públicas y privadas encausaron sus iniciativas en función de sus derroteros.

Progresivamente las Universidades se establecieron o abrieron sedes nuevas en suelo florideño, el Instituto Colombiano de Petróleo, la Universidad Industrial de Santander y algunas empresas particulares que les prestan servicios tecnológicos, adquirieron tierras o hicieron uso de las que ya tenían en el valle de Guatiguará para establecer allí centros de investigación y de servicio, el Municipio de Piedecuesta, en asocio con el Departamento y la Nación proyectan un macroproyecto de vivienda social en el valle del río Guatiguará.

En forma deliberadamente marginal y en zona limítrofe entre los municipios de Floridablanca y Piedecuesta, sobre la planicie de la Mesa de Ruitoque, se asentó una gran ciudadela que a la manera de una unidad inmobiliaria cerrada del más alto estrato, recoge a un número plural de conjuntos residenciales en los que habitan más de cinco mil personas en torno a un exclusivo Club Social, y que se encuentra dotada de su propio sistema de comercialización de servicios domiciliarios, de equipamiento urbano, y de seguridad privada que configuran un urbanismo de dormitorio para personas que satisfacen sus necesidades de abastecimiento en los centros comerciales de Cañaveral y Bucaramanga, estudian en los centros universitarios establecidos en Bucaramanga y Floridablanca, se sirve de la infraestructura de servicios de salud establecida en Cañaveral y despliega su actividad productiva en organizaciones

públicas y privadas asociadas a las centralidades o subcentralidades del área metropolitana.

En el Valle de Mensulí se desató una competencia entre desarrollos urbanísticos de altos, medios y bajos estratos. Los primeros, con la esperanza de extender sobre el valle la tendencia observada en Ruitoque Alto, y los demás, con la intención de vincular el sector con los usos del suelo predominantes en la salida norte del casco urbano de Piedecuesta. El resultado, múltiples proyectos residenciales tan disímiles como lo son las elegantes Villas de Mensulí, la Rioja, habitares de la Macarena, y Santillana, El Refugio, y La Argentina.

El entorno del centro histórico de Piedecuesta también ha experimentado el impacto la urbanización como una macha que se proyecta hacia los cerros circundantes para dar vida a los barrios San Cristóbal, Cabecera del Llano y Barro Blanco, entre otros muchos que hacen eco de la metropolización con dolencias como la congestión vehicular, la afectación del espacio público, el desorden de su vida comercial, la vetustez y precariedad de sus redes de servicios, y una latísima densidad poblacional (Torres; Trujillo).

El valle del Río Frío se ha habilitado en su extremo sur para el desarrollo masivo de vivienda de mediano estrato, mientras en su área central se promueve la prestación de servicios funerarios y el establecimiento de una zona franca de profundo impacto sobre el uso del suelo que la circunda para la construcción de centros de servicios.

En Bucaramanga, los planes de renovación urbana han permitido la demolición de casas vetustas y la subsiguiente construcción de edificios para vivienda de diverso valor y para los distintos rangos que acusa esa creciente franja de la clase media, sobre un corredor definido por las carreras 19 a 27 y las calles 56 y 9ª, al tiempo que se ha promovido la ejecución de una primera fase de modernización de la Malla Vial interna de la ciudad central con la construcción del viaducto que conectará a la carrera 9ª con el sector de Ciudadela Real de Minas y con la transversal metropolitana camino del Terminal de Transporte y la calle 105 de Provenza; y la construcción del intercambiador de Neomundo, obra que liberará un nudo de tráfico en la intersección entre la carrera 33, la vía de acceso a los barrios de Lagos del Cacique, la Transversal Metropolitana y la vía antigua a Floridablanca.

Girón, lamentablemente, no ha salido bien tratado del proceso de metropolización. La ubicación de la zona industrial en Chimitá ha enrarecido el aire con contaminantes primarios como el PM10 y en menor proporción, con óxidos de nitrógeno y contaminantes secundarios como el ozono; la instalación en su suelo del basurero metropolitano que presta servicios a decenas de municipios del departamento, genera contaminación por lixiviados, peligro epidemiológico y presencia de aves de rapiña y carroñeras. Además, la condición de municipio receptor de las aguas servidas que Piedecuesta, Floridablanca y Bucaramanga vierten sobre quebradas cuyas aguas van a parar al Río de Oro, afecta en forma grave el hábitat, la situación de municipio dormitorio obrero la hace presa fácil de las secuelas nefastas del desempleo cuando éste aparece y la proximidad de las urbanizaciones informales en los cauces del Río de Oro y del Río Frío lo hace víctima recurrente de avalanchas e inundaciones que han ocasionado profundo impacto social (PDM, 2008).



## A manera de conclusión prospectiva: Área Metropolitana de Bucaramanga. *Presente y futuro*

Una visión *endógena* del Área Metropolitana de Bucaramanga pone en evidencia una transformación progresiva de la originaria y rigurosa estructura nuclear que presentaba en sus orígenes y a mediados de los años 60, hacia una estructura que combina la preponderancia del municipio núcleo con la irrupción de nuevas centralidades que no sólo gravitan en torno a los centros históricos de administración y de comercio de los cascos urbanos de los municipios periféricos, sino a proyectos urbanísticos complejos originados por el sector privado en suelo de cada uno de estos.

Las tasas de crecimiento poblacional evolucionaron en el periodo inter-censal 1993 – 2005 en proporciones claramente reveladoras de la preferencia inmigratoria hacia municipios como Piedecuesta y Girón, si se considera que todos los municipios del área, excepto Floridablanca, aumentaron su población en mayor proporción que en el periodo inter-censal anterior, pero el incremento experimentado por Piedecuesta y Girón superó en casi el 97% y el 54% el de Bucaramanga (Ver Cuadro 6); que, tan sólo el 18,6%, 25,5% y 35,5 de los habitantes de Floridablanca, Girón y Piedecuesta son nativos de esos territorios, a diferencia de lo que ocurre en Bucaramanga, centro que registra un 60,1% de sus residentes nacidos en su suelo; y que el mismo orden de precedencia, pero con muy pequeñas diferencias porcentuales, muestran estos municipios en relación con el porcentaje de sus habitantes mayores de cinco años que han inmigrado a su jurisdicción.

Cuadro 6. *Crecimiento intercensal*

Periodo inter-censal	B/manga	Florida blanca	Piedecuesta	Girón
1938 1951	118.8%	5.66%	-6.9%	17.91%
1951 1964	104.6%	104%	35.57%	36.13%
1964 1973	29.12%	198%	17.68%	23.33%
1973 1985	18.76%	227.8%	85.57%	137%
1985 1993	17.66%	34.09%	50.41%	57.79%
1993 2005	22.86%	30.91%	60.97%	47.46%
2010 pr.	524.112	261.142	132.680	156.995

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Acorde con estas tendencias, para el año 2005 la población total de Floridablanca ha llegado a representar casi el 50% de la población bumanguesa, al tanto que Girón

y Piedecuesta registran, cada uno, casi el 50% de la población de Floridablanca y la cuarta parte de la de Bucaramanga.

Esta expansión de los índices poblacionales comporta, consecuentemente, una presión sobre la tierra de uso rural en los cuatro municipios que integran el área metropolitana, generan un incremento de los usos suburbanos mediante procesos de ocupación dispersa al margen de la oferta de servicios y coaccionan finalmente el reconocimiento de nuevas áreas de expansión.

El diagnóstico propositivo del documento directrices de ordenamiento territorial metropolitano muestra cómo Bucaramanga concentra las mayores cantidades de suelos urbanos (87.81%), seguida de Floridablanca (62,77%), al tanto que Piedecuesta presenta las mayores cantidades de suelos suburbanos (79.57%) y Girón las mayores cantidades de suelos de expansión urbana (44.31%), y que estas áreas de expansión dentro del área metropolitana, que se encuentran ubicadas en los valles del Ríos de Oro, Frío y Lato hasta la periferia norte del casco urbano de Piedecuesta y sobre el valle de Mensulí, han superado la capacidad de respuesta de los planes de expansión de las empresas de servicios públicos.

Registra, igualmente, cómo la progresiva ampliación de la frontera urbana ha acarreado como consecuencia, el desplazamiento de las actividades del sector primario hacia las laderas del macizo de Santander a lo largo del área metropolitana, circunstancia ésta que ha provocado la sustitución de bosques de ladera por pastos y cultivos de hortalizas y frutales en un proceso que afecta la estabilidad de la capa vegetal y la hace presa frágil de la erosión en presencia de inviernos crudos, como se podría suponer ante la presencia de extensas áreas de derrumbes que acusan las montañas del oriente del área metropolitana.

La disponibilidad de tierras aptas para la agricultura se disminuye, además, por grandes proyectos metropolitanos del tipo de la represa del Río Tona y sus obras anexas al embalse de Bucaramanga y el macroproyecto Pienta en la zona de Guatiguará.

La distribución de las actividades económicas por el suelo del área metropolitana aún evidencia una alta concentración en la primera centralidad, llamada en el plan integral de desarrollo metropolitano como centralidad central, en proporciones que no guardan simetría con las que se observan en los cuadros de distribución poblacional. Un buen indicador de esta circunstancia se encuentra en el número de establecimientos económicos asentados en cada uno de los municipios, pues para el año 2005, Bucaramanga superaba en 4,5, 7,2 y 10,8 veces el número de establecimientos asentados en su orden, en Floridablanca, Piedecuesta y Girón. No obstante lo anterior, debe reconocerse que ha operado una considerable descentralización de las actividades médico asistenciales hacia el municipio de Floridablanca, de actividades de industria pesada y acopio mayorista hacia el municipio de Girón, y de actividades recreativas y de investigación hacia el municipio de Piedecuesta.

Por su parte, tanto la localización dispersa de los habitantes, como el desarrollo de actividades de trabajo, estudio y de demanda de bienes y servicios, generan intensos e intrincados flujos de movilización cruzada que convergen, sin embargo,

mayoritariamente, hacia Bucaramanga, se canalizan preponderantemente (en un orden del 55%) hacia el transporte colectivo aunque con una tendencia al alza en el empleo del transporte individual, situación que impacta negativamente la movilidad por la malla vial interna que acusa un reconocido mal estado de conservación y congestiona las vías de acceso y salida a Bucaramanga dado que la infraestructura de conectividad vial entre esta centralidad central y los restantes municipios no ha evolucionado en forma significativa desde los últimos años del siglo pasado y, por el contrario, acusa una afectación sensible por causa de la destinación exclusiva del tercer carril de la autopista y de algunos tramos de vías arterias de Bucaramanga al sistema masivo de transporte *Metrolínea*, sistema que hasta el momento acusa graves inconvenientes en la captura del mercado y en la satisfacción de las necesidades de transporte de sus usuarios potenciales.

La falta de conciencia ciudadana, las deficiencias de control y vigilancia y La debilidad de recursos de las autoridades competentes, la falta de una adecuada coordinación institucional, el desbalance en la relación oferta y demanda y la falta de recursos del presupuesto para el mejoramiento de la malla vial, entre otros, son el común denominador en el estudio comparado de las condiciones de movilidad en los municipios del Área Metropolitana.

Se trata de factores que hacen más compleja la vida económica tradicionalmente débil de estos municipios, vinculada fuertemente hasta mediados del siglo XX al sector primario, y en los últimos años de esa centuria afincada sobre el crecimiento de la industria de la confección de prendas de vestir, el fortalecimiento de la industria avícola, el posicionamiento de sus instituciones de salud y de educación superior en el nororiente colombiano y la consolidación de su rol nodal frente al mercado regional en relación con el mercado nacional y binacional colombo venezolano merced a las ventajas que para su sector terciario representó el paso determinante de las vías nacionales camino de los mercados de Venezuela y de los Puertos caribeños colombianos.

Hoy, el menoscabo de las relaciones binacionales entre Colombia y Venezuela, corre parejo con el deterioro de las vías que comunican a estos municipios con Bogotá, con Barrancabermeja, Cúcuta y Barranquilla y que son sustituidas como cauce del flujo central vehicular del país, por otras cuyo trazado elude el quebrado suelo santandereano.

Es un hecho que en los últimos años, y en particular en el 2011, decreció la participación de los productos no tradicionales en el total de las exportaciones del departamento, al tanto que el resultado final de la balanza comercial resultó determinado por la exportación de derivados del petróleo, productos que ciertamente, no tienen su origen en los municipios del Área y que aumentaron su participación en las exportaciones totales del Departamento, del 58% en el 2010 a 70% en el 2011. El otro 30% se nutre de un número plural de pequeños rubros entre los que se cuentan el calzado, los artículos de joyería, las prendas de vestir de punto, los trozos y despojos de aves de corral, cacao en crudo o en grano, chocolates sin adición de azúcar, hilados, cigarrillos, fibras sintéticas, pieles y cueros, especialmente.

Se trata, sin embargo, de actividades desarrolladas por un micro empresariado

que participa en negocios de baja inversión que se centran, en su mayoría, en el sector del comercio y de los servicios y en cuya estructuración jurídica prima la organización individual de las personas naturales, si bien como resultado de la política de emprendimiento se observa un repunto de la estructura societaria en la modalidad de la nueva figura de sociedades por acciones simplificadas. En tales condiciones, no es extraño, entonces, que las cifras muestren que un porcentaje cercano al 80% de las empresas creadas a comienzos de la última década, hayan desaparecido a la fecha.

Ahora bien, una perspectiva *exógena* debe partir de la consideración del entorno regional del Área Metropolitana, que constituye su área de influencia.

Al nororiente inmediato, como una resurrección del distrito minero que motivó la constitución del Real de Minas, se levanta el Páramo de Santurbán con sus promisorios yacimientos de oro y plata que concitan los más variados intereses económicos enfrentados por la antitética relación que surge entre la explotación minera y la sostenibilidad de un rico ecosistema dotado de pródiga flora, decenas de lagunas y cientos de riachuelos que constituyen las fuentes de las que se sirven aguas abajo, los acueductos del área metropolitana. Más allá de los confines del departamento, en este sentido extiende su influencia sobre el suroccidente del departamento de Norte de Santander y muy particularmente, sobre los municipios de Silos, Chitagá, Cácuta, Mutiscua, Labateca, Toledo, Pamplona, Pamplonita y los municipios del área metropolitana de Cúcuta, que son San José de Cúcuta, Los Patios, Puerto Santander, San Cayetano, Villa del Rosario y Zulia.

Al Noroccidente contiguo, por la vía que desde los años 70 del pasado siglo la comunica con el Mar Atlántico, influencia la vida de Rionegro, El Playón, San Alberto y Aguachica, municipios que le proveen de productos como cacao, café, carne de res, y en menor escala arroz, yuca, plátano, maíz, y cítricos variados, aunque al Sur del Cesar, estos pierdan día a día terreno frente al cultivo de la palma africana.

Al occidente próximo, San Vicente de Chucurí, Betulia, Sabana de Torres, Cimitarra, Barrancabermeja y Puerto Wilches se erigen en las tierras otrora salvajes y protegidas por los Yariguíes del espíritu avasallador de los colonizadores veleños, para dar forma a la Provincia de De Mares que da cobijo a una profusa actividad asociada a la explotación y refinación de hidrocarburos en combinación con la práctica extensiva de la agroindustria vinculada a la producción de aceite de palma, cacao y piña. Allí, en un punto del cauce del río Sogamoso localizado a 75 kilómetros de su desembocadura en el Río Magdalena y 65 kilómetros después de la unión de los Ríos Suárez y Chicamocha, se construye una presa que tendrá una capacidad instalada de 820 MW.

Por el Noroccidente, allende el cauce del Río Magdalena, se encuentra el Sur del Departamento de Bolívar, con sus tierras históricamente aisladas e incomunicadas, ricas en ríos, ciénagas, montañas, vertientes y humedales, y fértiles para el arraigo de una economía subterránea que compite con los cultivos de aceite de palma y cacao y la minería del Oro (De la Hoz, 2009), y al centro y suroccidente, el mismo río por medio, impacta la vida de Puerto Triunfo y Yondó en el Oriente antioqueño.

Al sur, a lado y lado del eje vial que comunica al Área Metropolitana de Bucaramanga con Boyacá, se encuentra el enérgico corredor turístico asociado a la historia, a la práctica de deportes extremos y al paisajismo, en composición con el cultivo de caña de azúcar, guayaba y otros géneros agrícolas que alimentan la industria del dulce y prometen participar en un futuro en la competencia que convoca la producción de biocombustibles.

Y al oriente, influye a los municipios de la provincia santandereana de García Rovira, la de menor densidad poblacional (3.93%) y más altos índices de necesidades básicas insatisfechas (41.43%) y de miseria (16.96%), cuya vida económica de estructura minifundista se encuentra vinculada casi en su totalidad al sector primario y centrada en el cultivo de tabaco, papa, maíz, trigo, caña, hortalizas, frijol, café, y frutales y en la crianza y engorde de ganado bovino con sus aportes en carne, renglones que asocian a una frágil, informal y artesanal industria de productos lácteos.

No obstante estas fragilidades, en su conjunto el área metropolitana presenta una variada configuración que le ha permitido prospectar una dinámica para desarrollar a través de un sistema de círculos concéntricos organizados desde el centro urbano metropolitano, pasando por un anillo de preservación ambiental que coincide con las tierras de montaña del macizo de Santander, un anillo turístico y agrícola que gravita en torno a las economías de Lebrija y Piedecuesta asociadas al sector primario de la economía, un anillo minero y agroindustrial establecido en el Magdalena Medio santandereano, y un anillo turístico que corre por los contornos de los cañones de Pescadero, del Chicamocha y que articula con San Gil, Barichara y El Socorro.

Tan variopinto panorama la obliga a asumir integralmente la connotación de centro de convergencia económica que le caracteriza como área metropolitana, y a fortalecer, en consecuencia, la oferta de servicios hospitalarios y educativos de primer y superior nivel, y el liderazgo articulador necesario para proyectar el escenario de ventajas complementarias que recoge, hacia el marco de la economía global.

El área metropolitana debe fortalecer las relaciones sinérgicas entre sus municipios y las fuerzas que impulsan los sectores estratégicos para el desarrollo del departamento, a saber: la energía, en particular la actividad relacionada con la creación de infraestructura de generación eléctrica; la minería asociada al petróleo y a la explotación sostenible de la riqueza aurífera; el desarrollo agroindustrial en perspectiva de la producción de biocombustibles a partir de la Palma, la caña de Azúcar y el maíz, pero sin descuido de renglones tradicionales como el cacao, el tabaco, la guayaba y la piña; y el turismo (Ibídem).

Pero, para ello es necesario que de la mano con el Departamento adelante acciones pertinentes para robustecer la red de relaciones de complementariedad que reclaman las economías de sus municipios y de los de su área de influencia en orden al impulso del desarrollo regional, al reparto equitativo de las oportunidades y de los beneficios. En ese sentido se orientó el Plan de Desarrollo Departamental 2008 2011 con el propósito de promover la internacionalización de sus economías, el aumento y mejoramiento la oferta turística, el fortalecimiento de las condiciones de vida de

los centros de producción agrícola en su entorno y la vinculación más activa de su economía a las actividades agroindustriales y petroquímicas del Magdalena Medio.

Todos estos buenos propósitos, sin embargo, demandan canales de comunicación física y virtual que permitan la interrelación de los municipios y su relación en tiempo real con el mundo. Ciencia, tecnología y carreteras constituyen el presupuesto insoslayable de la viabilidad de estos cometidos.

Cumplido el periodo de vigencia del Plan Departamental Santander incluyente, el resultado no favorece la perspectiva del mejoramiento de la conectividad vial del área con el país y con los países vecinos.

De una parte, no hubo avances reales en el mejoramiento de las vías, y por el contrario, las dos olas sucesivas de invierno que azotaron al país en los años de 2010 y 2011, pusieron en evidencia graves problemas estructurales asociados con la existencia de coluviones que afectaron las carreteras que comunican al área metropolitana con Barrancabermeja, la Costa Atlántica, Bogotá y Cúcuta en términos que *ad portas* de la nueva ola invernal al inicio del tercer mes del 2012 han prendido alarmas que indican que Santander no está preparado para afrontar una emergencia como la ocurrida en el año precedente.

De otra parte, el plan general de transversalización de las vías nacionales dibuja un nuevo mapa vial nacional que deliberadamente huye de las tortuosas y quebradas montañas de Santander, potencia los Llanos Orientales Colombianos y Occidentales Venezolanos y los conecta directamente con Pamplona y con Bogotá, ciudad que une por la vía de la Transversal del Carare<sup>7</sup> con la Troncal del Magdalena; al tiempo que le da salida al oriente antioqueño, camino de Barranquilla, a través del Puente de Yondó y del trazado de la Ruta del Sol (AMB 2011).

Así las cosas, las carreteras que hoy conectan al área metropolitana con la región y con el país acusan graves problemas estructurales que las hacen proclives a procesos sucesivos de deterioro, pero, además, el área metropolitana de Bucaramanga ha venido perdiendo y perderá de manera igualmente progresiva, la posición geoestratégica que adquirió durante los últimos cuarenta años merced a la construcción de la carretera troncal del Norte obedeciendo a un trazado que la convirtió en un privilegiado punto de paso a Venezuela y a la Costa Atlántica Colombiana (Ibídem).

Ante este panorama desalentador urge la creación de sinergias entre las fuerzas vivas de los dos Santanderes para dinamizar proyectos de vieja data que no han gozado de la prioridad que ameritan, como lo son la vía Bucaramanga-Cúcuta por el Alto El Escorial (proyecto que se encuentra en fase de actualización de estudios y diseños fase III); la conexión entre Café Madrid y La Gómez proyecto que daría solución definitiva a los problemas de conectividad del área metropolitana de

7 El proyecto Transversal del Carare, está contemplado en las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014 -Prosperidad para todos- que contempla el aprovechamiento de Corredores Prioritarios para la promoción de la Prosperidad para asegurar la articulación de los corredores troncales, facilitar la conectividad y garantizar la accesibilidad regional.

Bucaramanga con Barrancabermeja y su puerto multimodal y con la Costa Atlántica, vía Ruta del Sol y que cuenta con contrato para estudios fase I.

Compromete, igualmente, a los gremios, a la Gobernación y a la representación política del área metropolitana a la dinamización de proyectos de conectividad interna como la construcción del anillo vial externo metropolitano, la construcción del tercer carril de la autopista Floridablanca Bucaramanga, la extensión de la Transversal metropolitana desde Bucarica hasta Piedecuesta.

## REFERENCIAS

- Arenas Emilio. (1982). La Casa del Diablo. Impresores colombianos S.A.-Urbanas S.A., Bucaramanga.
- Arenas Emilio. (2006). Siete leguas. Proceso histórico de poblamiento y posicionamiento urbano en Santander. Universidad Santo Tomás, Colección Fray Bernardo de Lugo, o. 2, Bucaramanga.
- Arenas, Emilio. (2009). La Payacuá. (Sic) Editorial, Bucaramanga.
- Área Metropolitana de Bucaramanga. (2011). Directrices de ordenamiento territorial metropolitano 2011.
- Bejarano, Jesús Antonio. (1976). El fin de la economía transportadora. En La nueva historia de Colombia, Biblioteca Básica Colombiana del Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá.
- Cámara de Comercio de Bucaramanga, Observatorio de Competitividad en [www. COMPITE360.com](http://www.COMPITE360.com) Recuperado enero de 2012.
- CINEP. Poblamiento: por los breñales de Santander, en Colombia País de regiones, Tomo 2. Santafé de Bogotá, 1998, [www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/región2/capla.htm](http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/geografia/región2/capla.htm) el12. Recuperado enero de 2012.
- Ciccolella Pablo et al., Globalización y transformaciones de la centralidad histórica en Buenos Aires, Centro-h, número 3,2009, Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros históricos, Ecuador, Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=115112536008>
- De la Hoz, Joaquín Vilorio, Economía y conflicto en el Cono Sur del departamento de Bolívar, en: Documentos de trabajo en economía regional, año 2009. [https:// quimbaya.anrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-110.pdf](https://quimbaya.anrep.gov.co/documentos/publicaciones/regional/documentos/DTSER-110.pdf). Recuperado enero de 2012.
- Duque Castro María Fernanda. (2004). Comerciantes y empresarios de Bucaramanga (1857-1885): una aproximación desde el neo-institucionalismo. Recuperado en [http:// www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/rhcritica/29/comerciantes.pdf](http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/rhcritica/29/comerciantes.pdf)
- Galán Gómez, Mario. (1947). Geografía económica de Colombia. Tomo VIII, Santander. Bucaramanga: Imprenta Departamental de Santander-Sección de publicaciones de la Contraloría Nacional, p. 137. [www.floridablanca.gov.co/site/](http://www.floridablanca.gov.co/site/)

index.php?option= com.

- García, José Joaquín, Crónicas de Bucaramanga, SIC Editores, 2000. [http://www.sogeocol.edu.co/Ova/fronteras\\_evolucion/proceso/republica\\_1819.html](http://www.sogeocol.edu.co/Ova/fronteras_evolucion/proceso/republica_1819.html), Recuperado el 1 de febrero de 2012.
- García Parra Álvaro. (1994). Área Metropolitana de Bucaramanga. Modernización vial en Marcha, AMB, Diciembre.
- Guerrero Rincón Armando. (1997). Finanzas y administración del cabildo de la ciudad de San Juan de Girón. Revista Historia Crítica No. 14, Diciembre.
- Harker Valdivieso Roberto. (1992). Bucaramanga. Los inmigrantes y el progreso, 1492-1992.
- Harker, Roberto. (1977). *...Y sucedió en Bucaramanga*. Biblioteca Santander Volumen XXXI, Academia de Historia de Santander, Bucaramanga.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1984). Santander. Aspectos Geográficos.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1984). Santander: aspectos geográficos, Bogotá.
- Jaimes Botía, Samuel. (El proyecto: La Ciudadela real de Minas de Bucaramanga: una frontera del conocimiento de la arquitectura moderna en Colombia. Revista M.
- Facultad de Arquitectura. Universidad Santo Tomás Bucaramanga (Col). Julio - Diciembre 2008. <http://www.urbanas.com.co/siteflash/1.%20PROCESO%20GERENCIAL/Manual%20de%20Calidad/GER-MA1%20MANUAL%20DE%20CALIDAD.pdf>
- León Guarín, Libardo. (1983). Bucaramanga en vísperas de 2 siglos. Contraloría General de la República. Bogotá.
- La Opinión, 23 de junio de 2011, Vanguardia Liberal 15 de febrero de 2012.
- Lleras, Roberto. La arqueología de Santander: Los Guanes. Tomado del Libro Arte de La Tierra - Muiscas y Guanes de la Colección de Tesoros Precolombinos, del Fondo de Promoción de la Cultura, del Banco Popular, 1989, y recuperado el 27 de febrero de 2011. [http://www.colarte.com/recuentos/PRECOLOMBINO/Precolombino Guane/RecuentoLleras.htm](http://www.colarte.com/recuentos/PRECOLOMBINO/Precolombino%20Guane/RecuentoLleras.htm).
- Navas Corona, Alejandro. (2009). El descubrimiento de la tumba del Cacique Guanentá, Bucaramanga, SIC.
- Néstor José Rueda Gómez, Jaime Álvarez Fuentes, “Historia urbana de Bucaramanga 1900 - 1930” En: Colombia 2001. ed: Universidad Industrial de Santander.
- Martínez Garnica, Armando (1996). Pueblos de Santander: Procesos de Desarrollo Urbano.
- Martínez Garnica, Armando y Guerrero Rincón Amado Antonio. (1995). La provincia de Soto. Los orígenes de sus poblamientos urbanos. Colección Historia Regional. Escuela de Historia de la UIS, Bucaramanga.



- Martínez Roa, Alejandro, Acevedo Tarazona Álvaro y Martínez Garnica Armando. (1994). *Floridablanca, Historia de su poblamiento y erección parroquial*. Alcaldía Municipal de Floridablanca y Casa de la Cultura Piedra del Sol, Bucaramanga.
- Martínez Garnica, Armando y Guerrero, Armando. (1999). *La provincia de Soto*, UIS.
- Ministerio de la Protección Social, Observatorio del Mercado de Trabajo y la Seguridad Social IMEBU, Estudio del mercado de trabajo área metropolitana de Bucaramanga 2008, consultado en [http://www.minproteccionsocial.gov.co/Documentos%20y%20Publicaciones/\(SANTANDER\)%20ESTUDIO%20DEL%20MERCADO%20DE%20TRABAJO%20%C3%81REA%20METROPOLITANA%20DE%20BUCARAMANGA%202008.pdf](http://www.minproteccionsocial.gov.co/Documentos%20y%20Publicaciones/(SANTANDER)%20ESTUDIO%20DEL%20MERCADO%20DE%20TRABAJO%20%C3%81REA%20METROPOLITANA%20DE%20BUCARAMANGA%202008.pdf)
- Ortega Noriega Sergio. (1999). *Breve historia de Sinaloa*, Primera edición, Fondo de Cultura Económica, México D.F.
- Olarte Carreño Augusto. (2006). *La construcción del ferrocarril de Puerto Wilches a Bucaramanga – 1870 a 1941-* SIC editorial, Bucaramanga.
- Ogliastri, Enrique. (2005). *El sueño de la industrialización*, en *Nuestro Santander, Vanguardia Liberal*.
- Plan de desarrollo departamental, Santander Incluyente, <https://www.uis.edu.co/webUIS/es/investigacionExtension/documentos/docInteres/pddSantanderIncluyente.pdf> Recuperado febrero de 2012.
- Puyana Puyana Armando. (1982). *Epílogo del libro La Casa del Diablo*, Impresores colombianos, Bucaramanga.
- Ramos Peñuela Aristides. (2009). *Bucaramanga, una ciudad republicana*, en: revista credencial Historia, edición 234, Junio.
- Raymond, Pierre. Santander. (1989). *El algodón y los tejidos del siglo XIX: los primeros intentos fabriles*, en: *Revista Credencial Historia* No. 255, Bogotá. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/marzo2011/santander-algodon-tejidos-siglo-XIX> Recuperado Febrero de 2012.
- Roncayolo Marcel. (1988). *La ciudad, Paidós ibérica*, España. *Planes maestros de movilidad Floridablanca, Bucaramanga, Girón y Piedecuesta 2011-2030*.
- Rodríguez Navas, Jaime Enrique. *Aspectos jurídicos del alumbrado público*, en: *Regulación eléctrica. Estudio Jurídico*. Universidad Externado de Colombia, 2003.
- Rivera Mejía José del Carmen. (1999). *Bucaramanga alrededor de los hechos*. SIC, Bucaramanga.
- Rueda Cáceres Liliana. (2005). *En cuerpo y alma: Casas bumanguesas 1778 1966* Colección el sueño de la hormiga UNAB, febrero.
- Rueda Gómez Néstor José. (2003). *Bucaramanga -paradojas de un ordenamiento urbano-*, Universidad Santo Tomás, Bucaramanga.

- Torres Trujillo (2006). Población de Piedecuesta. David Ricardo Torres Suárez; Karol Tatiana Trujillo Castellanos. Universidad Pontificia Bolivariana de Bucaramanga. Recuperado de: [www.acalis.piedecuesta.com/pages.piedecuesta.historia.aspx](http://www.acalis.piedecuesta.com/pages.piedecuesta.historia.aspx). Mayo de 2012.
- Villamizar B. Édgar Ramiro. La Actividad Empresarial en Santander 1900 -1960: Algunas Características, en: Cuadernos de administración Vol. 12 No. 16 (1990), Universidad del Valle. [dintev.univalle.edu.co/revistasunivalle/index.php/.../article/.../973](http://dintev.univalle.edu.co/revistasunivalle/index.php/.../article/.../973) Recuperado enero de 2012.
- Vanguardia Liberal, 14 de octubre de 2010.
- Vanguardia Liberal, 13 de octubre de 2011, 19 de noviembre de 2011, 01 de diciembre de 2011.
- Vega Cantor Renán. (1990). Librecambismo económico y artesanado en Colombia. Biblioteca Luis Ángel Arango, Blablaa Digital. Boletín Cultural y Bibliográfico, No. 22, Vol. XXVII, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/publicaciones/banrep/boletin/boleti5/bol22/liberalis.htm> Recuperado febrero de 2012.