

El desarrollo urbano de Tunja: de las primeras trazas al modelo de crecimiento planeado¹

*Lida Buitrago Campos**

Resumen

El objeto de estudio es la ciudad intermedia de Tunja, declarada patrimonio nacional en 1959, que por sus características de capital de departamento posee variables interesantes dentro de la interpretación, ejecución de las políticas públicas y la visión que se poseía de la ciudad con el paso del tiempo. En efecto, el desarrollo de la investigación toma como elemento conductor la concepción que se tenía de territorio de ciudad rural en la época prehispánica y la visión que tendría de una ciudad urbano rural a partir de la conformación de una estructura denominada como urbana. Resulta importante enfatizar que la reflexión está encaminada a confrontar la imagen de ciudad urbana con su territorio y el crecimiento concebido mediante su expansión.

Palabras clave: desarrollo urbano, ciudad intermedia, políticas urbanas, planes urbanos.

Tunja urban development: From the first grids to the model of planned growing

Abstract

The case study is the intermediate city of Tunja, declared National Heritage Site in 1959. It is the capital of the Department of Boyacá, and it has very interesting conditions in the field of the interpretation and execution of Public Policies, in the view that the city had in time. This research is part of the process of my Doctoral Thesis Project about the case of Tunja as an intermediate heritage city. The development of the research is directed by the concept of territory in the rural cities during the Pre-Hispanic Age, and the view that the city would have as a rural-urban city from the formation of an “urban” structure. It is important to highlight that this research is focused on the comparison of the city image within its territory and the planned growth through its urban expansion.

Keywords: urban development, intermediate city, urban policies, urban plans.

* Arquitecta, Universidad de La Salle; Magister Restauración Arquitectónica, Universidad de Valladolid España; candidata Doctorado Ordenamiento Territorial y Planeamiento Urbano, Universidad de Valladolid; docente e investigadora en diferentes universidades públicas y privadas. Actualmente es catedrática de la Facultad de Ciencias del Hábitat Programa Arquitectura, Universidad de La Salle. Correo electrónico: lbuitrago@unisalle.edu.co

¹Esta investigación hace parte del proceso de construcción de la tesis doctoral sobre el estudio de caso de Tunja como ciudad intermedia patrimonial.

El desarrollo urbano de Tunja: de las primeras trazas al modelo de crecimiento planeado

Lida Buitrago Campos

Introducción

La construcción de ciudad parte de los intangibles del límite del territorio, del poder entender la espacialidad desde el ámbito donde el individuo se moviliza. Por tal motivo, para reconstruir este concepto desde el imaginario de las culturas prehispánicas colombianas y, en nuestro caso, la chibcha, se debe partir que se encontraban en un proceso de desarrollo, lo cual se confrontaría con los debidos procesos que tenían las ciudades europeas antes de la colonización. Este territorio se reinterpretaría a partir de los españoles desde los lineamientos que implantarían en las ciudades por conquistar. Por tal motivo, la ciudad se ve inmersa dentro de un territorio que incluye el término urbano.

En efecto, este proceso de crecimiento de la ciudad estaría enmarcado a partir de los acontecimientos del ámbito nacional, tanto como el traslado de políticas a nivel internacional, implantadas hacia la visión que se quería de ciudad. Esto, asimismo, se articula con los conceptos de imagen de ciudad planeada con las dinámicas sociales y el dominio de la propiedad. No obstante, se debe determinar cuál es la relación entre desarrollo, expansión y territorio.

Estos análisis se basan en el proceso que ha generado la municipalidad de Tunja en comprender las dinámicas de desarrollo de la ciudad mediante las políticas urbanísticas, planteándose un futuro de ciudad que requiere otros ingredientes por analizar que –por su desarticulación entre planeación y dinámicas sociales, culturales y ambientales– no han sido consecuentes con las etapas que ha atravesado la ciudad.

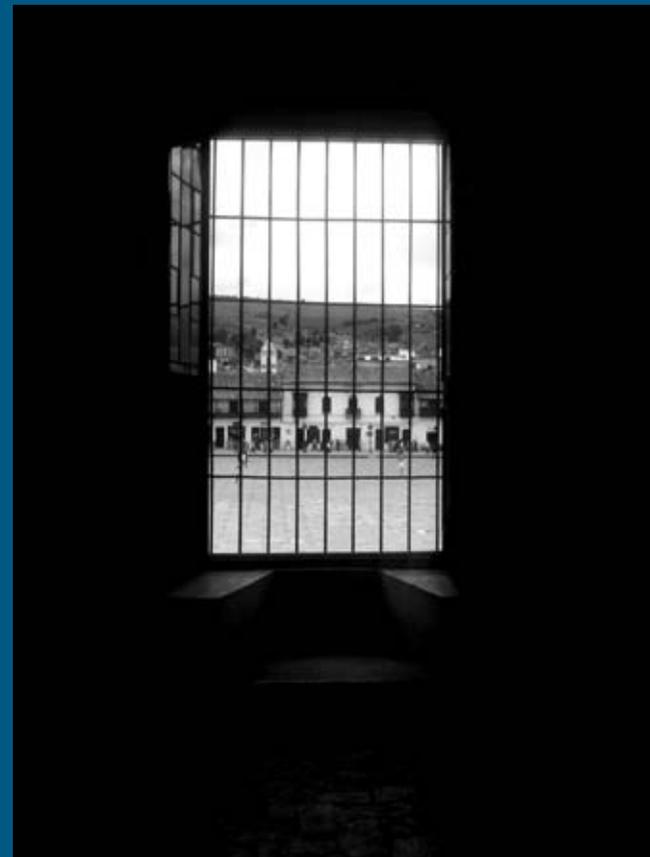


Foto: Cindy Velázquez
Estudiante del Programa
de Arquitectura

Metodología

Este documento en primera lugar parte de determinar el área de estudio desde el territorio, definido como Tunja en la época prehispánica, como referencia para entender el proceso de transformación, La investigación inició desde la historiografía urbana con base en fuentes primarias y secundarias confrontadas mediante la cartografía existente, como los planos históricos, como las bases aerofotográficas en el periodo 1939-1996.

Esta revisión bibliográfica de los diferentes planes que ha tenido la ciudad, apunta a la confrontación de los impactos de estos procesos basados en las aerofotografías de la ciudad en diferentes periodos y en los documentos que han apoyado esta transformación según la visión que se pretendía para la ciudad.

Evolución histórica y transformación urbana de la ciudad de Tunja. La yuxtaposición de la estructura indígena y la traza española

Tunja fue fundada en 1539 por Gonzalo Suárez Rendón, en el mismo lugar donde se encontraban la cultura muisca de la familia indígena chibcha (de origen centroamericano). Recuérdese que la cultura muisca se ubicó en el altiplano cundi-boyacense sobre una extensión superior a 3000 km², región caracterizada por ser apta para la agricultura y poseer grandes recursos naturales (madera, sal y esmeraldas). Las actividades que realizaban los muisca se concentraban en la agricultura, caza, pesca y producción artesanal, y dentro de esta última labor se destaca la elaboración de una pieza llamada *tunjo*. Precisamente,

[...] el origen del nombre de Tunja, Junza o Tchunza, significa varón prudente. Tunja era el nombre que daban los chibchas al cacicato de los zaques, cuyo extenso territorio comprendía los pueblos de Hunza o Tchunza (capital sede de Cacicato), Ramiriquí, Turmequé, Tibasosa, Tenza, Garagoa, Somondoco, Lenguazaque, Tuta, Motavita, Sora y otros pueblos indígenas más pequeños (Ocampo L., 1989).

La cultura muisca estaba conformada por cinco confederaciones a su vez y constituida por 52 tribus, tal como se muestran algunos aspectos a continuación.

La Confederación de Hunza o Tunja abarcaba algunas zonas de clima frío al norte de Cundinamarca y gran parte de Boyacá y era gobernada por el zaque. A la llegada de los españoles estaba conformada por los cercados de Quemuenchatocha, Quiminza o Aquiminzaque y el del hermano del zaque. Éstos se ubicaron entre los límites del barranco de San Laureano y San Francisco; en medio del barranco de San Francisco y Santa Lucía, el cercado de Boyacá y el mercado de Santa Lucía; el cercado Quemado en el oriente de la ciudad y el cercado del norte, donde se construiría el templo de Goranchaga (Hernández Ramírez, 1978: 52-55).

La traza de la ciudad se ubicó sobre el antiguo cercado de Quiminza, sede del zaque Quemuenchatocha. Su permanencia en el mismo lugar se justificó con un cambio de poder menos violento dentro de los indígenas. La posición estratégica de la ciudad dentro de la cordillera oriental a 200 leguas del mar, originó que se desprendieran de ella dos ramales en forma de U que conducirían a los diferentes centros de actividad.

El acto de fundación de la ciudad se realizó en los terrenos del zaque en el lugar donde se encuentra el convento de San Agustín. Este lugar sirvió a los españoles como sitio de observación de la cultura indígena, con el fin de redefinir los caminos en función de la traza española. Esta información serviría para el emplazamiento definitivo basándose en la superposición de sus equipamientos y recorridos, a partir de la religión¹.

Al poco tiempo se comenzó la repartición de las tierras entre los pobladores; está estuvo a cargo de Alonso de Paniagua, nombrado medidor de estancias y solares. La distribución partió de lo dispuesto en las ordenanzas en las ciudades indianas, mediante la fórmula de Hipódamos de Mileto (Dameró)², consistente en una cuadrícula perfecta en torno a una plaza principal. “Esta plaza principal está conformada por un cuadrado de 174 pasos por cada lado, que se diferenciaba al de las manzanas que solo poseían 150 pasos” (Martínez Silva, 1973). Las cuadras cerradas separadas entre sí mediante calles de ancho uniforme y longitud equivalente a los lados, que se cruzaban en ángulos rectos por sus costados, distribuidas alrededor de la plaza principal donde se ubicaron los símbolos del poder real (picota y horca), eclesiásticos (iglesia) y civil (cabildo). Las cuadras a su vez estaban divididas en cuatro solares, distribuidos así: descubridores y luego los pobladores.



Figura 1. Vivienda de Tunja del siglo XVI.

Fuente: la autora.



Figura 2. Vivienda de Tunja del siglo XVII.

Fuente: la autora.

La traza de las calles fue bastante irregular por las condiciones del terreno y la falta de pericia del alarife que intervino en ello (Wiener García, 1991); en los primeros años, el cabildo repartió 77 solares, 70 huertas, 11 estancias, 44 caballerizas, en una cuadra unos bohíos viejos y cercado indígena, definidas por un cercado alrededor de una capilla en madera y paja.

Las calles paralelas al monte, que hoy se llaman carreras, eran diez en total, porque a dos cuadras de la catedral la pendiente se hace brusca y no se puede edificar. La plaza estaba entre la tercera y la cuarta. Las calles perpendiculares a éstas, que hoy se llaman calles, eran quince; la plaza quedaría en la calle sexta o Calle Real y la séptima. En el extremo septentrional de la ciudad, ya en su arrabal, las calles no guardan el orden; el resto de cuadras eran irregulares y no estaban tiradas a cordel. La décima es la última calle que corre sin interrupción de un extremo a otro, formando las restantes una especie de laberinto de calles que se cortan en semiplazas o terminan ante otro edificio³. El casco urbano era casi un cuadrado⁴.

El 15 de mayo de 1551 se planteó la posibilidad del traslado al Valle de Sáchica, por los rigores del clima, la escasez de

agua y leña. Esta situación no se llevó a cabo posiblemente por el desarrollo que poseía la ciudad en esos momentos y la tradición del indígena. Luego, el problema del agua se comenzó a solventar, trayéndola de las fuentes Grande y Chiquita, a partir de trabajos de cañería desde la Loma de los Ahorcados (alto de San Lázaro), pero duró muy poco. En 1580 se instala una fuente pública en la plaza principal, con pilas en barrios y en conventos de ambos sexos; las aguas eran traídas de la Quebrada Barón en Tras del alto. La planta urbana se empieza a consolidar a partir de 1551. En la plaza principal se ubicaron los entes administrativos y eclesiásticos (Franciscanos) en 1550, Dominicos en 1551, Agustinos en 1585 y Jesuitas en 1611.

El esplendor de la Colonia y el estancamiento en la Independencia

Esta época de gran esplendor para la ciudad considerada uno de los centros administrativo y políticos del país, reflejado en la belleza de sus edificaciones civiles, militares y religiosas que se distribuyeron en toda la traza de la ciudad. Este desarrollo origina un aumento en la población y, por supuesto, en la cantidad de feligreses que correspondían a cada una de las parroquias, planteando así la posibilidad de dividir a la ciudad en 1616 en tres parroquias. Para ese entonces la ciudad contaba con 6200 habitantes, pero la decisión se prorroga por los intereses económicos del párroco de ese momento. En abril y julio de 1623 se define la división de la ciudad en tres parroquias: La Catedral (Santiago), Santa Bárbara y Las Nieves (Cortés Alonso, 1985). Aquí se puede mencionar que se tiene la primera aproximación a la conformación de barrio.

La Catedral

Esta parroquia estaría conformada por 35 manzanas, comprendida por 155 casas y 3 de ellas desocupadas. Dentro de esta misma parroquia se alcanzaban a ver tres zonas: una la conformaban las viviendas que enmarcaban la plaza principal, otra las aledañas a la iglesia de Santa Clara y los arrabales de Santiago (habitadas de forma irregular y las cercanas a la tenería). La densidad de la población de este sector es de 5,2 viviendas por hectárea, siendo la más alta.

Santa Bárbara

Esta parroquia comprendería 43 manzanas, que hacían un total de 145 casas (incluyendo iglesias y edificios públicos). Allí se ubicaba un arrabal indígena en el sur-oriente, donde los solares

aún no se encontraban delimitados en cuadras y las pocas existentes carecían de vecinos. La delimitación de la parroquia es desde la línea divisoria de La Catedral hasta la calle 4 y desde el declive de la ciudad al oriente hasta la loma de Los Ahorcados. En un orden descendente, la densidad de la población es media de 2,71 viviendas por hectárea.

Las Nieves

Las 141 casas que comprenderían este sector estaban distribuidas en 52 cuadras, situadas al noroccidente y norte de La Catedral. Dentro de éste se puede encontrar iglesias (San Agustín, San Francisco, Santa Lucía y Las Nieves). La morfología de las cuadras se altera por su apropiación o por la topografía. Así, aparecen calles centrales que modifican las perpendiculares, callejones dentro de los solares, calles sin salida y cuadras partidas. Así, se puede observar que el sector oriental limitaría su crecimiento por la topografía. A partir de la iglesia de San Agustín se apreciaban las casas de los encomenderos en su entorno, luego continuaba el despoblado para dar inicio al anillo conformado por los indios, extremos de la fuente de aguayo y la salida a Paipa. La densidad era baja, 2,58 viviendas por hectárea.

Paralelo a la conformación de las parroquias en 1620 se realiza el primer censo de la ciudad, en el cual se establecen los pobladores existentes, el tipo de edificaciones, su calidad, etc. cuyo censo serviría de herramienta para la elaboración de un plano de Tunja⁵.

Es importante resaltar algunos apartes de dicho censo y su interpretación con el plano. Véanse algunos datos a continuación:

| Año | Edificaciones | Características |
|-----------|---|--|
| 1539-1542 | 77 solares para vivienda | |
| 1550-1551 | Solares para comunidades religiosas | Franciscanos y dominicos |
| 1572 | Existían 200 casas y 60 repartimientos de indios. | En ese momento los encomenderos eran la tercera o cuarta parte de la población para un total de 72. |
| 1610 | Existían 313 casas | Catalogadas en altas 88, bajas 163 y 62 ranchos. Dentro de éstas, 72 estaban cubiertas de paja y 241 en teja de barro. En ese momento se recalca dentro de las edificaciones los sillares esquineros, portales y escudos de armas en piedra. |
| 1610 | En ese momento se contaban con cuatro arrabales compuestos por 86 casas. | En ellas vivían indios ladinos y gente pobre; 19 casas eran bajas y cubiertas en teja y 67 cubiertas en paja. Estos arrabales estaban ubicados al sur y norte de la ciudad. |
| 1613 | A la Compañía de Jesús se le entregaron 8 solares y a Santa Clara, 2 solares. | En 1568 se le entregan 4 solares a la ermita de San Pedro. |
| 1616 | Las parroquias contaban con 120 cuadras para un total de 480 solares. | Cada vivienda con 5 ó 6 moradores más 10 personas del servicio, para un total de 14 personas aproximadamente por vivienda. El total de la población era de 6200 personas, contando en ese momento que algunos solares se encontraban vacíos. |
| 1623 | Según el censo eran 5000 distribuidos en 415 casas. | En el área urbana 4759, en la suburbana 180 más los conventos que son aproximadamente 50. |
| 1622-1626 | Entrega de 2 solares al escribano y una cuadra completa al alférez Mayores. | |

Fuente: la autora con base en textos de Cortés (1985) y Aprile (1991).

Edificaciones

Fuente: Elaboración de la autora con base en textos de Cortés (1985) y Aprile (1991).

En 1623 en el área urbana había 4759, en la suburbana 180 más los conventos, aproximadamente 50. La distribución por género: masculino de 2140 que equivale al 45% de la población, y 2619 mujeres que representarían el 55%.

- **Mestizos:** la referencia que hace el censo es que se trataba de un total de 75 personas; 23 hombres, 50 mujeres y 2 criollos, siendo el 2% de la población total.
- **Indios:** no se hace alusión a la diferencia de género, sólo se mencionaba que eran aproximadamente 1503, que representaban el 32% de la población.
- **Negros:** la población de origen africano era 431 en el área urbana, distribuidos en 196 hombres y 235 mujeres, a su vez distribuidos en esclavos, negros, mulatos y morenos. En el área suburbana había 3 y una cuarentona para conformar un total de 434, representando el 9% de la población total (Cortés Alfonso, 1985).

La vivienda de los indios se encontraba en la parte alta de la ladera, hoy salida para Bogotá. Este grupo de personas también se ubicaría en el barranco detrás de la Iglesia de Santa Clara, en las manzanas cercanas a San Agustín, Las Nieves y Los Tejares y tenerías por Santa Lucía hacia la fuente de Aguayo.

Los documentos relacionados hacen mención de la situación económica en que se encontraba la ciudad hacia 1615, cuando se solicita mayores beneficios por el incremento de los habitantes y la ocupación de los predios. No obstante, se puede observar que algunos predios se encontraban vacíos, aproximadamente 67 cuadras en San Laureano y Las Nieves. Adicionalmente, la ciudad contaba con 158 solares (40 cuadras) para su expansión. Por este factor se menciona que la ciudad no tendría un incremento de su perímetro hasta el siglo XX.

Conformación urbana

En 1620, Tunja contaba con 10 calles en sentido norte-sur y 13 carreras en sentido oriente-occidente, que comprendían 130 hectáreas. Existían 2 plazas y varias plazoletas esquineras



Figura 3. Iglesia de Las Nieves.
Fuente: Rojas (1939).



Figura 4. Catedral de Tunja.
Fuente: Rojas (1939).



Figura 5. Casa de Tunja del siglo XVIII.
Fuente: la autora.

conformadas por el retroceso de las iglesias. Cerca de la plaza principal se encuentra el cabildo, las cárceles y las tiendas de mercaderes sobre la calle 19, que los días de mercado son 2. Iglesias, capillas y conventos en total son 11, hospitales 2, varias tenerías, tejares y telares caseros. La clase trabajadora se encontraba en 3 cuadras, había un anillo de residencia popular y en el exterior se encontraban los indios.

La densidad por predios de 415 casas urbanas está tabulada en el siguiente rango: 62 familias no superan 4 personas por cada familia); el grupo más grande lo representan 140 viviendas con 5 y 8 personas; la mitad de las viviendas, 202, está entre 1 y 8 personas; de 9 a 12 habitantes se encuentran 93 casas; en 59 casas se registran 20 personas donde se cree que en ella se encontraban varias viviendas. El último rango es de 6 casas entre 45 y 50 habitantes, que se deberían encontrar en la misma situación que el anterior.

Se puede decir que 4759 habitantes radicados en 415 casas tenían un promedio de 11 personas por vivienda. La densidad por hectárea es de 33.50 habitantes por hectárea. La vivienda compartida o multifamiliar se dividió en 2 familias 108 casas, 3 familias 15 casas, 4 familias 2 casas, y 5 familias 4 casas. Estas 129 casas se representan sobre el total de 415 casas, es decir, 31% (Aprile-Gnisset, 1620).

Existen tres zonas de densificación dentro de la ciudad:

- *Altas*. Las manzanas centrales más antiguas donde se presenta la mayor fragmentación de los predios.
- *Medias*. Manzanas periféricas recientes.
- *Bajas*. Éstas se encuentran en la periferia; son incompletas o de trazado reciente.



Figura 6. Casa de Tunja del siglo XIX.
Fuente: la autora.

Desde el momento de la fundación, la traza de la ciudad tuvo un crecimiento mayor en el sector noroccidental en sentido de descenso de la topografía. En el plano de 1623 se denotan dos sectores dentro de la estructura, dados por el límite del río San Francisco que segmenta la traza existente; en el sector suroriental el borde dado por la topografía y la bifurcación del río Chulo.

En este momento la traza está en consolidación, en especial todas las manzanas que se encuentra en el perímetro de la ciudad. Los bordes de las manzanas aledañas a la conformación del río generarán como se puede apreciar en el plano elaborado por Morillo en 1810, la fragmentación de éstas.

Asimismo, la consolidación del sector sur de la traza está dado por el entorno de la iglesia, articulándose de manera tímida con la estructura existente de la traza inicial. En ese entonces, los equipamientos con que contaba la ciudad yuxtapuestos con los sitios de recorrido indígena se denotan dentro de una estructura densificada de edificaciones bajas, con una carencia de pocos espacios libres en la estructura. Estos espacios singulares establecen diferencias en cada uno de las parroquias establecidas en 1623.

Partiendo de estas tres parroquias es posible mencionar la continuación de la traza que enlaza la de Santiago con Las Nieves, dado principalmente por el descenso de la topografía; con relación a la parroquia de Santa Bárbara se integra con el borde de la de Santiago, pero dentro de ella existe una desarticulación a partir de la cárcava; por esta razón su interior no se consolida⁶.

El proceso de industrialización en Europa y las reformas borbónicas cambiaron las estructuras administrativas y socioeconómicas de la ciudad, originadas por la nueva distribución del Virreinato, en el cual se manejaban independientemente Duitama y Sogamoso, afectando la captación de dinero que llegaba a la ciudad.

La comercialización de los productos americanos con respecto a los europeos no tuvieron la suficiente acogida y las reglamentaciones existentes para este fin también impidieron su buen desarrollo, generando repercusiones en la ciudad de Tunja que se dedicaba en gran medida a la agricultura, con una industria incipiente y un comercio limitado (Avendaño, 2005). La ciudad se fortaleció como un centro textil, que posteriormente fue estancado por las guerras de Independencia, pues el proceso de crecimiento de la ciudad se limitó a partir de este periodo debido a que el Departamento de Boyacá fue el centro donde se fraguó y se desencadenó la gesta libertadora.

En términos administrativos, el triunfo de las organizaciones de la República, planteó dividir la Gran Colombia a nivel nacional en tres departamentos. Entre ellos, el departamento de Cundinamarca dividido provisionalmente, por la Ley del 8 de octubre de 1821, en cuatro departamentos (Boyacá, Cundinamarca, Cauca y Magdalena) los que a su vez se dividirían en provincias y cantones. La Ley del 25 de junio de 1824 divide el país en departamentos y provincias.

En 1831 se disolvió la Gran Colombia, la Convención de 1831 organizó la Nueva Granada, se suprimieron los cuatro



Figura 7. Banco de Bogotá.
Fuente: Rojas (1939).



Figura 8. Colegio de Boyacá.
Fuente: Rojas (1939).



Figura 9. Telefónica de Boyacá.
Fuente: Rojas (1939).

departamentos y sólo quedaron las provincias. En la Constitución de 1843 se mantuvo la división conformada por veinte provincias, catorce departamentos y seis intendencias y comisarías (García Samudio, 1933).

Los sucesos desarrollados entre 1810-1850 crearon los estados soberanos, que vinieron luego a ser los departamentos y se creó la Constitución de 1886, la cual fue reformada con la Constitución de 1991 con vigencia en la actualidad.

En la ciudad el impulso de la construcción, a comienzos y mediados del siglo XVII, decayó notablemente, pero los límites de la ciudad no se modificaron, siendo notorio entre los planos de 1623 y 1810. Sólo se pueden mencionar algunos cambios específicos de monumentos que se originaron por la Independencia y la adaptación de nuevos elementos dentro de las viviendas. La crisis económica se percibe a finales del XVII; la ciudad está estancada y el proceso de expansión de la ciudad está detenido, situación que se prolongó hasta los siglos XVIII y XIX (Corradine, 1990).

En el siglo XVIII, la vivienda se vio simplificada a labores de embellecimiento, debido a las condiciones económicas de la ciudad. Entonces, se plantea la solución de corredor, en la segunda planta, donde la cubierta está apoyada en columnas de orden toscano, con zapatas y dinteles en madera, ochavada, sobre una base de piedra. La portada, sencilla dentro de los cánones del toscano. En las viviendas de un solo piso se observa el incremento en la relación de llenos y vacíos, que la diferencia de la época anterior. El balcón forma parte de la vivienda, primero más amplio que la ventana, ganando posteriormente mayor espacio, hasta llegar a encontrar el balcón corrido; por ejemplo, se puede apreciar en el marco de la Plaza de Bolívar, considerado uno de los balcones más largos de Latinoamérica, que desafortunadamente fue interrumpido en un fragmento.

Asimismo, se menciona que los límites de la ciudad habían cambiado con respecto a los dados en el momento de la fundación (Rojas, 1963: 588-591): En ese momento, ciertas ciudades como Sogamoso, Duitama, Girón, Salazar de las Palmas y Ocaña, eran corregimientos independientes de la jurisdicción de Tunja.

Tunja 1900-1938. La República, periodo de transición

La situación en que se encontraba el país económicamente y los diferentes acontecimientos a nivel mundial como la Revolución Industrial en Europa y Estados Unidos, trajeron innovaciones dentro de la estructura urbana de la ciudad (Corradine, 1990).

El proceso de transformación de la ciudad a partir de la Independencia se había limitado a labores de embellecimiento pero sin modificar la estructura existente. En este periodo los cambios políticos ocasionaron que los predios dados a las comunidades religiosas pasaran a manos del Estado, generando cambio de uso. Allí funcionarían escuelas, hospitales, cuarteles, etc. Estos nuevos equipamientos, tanto como la infraestructura, establecieron nuevas relaciones urbanas y sociales, incorporando el concepto de paseo, recreación familiar y cultura. Por esta razón, se proyecta la construcción de los parques Centenario, Bosque de la República, Plaza de Bolívar, San Francisco, Pila del Mono y Próspero Pinzón (con motivo del centenario de la Independencia).

El auge institucional, dado por las comunidades religiosas, continuó a cargo del Estado con un nivel de formación superior y universitario tanto para el hombre como para la mujer fundándose las escuelas normales para la formación de maestros y la universidad pública. En efecto, la “Escuela Normal inició labores en la ciudad de Tunja el día 23 de septiembre de 1872, bajo la dirección del pedagogo alemán Ernesto Hostchick” y para el 5 de mayo de 1875 se abrió la Escuela Normal Nacional para institutoras de Boyacá, que se ubicaría en el centro de la ciudad en un “local arrendado por cuenta del Estado de Boyacá, casa considerada apropiada, espaciosa y bastante cómoda” (Báez Osorio, 2004).

La educación pública y laica, a partir de este periodo, inicialmente se desarrolló en el centro de la ciudad, pero por el éxito que tuvieron las escuelas normales se ubicarían posteriormente en el norte de la ciudad en las zonas de expansión planteadas en los planes. De igual manera, dentro de la reubicación de equipamientos se encuentra el cementerio, ubicado en un extremo oriental de la parroquia de Las Nieves. Esta actividad se realizaba dentro de las iglesias pero debido a los casos de lepra se decide su traslado. En la Plaza de Bolívar se encontraban varias actividades que debían trasladarse como era el caso de mercado y el terminal de buses, el cual se ubicaría en el sector occidental de la parroquia de Las Nieves (Alfonso, 1998).

Los procesos económicos definirían sectores en la ciudad que persistían desde la época de la Colonia a nivel comercial (sobre la calle 19 en sentido oriente-occidente), la ubicación de sedes bancarias como el Banco de La República, entre otros y la creación de oficinas privadas.

A finales del siglo XIX, las vías de la ciudad de norte a sur se llamarían carreras y, en el sentido contrario, calles, y en la división territorial de la ciudad se cambia el nombre de parroquia por el de barrios. Adicionalmente, a inicios del siglo XX se faculta a nivel municipal la creación de la Secretaría de Obras Públicas, entidad que reglamentaría las edificaciones, la apertura de calles y la urbanización de los terrenos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2000).



Figura 10. Estación de pasajeros del ferrocarril, Tunja.
Fuente: la autora.



Figura 11. Vivienda Art Deco.
Fuente: la autora.



Figura 12. Vivienda Art Deco.
Fuente: la autora.



Figura 13. Vivienda Art Deco.
Fuente: la autora.

La modernización

La modernidad no es un estado, sino un proceso de transformación de la sociedad (Ascher, 2004). En los inicios de los años veinte, el país vio la necesidad de reforzar las redes internas de comunicación debido al aislamiento en que se encontraba la capital con los departamentos. Por ello,

[...] de otra parte [sic], los municipios del nivel 1 que existían en la región de Boyacá y Santander en 1870, ninguno de ellos continuó en este nivel y ni siquiera alcanzaron el nivel 3 en 1912. Esto debido a la política librecambista entre 1870 y 1900 y los problemas de las guerras civiles que afectaron notoriamente a estas zonas. (Latorre, 1986).

Siendo prioridad a nivel nacional la construcción de ferrocarriles, se hizo necesaria

[...] la conformación del país en regiones aisladas cuyas relaciones comerciales eran casi nulas con el resto del territorio nacional, no así con el extranjero, no facilitaban la posibilidad de generar el enlace requerido para tal fin; de esta manera y así como se habían concebido las líneas férreas, como corredor de unión entre regiones con el Río Magdalena y las costas Pacífica y Atlántica, ejes de comercio y vida, permitieron pensar en el transporte del café y otros productos que deberían ser transportados a lomo de mula en grandes cantidades hasta llegar a las diferentes estaciones del tren. (Batteman, 2005).

Luego, con base en el estudio realizado por Latorre (1986), éste analizó que el hecho del transbordo de pasajeros generaría ventajas de localización, tal como lo anota otro autor estudiado por este mismo (Potier); se perciben estas dinámicas demográficas dadas por los ferrocarriles y carreteras, en los puntos nodales y generadores. Los municipios que eran generadores se encontraban en el primer lugar en 1912; y se mantuvieron en ese estatus como Bogotá, Cúcuta, Medellín, Manizales, Pereira e Ibagué en 1938. Otros municipios, por el ferrocarril, aumentaron su jerarquía y en otros se disminuyó, tal como le sucedió a Tunja, esto enmarcado dentro del ámbito nacional pero su importancia como microrregión y centro nodal los mantendrían en el rango de importancia dentro del departamento.

Este elemento de comunicación tejió una nueva red dentro de la estructura de la ciudad. El desarrollo urbano de las ciudades

se había limitado a labores de inventario y, en algunos casos, se reglamentaba en función a la utilización de materiales dentro de las edificaciones (exclusión de cubierta en paja e incorporación de servicios sanitarios) y ancho de las vías.

En 1930 en Tunja se establece una reglamentación de las edificaciones que se construirían dentro de la ciudad. Esta medida se articularía con el plan desarrollado en 1932, en el que se definiría el límite de crecimiento que requería la ciudad. Esta última medida se relaciona con los acontecimientos que estaban sucediendo en la capital, con el trazado de nuevas urbanizaciones y el control de proyectos particulares⁷.

La construcción de barrios o viviendas en serie fue una de las medidas adoptadas en Tunja, como en el caso del barrio Popular, el cual se establecería como el primero con estas características, ejecutado en los años cincuenta. El crecimiento de la ciudad sería a partir de los ejes viales. Otro elemento que define el crecimiento de la ciudad es la incorporación del ferrocarril (sector oriental de la ciudad), que ocasionó un borde de algunas manzanas que hasta este momento no se habían consolidado. La línea que llegó a la ciudad de Tunja se denominó del nororiente que comunicaría los departamentos de Boyacá y Cundinamarca, cuando contrataron con la compañía belga (Société Nationale de Chemin de Fer en Colombie) encargada de la ejecución de los trabajos, que empezaría en 1925. A finales de 1928 se concluye el primer tramo hasta Tunja, y el 12 de octubre de 1934 se culminó la obra hasta Capitanejo.

Este mayor flujo de personas, a partir del ferrocarril, incorpora otros equipamientos adicionales como la plaza de mercado (a nivel comercial y de paseo) y el Teatro Municipal (a nivel cultural). Asimismo, los inicios de la industrialización traerían a la ciudad la creación de la fábrica de licores, ubicada en primer lugar en la parroquia de Las Nieves (trasladada posteriormente a su ubicación actual).

La estructura urbana de la ciudad se complementa a partir de la línea del ferrocarril, ubicado en el sector oriental de la ciudad; este elemento conforma este borde.

Los planes de desarrollo de Tunja: a partir de los años cuarenta

A partir de los años cuarenta la ciudad se encontraba densificada al casco original que se poseía en 1810, limitándose por los bordes de las cárcavas de San Francisco y



Figura 14. Vivienda años cuarenta.
Fuente: la autora.

La Picota, encontrándose así un crecimiento sobre el sector noroccidental configurado por los ejes viales.

A nivel administrativo surge la Oficina de Planeación y la Secretaría de Obras Públicas, que se ubicaría cercana a este sector de crecimiento dentro de la ciudad. La administración municipal estaba concentrada en solventar el problema de servicios públicos, el cual estaba ocasionando problemas de salud, por la mala infraestructura que poseía, dejando de lado la planeación urbana de la ciudad.

Tal como se ha mencionando, el concepto de “urbanismo moderno” en Colombia incorpora la figura del plan regulador; conocido a nivel metodológico como ‘Plan Piloto’. Así, la ciudad se subdividiría de acuerdo con las cuatro funciones del urbanismo: habitación, trabajo, esparcimiento y circulación; el centro de la ciudad sería la concentración de actividades diversas. Dentro de los propósitos del plan, en relación con la política urbana, se consignan los siguientes principios:

- Articular la ciudad dentro de un sistema regional.
- Formular una estructura básica de crecimiento basada en la zonificación.
- Contener la expansión al occidente, norte y sur.
- Introducir los instrumentos técnicos de planeación, zonificación, alturas y densificación.

Estos parámetros eran dados para la capital del país, pero serían los lineamientos generales ajustados al desarrollo de las diferentes ciudades del país (Brand C., 2001: 138). Este plan se implementaría a partir de los años cincuenta, pero en el caso particular de Tunja se desarrolló en 1958.

Para comprender los impactos de Bogotá sobre Tunja, resulta necesario referenciar la ejecución del Plan regulador, cuyo trabajo fue realizado por la firma Sert y Wiener, Town Planning Associates con sede en Nueva York, posterior a la visita realizada por Le Corbusier en junio de 1947. Los planes consistían en proporcionar directivas generales de reorganización y crecimiento de la ciudad y la región. Estos elementos de ciudad se acompañarían por otras reflexiones desde la calidad de vivienda y los espacios libres, tomando como referencia la unidad de barrio. Dentro del desarrollo de los planes urbanísticos, estos arquitectos incidieron en algunos proyectos de vivienda obrera realizada por el Instituto de Crédito Territorial (Schnitter C., 2003).

Anterior al plan se habían definido unas zonas de la ciudad a raíz de su crecimiento: las instituciones educativas a nivel medio y superior se habían ubicado al norte de la ciudad (caso de la Normal Masculina, Universidad Pedagógica, entre otras). La industria se ubicaría sobre dos sectores al suroriente y nororiente de la ciudad (Industria Licorera, Industria de Gaseosas e Idema, respectivamente).

En los años cincuenta se dan las primeras aproximaciones de vivienda en serie con Centenario, Maldonado Primera Etapa y Popular, barrios desarrollados a partir de la Avenida Colón y la Avenida del Parque Santander. A nivel político en el país surgieron varios cambios dentro de su estructura política; para 1945 la Aeronáutica Civil fue adscrita al Ministerio de Guerra con el Teniente Gustavo Rojas Pinilla a la cabeza quien gestionó la construcción de aeródromos y aeropuertos beneficiando la construcción del aeródromo de Tunja (Serpa E., 1990: 112). Por esta razón se construye el aeropuerto (conformado por la torre de control y la pista, el cual se prevé para un volumen pequeño de avionetas) y la Avenida Oriental (paralela a la línea del ferrocarril)⁸.

Para 1957, Colombia contaba como Presidente al General Gustavo Rojas Pinilla, oriundo de Tunja, quien deseaba dar un gran empuje al país; en su ciudad desarrolló grandes obras que hasta tendrían gran impacto como las realizadas por el Instituto de Crédito Territorial, por ejemplo, carreteras⁹¹, puentes, cárceles, penitenciarias, generación eléctrica de 450 000 kilovatios en 1953 a 950 000 en 1957 (Serpa E., 1990: 240); y la implementación de entidades financieras e institutos descentralizados, entre otras obras. La comunicación de Bogotá con Sogamoso fortalecería el eje industrial dado por la Siderúrgica Paz del Río.

La población en este periodo se incrementó en 8000 y una densidad de 114 hab/ha con relación a los habitantes que poseía la ciudad en 1945 (20 000 habitantes). De igual manera, la imagen de la ciudad se transformó debido al derribo de edificaciones coloniales e incorporación de edificios de altura (por ejemplo, la Alcaldía de Tunja, entre otros).

Plan Piloto de 1958

La situación de la ciudad a nivel político estaba conformada por otros municipios (Cucaita, Chivatá, Motavita, Sora, Soracá, Oicatá, Chiquiza), desde la vigencia del Decreto n.º 2453 de agosto de 1954, con una población de 50 000 habitantes, 18% en el área rural y 82% en el área urbana de los centros poblados. La densidad, 95 habitantes por km².

En el Plan Piloto de 1958 se realizó un inventario urbano, puntualizando los aspectos relacionados a continuación.

Delimitación: la zona urbana de la ciudad comprendía desde la cota 2825 por el occidente, hasta donde llega el acueducto y de la 2731 en la parte inferior con una pendiente media de 7.14% y algunas de un 25%. Los factores como el viento, lluvias, carencia de vegetación y las pendientes favorecen el escurrimiento de las aguas y la erosión. La forma alargada de la ciudad es una resultante de estas condiciones topográficas.

Edificios: según el censo de 1951 existían 3200 edificaciones en la zona urbana que, comparado con 1938, tuvo un incremento de 1013 con la aparición del Instituto de Crédito Territorial en 1949.

Usos generales del terreno: la ciudad estaba dividida en 6 sectores:

1. Central: los edificios de carácter histórico.
2. Residencial de primer orden: rodeando anteriores edificios de carácter institucional y comercial.
3. Comercial residencial: a lo largo de la avenida Eduardo Santos.
4. Residencial de segundo orden: desde la Avenida Colón hacia el occidente.
5. Residencial de tercer orden: dividido en 4 sectores al sur del barrio La Picota, en la parte noroccidental a las faldas del alto, al oriente de la línea férrea, los alrededores del Matadero y la Plaza de Ferias.

Estado de la vivienda: los elementos que predominan son muros en bahareque y adobe el 80%, pisos en madera el 42%, cubierta en barro 92%. A nivel de servicios se encontraban sin agua el 36,6% de la población, sin servicio sanitario 52,10%, sin energía 36,8%. El estado de las vías es malo en un 50% y todo el tránsito de la ciudad entra por el centro; algunas vías se han construido rellenando cárcavas.

Economía: la ciudad vive del comercio de intercambio originado en la misma región (papa, trigo, cebada y panela). La producción industrial es baja y se encuentran alimentos y licores (administrada por el departamento); las otras actividades son la hotelera compuesta por 24 establecimientos (capacidad de 300 camas), la actividad cultural se ve reflejada en 2 cines (capacidad de 1320 espectadores), el comercio posee un movimiento bajo, debido a que las mayores transacciones se realizan en la capital el país, que se encuentra a solo 2:30 horas (Arquitectos Urbanistas Asociados, 1958).



Figura 15. Barrio Maldonado.
Fuente: la autora.

Tunja, como cabeza de otros municipios, se encargaba de la distribución de los ingresos que daba la Nación, generando una dependencia administrativa y de servicios. Las políticas planteadas a nivel nacional estipulaban la elaboración de un Plan Regulador, el cual sería elaborado por la firma Arquitectos Urbanistas Asociados (Alberto Mendoza Morales, Eduardo Mejía y César Garcés).

Esta firma se encargó de formular, con base en el Plan, lo estipulado a nivel nacional en cuanto a la saturación del actual

casco urbano, antes que la disposición de nuevas zonas de crecimiento, optimización de los servicios y el uso racional de la tierra. La proyección del Plan se orienta a mejorar las condiciones de trabajo, medioambiente y educación. Para ello se debe reforzar a nivel industrial, universitario y mejorar el mercado regional.

Dentro de la proyección del Plan en la ciudad se establece crear programas a nivel:

- **Industrial:** construcción de una planta de alimentos concentrados para ganado, mataderos, inmunizadoras de madera, explotación de asfalto y distribuidoras de alimentos enlatados.
- **Mercado regional:** creación de un mercado de intercambio, con criterio de bolsa de productos. Esto implicaría la adecuación de redes viales, terminales de pasajeros, carga, hoteles, restaurantes, etc.
- **Universidad:** como tercer renglón económico de la ciudad, establecer una educación técnica que cubra todos los tramos de desarrollo económico del departamento (Arquitectos Urbanistas Asociados, 1958).

La ciudad ha detenido su crecimiento debido a su poco desarrollo a nivel industrial y comercial por ello sus relaciones han sido de mayor dependencia en otros municipios como Sogamoso (por encontrarse allí la Siderúrgica Paz del Río). El Plan, asimismo, establece los distritos que a su vez se dividieron en zonas constituidas por sus principales usos; y su ordenación de sur a norte, se estructuró así:

- **A ubicada al sur:** conformado por una zona de industria liviana y comercio pesado.
- **B centro:** comercio local, zona de servicios e institucional.
- **C desde Las Nieves hasta La Glorieta:** zona deportiva.
- **D universidad, estación del ferrocarril, silos del INA:** zona universitaria, industrial pesada.

Estos distritos contarían con unidades vecinales, figura articulada con los grupos de integración de barrios. Estas unidades vecinales están representadas por el centro vecinal, donde se ubica la escuela primaria, campo de juegos y espacio libre. De otro lado, dentro de las prioridades del Plan se encuentra terminar, en el plazo de 5 a 6 años, el acueducto,



Figura 16. Barrio Maldonado.
Fuente: la autora.



Figura 17. Vivienda años sesenta.
Fuente: la autora.

alcantarillado, el colector paralelo al río Chulo, el traslado del cementerio y la ampliación de la red telefónica. Además se incorpora la reubicación del mercado a la zona de servicios y la creación de mercados satelitales en los distritos, tanto como la construcción de la Terminal de Transportes. El desarrollo de la zona deportiva, la instalación para bomberos, el teatro al aire libre, se desarrollarían de forma paralela o posterior a las obras mencionadas.

Este Plan propone la separación de estas aguas servidas y aguas lluvias, como la construcción de un canal interceptor sobre la cota 2825 m con el fin de cortar el escurrimiento libre de aguas y materiales de los cerros. La localización de Tunja sobre un plano inclinado, donde las aguas lluvias y servidas vierten sus aguas a los ríos que la atraviesan, generaría grietas transversales, que conllevarían la erosión (Arquitectos Urbanistas Asociados, 1958).

Tal como se ha mencionado, el Plan se concentró en mejorar la red vial con la construcción de la Avenida Oriental, tanto por intereses políticos como económicos, junto con la cobertura y calidad de los servicios públicos y la ejecución de obras singulares.

En efecto, entre las obras ejecutadas se encuentran la construcción de la Avenida Oriental, paralela a la línea del ferrocarril, que descongestionó el centro, y el Terminal de Transportes fue reubicado de forma tangencial sobre la avenida. Este plan estableció gran parte de la estructura vial de la ciudad, aumentando su forma ovalada. A nivel de los servicios públicos disminuyó pero no alcanzó a subsanar en su totalidad.

De otra parte, los usos existentes antes del Plan se reforzaron como el comercio pesado en el sur, la industria liviana en la zona oriental, la industrial pesada en el norte. Así, se definieron nuevas zonas como la recreativa, universitaria, residencial futura y de reserva. El establecimiento de estas zonas parte por la construcción existente o futura de algunos equipamientos, por ejemplo, el caso del Estadio, el Vivero Municipal junto con la adquisición de lotes aledaños a la universidad UPTC y la definición del uso institucional como convento de San Francisco con la inclusión de un equipamiento como hospital. La zona definida como control especial rodea el perímetro urbano con una franja de 200 metros, que se podría utilizar como límite complementado con granjas pequeñas y viviendas que permitan una explotación agrícola, siendo estas dos últimas desarrolladas de manera inversa en los planes posteriores. El centro de la ciudad se considera un centro cívico donde se realizarían actividades de comercio y servicio, pero no se adopta ninguna determinación puntual al respecto a pesar de que en 1959 Tunja es considerada patrimonio nacional.

En este periodo en que se desarrolló el Plan, se derribaron edificaciones de gran valor histórico, cultural y arquitectónico, hecho que repercutió en la imagen de conjunto que poseía la ciudad a nivel colonial¹⁰.

Plan de Desarrollo de 1976 (PAL)

En este periodo el desarrollo del país se concentró en la parte económica, pues partió con la Reforma Agraria de los años sesenta y las políticas de transformación del campo. A la par con este cambio en las ciudades se iniciaría un proceso acelerado de urbanización. De hecho, en el país se crea en 1972 el sistema de financiación de vivienda conocido como unidad de poder

adquisitivo constante (UPC), orientado a suplir la demanda de vivienda. Así se crea el sistema de créditos a largo plazo que cubriría parte de la demanda de la clase media. Estas iniciativas, por parte del Estado, se reflejaron en desarrollos viales, programas de vivienda y servicios públicos, sin contar con expresiones legislativas a nivel nacional (Brand C., 2001: 136).

La construcción de urbanización formal en Tunja fue notoria, generando un gran crecimiento en el sector sur de la ciudad (barrios Hunza, Bolívar, San Antonio, Paraíso, Consuelo y Aquimín). En el norte de la ciudad surgieron urbanizaciones aisladas como San Rafael, La María, Belalcázar y segundas etapas de barrios incentivados por el Instituto de Crédito Territorial (creado en 1949). La urbanización formal se vio acompañada por la informalidad que se ubicó en zonas de relleno de cárcavas, deficiente ubicación de vías y problemas a nivel de servicios públicos.

A nivel nacional se establece la tercera etapa dentro de la planificación urbana mediante Planes Integrales de Desarrollo (PID) con el fin de enfrentar el crecimiento acelerado de las ciudades y dar herramientas metodológicas a los municipios. La etapa intermedia de los planes propuestos en el ámbito nacional involucraría una visión de ordenación del territorio, pasando incluso a segundo plano a partir de los PID que se enfocaron en un plan económico y social.

El Plan de Desarrollo Integral de Tunja –según Acuerdo 033 de 1973 que reemplaza el Acuerdo 06 de 1958– se concentra evidentemente en la ciudad. La imagen administrativa de Tunja continúa conformada con otros municipios, con una población total de 91 000 habitantes, estando el 35% en el área rural y 65% en el área urbana; así, la densidad aumenta a 194 habitantes por metro cuadrado, entonces la población de Tunja es de 85 000 habitantes aproximadamente.

El gran aumento de su población ocasionaría un incremento en la demanda de servicios, los cuales no cubren el total de la población. Esta instancia se convertiría en una de las prioridades por cubrir, puesto que la ciudad se ha densificado hacia el sur, aunque se encuentren algunas urbanizaciones aisladas sobre la Avenida Oriental. Hay una nueva lectura de la ciudad, que establece tres sectores claros: el centro definido como casco histórico, el sur como zona de mayor consolidación, y el norte como borde de posible expansión.

A nivel patrimonial, el Consejo Nacional de Monumentos establece que las ciudades declaradas como patrimonio deben contar con un inventario de sus edificaciones, siendo ésta la primera aproximación por establecer singularidades dentro de la ciudad. El inventario así contaría con recomendaciones para su preservación, situación que no tendría repercusiones significativas dentro de éstas.

Las políticas nacionales establecen que cierto sector productivo se encuentra sin capacitación a nivel técnico; por ello crea el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena) en 1958 y los Institutos Nacionales de Educación Media (INEM) en 1969. Estas entidades serán nuevos equipamientos para incorporar a la estructura urbana de la ciudad, generando nuevos crecimientos en torno a éstas.

Adicionalmente, los conceptos a nivel físico y social dentro de la planificación urbana establecen equipamientos complementarios a nivel sectorial y de ciudad. Complementados con instituciones que velarían por su preservación, los barrios contarían con espacios públicos,

recreativos y transporte público. Todos estos componentes, en efecto, contribuyen a orientar el plan. Así, se analiza la ciudad desde sus limitantes físicas y topográficas, donde se observa que existe una deficiente utilización del suelo, lo que señala que dos terceras partes de la ciudad se encuentran vacantes. El análisis muestra que el uso del terreno es residencial, comercio local, comercial pesado, industria extractiva, institucional, recreativo (21 canchas de tejo y zonas verdes (6 metros por cada 2 habitantes) y cultural (3 museos, 3 salas de cine, 3 club privados y 4 bibliotecas públicas y 4 en centros docentes).

En el caso de la vivienda, el área residencial ocupada es de 185 hectáreas, con un total de familias en la zona urbana de 8994, con un promedio por familia 6,8 personas, encontrándose el 15% de la población en condiciones de hacinamiento. Los índices de ocupación de la vivienda en los últimos 5 años es de 0,46 a 0,99; la reducción del tamaño de los lotes residenciales se ha dado a la densificación de los predios. Así, se concluye que el 4% de estas viviendas no posee agua, un 5% sin luz, el 7% sin alcantarillado y el 50% no posee los servicios de recolección de aseo.



Figura 18. Barrio San Antonio.

Fuente: la autora.



Figura 19. Vivienda años ochenta.

Fuente: la autora.

Por otro lado, las propiedades que posee el municipio en ese momento, la mitad de ellas no desempeñan ninguna función social; sólo una sexta parte se dedica al uso educativo y cultural, una décima parte a uso recreativo y cultural, y el porcentaje restante a edificios turísticos e históricos (Planificadores Asociados Ltda., 1976).

El Plan, en otra instancia, propone densificar el área vacante del centro histórico, detener la industrialización al norte de la ciudad, continuando con el desarrollo longitudinal de la ciudad y estimular el crecimiento residencial al norte. De igual modo, plantea una vía perimetral al oriente de la ciudad para que la Avenida Oriental sea urbana. Los servicios de plaza de mercado y ferias se replantean al sur de la ciudad en la zona donde se está construyendo el complejo de servicios públicos; luego el Matadero sería ubicado al norte en el límite con el municipio de Combita entre la antigua carretera a Paipa y la línea férrea.

A nivel recreativo se plantea una zona comprendida entre el cauce del río Chulo y el Estadio Municipal en la franja nororiental; entonces, el municipio propone el desarrollo de un parque en el área colindante con la Universidad Pedagógica.

Estos equipamientos reafirman algunos sectores dados en la ciudad a nivel de comercio pesado (sur), recreativo

e institucional (norte) e incremento de vivienda sobre la Avenida Oriental, todos complementados y clasificados en doce zonas. Los usos del suelo serían distribuidos en 12 zonas, así:

- **ZRB** residencial baja (densidad baja)
- **ZRM** residencial media (densidad media)
- **ZRA** residencial alta (densidad alta)
- **ZRH** de rehabilitación
- **ZCS** de comercio del sector
- **ZIR** industrial con restricciones
- **ZRE** de erradicación
- **ZIG** industrial general
- **ZV** verde y de reforestación
- **ZAN** de administración y negocios
- **ZIS** institucional
- **ZCP** de comercio pesado

Al plantear tres zonas residenciales con índice de ocupación de 0,50 al 0,75, que a su vez se clasificaban dentro de distintas densidades, los índices de construcción estarían entre 1,10 a 1,80. Sobre el casco histórico se señalaba que en la zona de administración y de negocio,, se autorizaría la construcción, la reconstrucción y la adecuación de edificaciones existentes para uso residencial, comercial, institucional y, en algunos casos, industrial general y artesanal, que discernía con la ley que lo declaraba como centro histórico (Planificadores Asociados Ltda., 1976).

El Plan, entonces, se concentró en suplir las demandas de la nueva población mediante equipamientos, imagen de la ciudad que evolucionaría con la incorporación de nuevas instituciones, desde el punto de vista patrimonial una forma nociva para las edificaciones existentes.

El alto grado de urbanización planteó nuevos polos de desarrollo y densificación de áreas a partir de la vivienda, por encima de sus planteamientos de concentración de áreas existentes (en el plan se enuncia que se encuentran dos terceras partes de los terrenos vacantes). Así, la ciudad se redefine con nuevas edificaciones, rompiendo los perfiles existentes. Luego, las obras ejecutadas por el plan la construcción del Cementerio Jardín al norte de la ciudad, el parque recreacional y la zona de la Villa Olímpica. Dentro de los usos propuestos que se establecieron a partir de este plan, se reconoce un sector de industria no nociva y comercio pesado en el área contigua a la estación del ferrocarril; también se desarrolló un tipo de comercio especializado en agroquímicos en el área donde se construyó el complejo de servicios del sur.

El Instituto de Crédito territorial desarrolló al norte de la ciudad el barrio Los Muiscas, que serviría posteriormente como polo de desarrollo para esta zona, aunque se ejecutó vivienda en puntos aislados de este sector¹¹.

El centro histórico sufrió transformaciones; a partir de este periodo se derribaron edificaciones, justificadas con el gran cambio hacia la modernidad, comenzando con la Alcaldía, la Beneficencia de Boyacá y otras que rompieron con la homogeneidad de los perfiles de la ciudad.

Plan de Desarrollo ‘Tunja 450 años’ de 1986

Los procesos a nivel urbano establecen a nivel nacional una crisis a partir de los años ochenta desembocando en los ‘Códigos de Urbanismo’ conformados a partir de normas volumétricas y usos para desarrollos privados. Estos códigos urbanísticos¹² se plantean con la necesidad de normalizar las intervenciones privadas, que se encontraban al margen de los planteamientos establecidos a nivel de la ciudad. Como etapa complementaria, la Ley 9 de 1989 de la Reforma Urbana establece los Planes de Desarrollo Municipal, cuya medida concatena la autonomía local, con la recuperación de instrumentos de gestión del suelo.

Paralelamente en Tunja, el desarrollo se vio afectado por las dos instancias anteriores; luego, continúa la segunda etapa de los planes integrales de desarrollo según Acuerdo n.º 021 de 1987 que adopta el Plan Integral de Desarrollo de Tunja. En este acuerdo se estipulan las funciones que debe realizar la Oficina de Planeación Municipal, con relación a normas y usos dentro de la ciudad.

La reglamentación ha desempeñado un papel importante dentro de la ciudad, pero no en cuanto a su planeación, debido a la no existencia de una fusión de éstas. La experiencia vivida por otras ciudades proporciona unos puntos de reflexión entre Planes Integrales con respecto a los Planes de Desarrollo:

Ha habido un distanciamiento profundo entre el plan y el proceso de construcción de la ciudad, entre la concepción y el hecho; hubo una crisis de credibilidad en el plan, tanto en los ciudadanos como en los administradores y se ha profundizado los problemas críticos de las ciudades, particularmente en el transporte, el deterioro ambiental y físico, la carencia de equipamientos y el peso de la ciudad informal (Salazar, J. y Castillo, J., 2001: 145).

En ese momento, las instancias legislativas del municipio se basan en el Plan Integral de Desarrollo ‘Tunja 450 Años’. Administrativa y económicamente, según la Ley 50 de 1986, los municipios que dependían Tunja se conformarían como poblaciones independientes (Cucaita, Chivatá, Motavita, Oicatá y Chiquiza).

En esa instancia, la población del Departamento de Boyacá es 38,6% con respecto al resto del país. Tunja posee en 1986 una población de 100 963 habitantes; el sector primario de la economía se concentra en el minifundio y productos tradicionales; la industria es prácticamente inexistente, sólo se cuenta con la industria licorera, la planta de gaseosas, Caolín y Ferrometales, algunos pequeños talleres de metalmecánica, un establecimiento de textiles, algunas confecciones, calzado y muebles.

La actividad constructora se presenta recesiva en todo el país en los últimos años y en forma acentuada en Tunja por falta de presión urbanizadora y el bajo poder adquisitivo para vivienda en los sectores populares. En cuanto a la vivienda, los asentamientos marginales son reducidos, pero existe una tendencia a construir nuevos barrios en las zonas de alta pendiente y vulnerabilidad ecológica. El déficit habitacional es de 3000 viviendas, según el Instituto de Crédito Territorial, pero se requiere dar solución a 4528 en barrios pobres. Se presenta 87,2% de viviendas unifamiliares, 3,5% de bifamiliares, 1,8% de multifamiliares y 7,5% compartidas. La tendencia de propiedad es 58,2%, las propiedades sin título 3,5%, y el 38% se encuentra en alquiler.

No obstante, en los últimos cuatro años se amplió la cobertura de los servicios públicos: acueducto 80% (estado deficiente), alcantarillado 76% (estado deficiente), energía 78,3%, la recolección de basuras es inadecuada (disposición final deficiente) (Utria, 1986).

El problema de la erosión se intensifica, encontrándose alrededor de 1705 hectáreas, donde algunas urbanizaciones se han emplazado sobre estas zonas, generando más deterioro. La falta de alcantarillado en los barrios periféricos ha producido que se arrojen las aguas negras en los zanjones y cárcavas. Las aguas residuales se siguen vertiendo al río Chulo.

Los estudiantes que se encuentran en la ciudad equivalen el 41,8% de la población y, en relación con el país, la población es del 23,6%. A nivel superior, las instituciones son Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia y Corporación Universitaria de Boyacá.

La recreación de la ciudad se desarrolla en el estadio y coliseo, que presentan mal estado, mientras la piscina municipal se encuentra en etapa de excavación. La ciudad cuenta con un Terminal de Transportes, que por su ubicación ha generado problemas en el sector; el servicio de buses es deficiente en las horas de la noche y algunos sectores altos de la ciudad carecen del servicio.

Se pueden observar tres sectores homogéneos dentro de la ciudad:

- **Sector centro o zona institucional–comercio mixto.** Allí se realiza el 90% de las actividades de abastecimiento y comercio de la ciudad. Este sector conformado por el centro histórico ha cambiado su lectura debido a construcciones de gran altura, generando un nuevo lenguaje; los parqueos generan problemas en el sector.

La normativa de la ciudad se basaba en los usos del suelo y la reglamentación de las edificaciones. Al transformar de manera negativa algunos sectores, como en el caso del centro histórico en el que se plantearon cambios dentro de la parámetro de unas calles por ampliación de vías, se presenta la conformación de viviendas en serie en algunas manzanas, con la imagen de una mayor densificación de los predios existentes.

- **Sector sur o zona de vivienda–comercio pesado.** Su actividad se concentra en la vivienda compartida con talleres, comercio pesado sobre los ejes viales principales; también se encuentra el complejo de servicios del sur y la industria licorera. Se caracteriza el sector de vivienda zona oriente y occidente como vivienda de ingresos medios.

- **Sector norte.** Se constituye como vivienda de estrato alto y medio, pero se encuentra en un sector de industria mediana entre la carretera y el ferrocarril.

La propuesta del plan a nivel de servicios básicos consiste en mejorar la economía de la ciudad, culminar obras de infraestructura, crear plazas de mercado satelitales, ampliar la planta telefónica. El desarrollo urbano plantea mejorar la estructura urbana con miras a manejar su topografía y el medioambiente para no incrementar su deterioro (Utria, 1986). A nivel económico se proyecta la ampliación de la infraestructura hotelera, destinar programas de inversión de proyectos como la Facultad de Medicina, la Casa Gustavo Rojas Pinilla y el Monumento del Puente de Boyacá. En cuanto a las vías internas propone jerarquizarlas y racionalizar su uso, se plantea nuevamente el tratar las aguas residuales que se vierten en las fuentes hídricas y el manejo de 10 cárcavas y zanjones. Finalmente, como obras específicas la culminación del hospital regional y el reacondicionamiento del hospital psiquiátrico, junto con las obras de la Cárcel Municipal y el traslado de la Estación de Policía¹³.

La construcción de ciudad, interés del plan, consiste fundamentalmente en establecer una valoración del patrimonio arquitectónico, con la primera aproximación a la peatonalización de algunas calles dándole énfasis aquellos entornos de la plaza principal. Esta decisión cambió la imagen del espacio construido como lugar de mayor permanencia.

En efecto, el desarrollo de la ciudad continúa su tendencia de crecimiento hacia el norte y noroccidente de la ciudad. Así, se presenta otro polo de desarrollo al suroriente en el barrio Cooservicios¹⁴, el cual ha unificado el eje de vivienda hacia el barrio San Antonio; de forma similar se comporta el barrio La Fuente que posee una tendencia de crecimiento hacia el barrio Belalcázar. Estos barrios se complementan a nivel de equipamientos con áreas deportivas y zonas verdes.



Figura 20. Barrio Aquimín.
Fuente: la autora.

La vivienda en la ciudad se vio incrementada por interés del Estado en la construcción de vivienda de interés social (VIS), la cual estaría orientada por el Instituto de Reforma Urbana (Inurbe) como mecanismo para la canalización de subsidios de vivienda. El crecimiento de la ciudad se vio condicionado a un gran periodo de urbanización en algunos casos aleatoria y de la cual sólo se realizó un control urbanístico en algunos sectores, generando en muchos lugares la ilegalidad o el desarrollo privado libre.

Tabla comparativa Planes de Desarrollo: Tunja 1958, 1976 y 1986

| Tunja | Plan Piloto | Plan 1976 | Plan 450 años |
|-----------------------------|--|---|--|
| Conformación Urbana | Cucaita, Chivatá, Motavita, Oicatá, Chiquiza. | Cucaita, Chivatá, Motavita, Oicatá, Chiquiza. | Estos municipios son independientes |
| Población Tunja | 64 / 53 032 | 73 / 60 280 | 85 / 94 451 |
| • Urbana | 82% | 65% | 94% |
| • Rural | 18% | 35% | 6% |
| | | 194 hab./ hectárea | |
| • Inmigración | 63,41% | se incrementa | |
| Vivienda | | | |
| • Déficit | 49 viviendas | 1500 viviendas | 1000 viviendas |
| • Densidad | 12 Viv./ hectárea | 185 ha | |
| Servicios públicos | | | |
| • Acueducto | Conexiones 3250 87% servida | Conexiones 6413 90% servida | Servida 80% |
| • Alcantarillado | Conexiones 2941 79% servida | | Servida 76% |
| • Energía | Conexiones 3070 | | Servida 78,3% |
| • Teléfonos | 800 líneas | | 4400 líneas |
| • Aseo | 3000 viviendas | Deficiente | Deficiente |
| Equipamiento comunal | | | |
| • Plaza Mercado | Centro ciudad | Construcción | Plaza sur y norte |
| • Matadero, ferias | Mal estado | Construcción | Complejo Serv. Sur |
| • Vías | Congestión área central, concentración tráfico regional. | Avenida Oriental, Terminal de Transportes reubicado | Circunvalar Oriental y Avenida Occidental, Terminal mal ubicado. |
| • Recreación | | 31 ha zonas verdes, 21 canchas de tejo y villa olímpica | 4 escenarios, 16 canchas múltiples, 36 canchas privadas. |
| • Cultura | | 3 museos, 3 salas cine, 3 club y 8 bibliotecas | 6 museos, 5 salas exposición, 4 cines, 6 emisoras y 3 periódicos |

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja, Plan de Ordenamiento Territorial, IIFA, UPTC, Tunja, diciembre de 1998.

Es importante mencionar que la conformación urbana de Tunja se ha visto afectada por los lazos de municipios cercanos, y se conserva su comportamiento como microrregión.

Plan de Ordenamiento Territorial. Ley 388 de 1997

La reforma urbana de 1989 fue concebida como la primera etapa dentro de la reforma institucional del Estado, con el fin de priorizar la planeación y la gestión urbanística.

Este proceso produciría la elaboración de la Ley de Ordenamiento Territorial. A la par de esta situación se modificaría la Constitución Política de Colombia en 1991, en la cual se otorga

autonomía a las entidades territoriales. Esta decisión se involucraría con la gobernabilidad, el ejercicio de competencias, la administración de sus recursos, el establecimiento de tributos. De hecho, los niveles de gobierno municipal y departamental deberán trazar sus metas en los planes de desarrollo, planes de ordenamiento territorial, respectivamente. Éstos, a su vez, dependerán del Plan Nacional de Desarrollo.

Los Planes de Desarrollo Municipal, utilizados como herramienta para establecer objetivos, metas y medios trazados por el gobernante, se han afianzado con el voto programático, establecido por la Ley 131 de 1994, que consiste en que alcaldes y gobernadores deben cumplir con lo establecido en el Plan de Gobierno, que constituye la base del Plan de Desarrollo. El incumplimiento de este podrá originar la revocatoria del mandato.

Con base en los Planes de Desarrollo Municipal se realizan los planes sectoriales de salud, educación (Ley 60 de 1993) y ambiental (Ley 99 de 1993). El Plan de Ordenamiento territorial (Ley 152 de 1994) se establece como el uso del suelo, que debe estar complementado con los Planes Agropecuario, Atención de Desastres y el Plan de Ordenamiento Territorial.

Los Planes de Desarrollo se elaboraron durante tres periodos consecutivos de gobierno municipal, que posteriormente se articularían con la Ley 388 de 1997, la cual estipula la forma de zonificar el suelo urbano, suburbano y rural, interpretado en programas de preservación, conservación de los recursos naturales y el medioambiente. Este plan se encuentra en estos momentos en ejecución en el país y se ha planteado como un reto para los diferentes municipios que no se habían enfrentado a analizar de forma detallada los recursos existentes y faltantes. La asesoría de organismos descentralizados ha servido de apoyo en este proceso incipiente de conocimiento.

En efecto, el Plan de Ordenamiento Territorial relaciona el espacio ocupado por las áreas urbanas y rurales en la búsqueda de compatibilidades entre los ecosistemas y la población que lo ocupa. Éste cuenta, asimismo, con los Planes Parciales como instrumentos que sirven de apoyo para complementar otras disposiciones, para determinadas áreas del suelo y para áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, desarrolladas en unidades de actuación urbanística, macroproyectos u operaciones urbanas especiales de acuerdo con las normas urbanística generales, entre otras:

- Delimitación y características del área de operación urbana, mediante la definición de las directrices urbanísticas que orienten el aprovechamiento de inmuebles, suministro, ampliación o mejoramiento del espacio público y calidad del entorno.
- Alternativas de expansión o mejoramiento integral o renovación, considerando los estímulos a los propietarios e inversionistas para facilitar los procesos de concertación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras u otros mecanismos en beneficio del aprovechamiento del inmueble.
- Programas y proyectos urbanísticos que especifiquen la operación urbana completa, definición de usos específicos del suelo, intensidades de ocupación y construcciones, retiros, aislamientos, empates y alturas.

Dentro de la etapa comprendida, el Plan Integral de Desarrollo Tunja 450 Años y los planes de desarrollo –preámbulo al Plan de Ordenamiento Territorial de 2001– surgen dos reglamentaciones urbanas dentro de la ciudad: el Decreto 311 de 1995 y el Acuerdo Municipal 008 de 1998 con la expedición de normas de urbanismo y construcción como código obligatorio de cumplimiento de los sectores públicos, privados y comunitarios.

Las normas urbanísticas generales, los planes parciales podrán ser propuestos ante autoridades de planeación municipal para su aprobación o ante personas privadas interesadas en su desarrollo, pero no deben modificar las determinaciones tomadas para el plan de ordenamiento territorial. Las organizaciones cívicas podrán participar en la propuesta de normas urbanísticas generales, específicas sobre el uso del suelo, paisajismo, tráfico vehicular y medidas que no afecten al espacio público referente a las normas generales. En general, proponer, formular y ejercer acciones de veeduría en los procesos de los planes parciales, relacionados con las políticas locales de descentralización.

Tabla comparativa entre los planes de desarrollo y la reglamentación municipal del centro de Tunja

| Cronología de los planes de desarrollo de Tunja | Año | Cronología de la reglamentación municipal del centro histórico |
|---|------|--|
| Plan 1816 | 1816 | Este parte de un plano de origen militar donde se marcan las cárcavas de San Francisco, sólo como una labor de inventario. |
| Plan 1898 | 1898 | Se establecen lineamientos para el ancho de las vías a 15 m alturas de aleros a 4 m eliminación de cubiertas de paja y la instalación de servicios sanitarios. |
| | 1930 | Acuerdo n.o 25 en el cual se dictan disposiciones sobre urbanización y construcción de edificaciones dentro del área de la ciudad |
| Plan 1932 | 1932 | En éste se establecen los parámetros de crecimiento de la ciudad |
| Plan Piloto | 1958 | |
| | 1965 | Acuerdo n.o 5 por el cual se dictan medidas sobre defensa del patrimonio histórico de la ciudad de Tunja |
| | 1968 | Acuerdo n.o 5 por el cual se hace obligatorio el embellecimiento de la ciudad |
| | 1970 | Acta 05 de la Junta de Planeación Municipal |
| | 1973 | Acuerdo 033 por el cual se adopta el Plan de Desarrollo y se establecen reglamentos de zonificación y urbanización. |
| Plan de Desarrollo PAL | 1976 | Otorgado por la Ley 66 de 1968 |
| Plan Tunja 450 años | 1986 | Acuerdo n.o 21 /87, ordenado por la Ley 50 de 1986 y aprobado por el decreto n.o 644 del 8 de abril de 2987. |
| | 1995 | Decreto 0311 de mayo 18 sobre la reglamentación de la ciudad |
| | 1997 | Proyecto de acuerdo reglamentario para el sector antiguo de Tunja. |
| | 1998 | Acuerdo 08 por el cual se reglamenta la ciudad de Tunja |
| | 2000 | Proyecto integral de recuperación y sostenibilidad del centro histórico |
| Plan de ordenamiento territorial | 2001 | Acuerdo 014 por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad. |

Fuente: la autora.



Figura 21. Vivienda años noventa.
Fuente: la autora.



Figura 22. Barrio Bolívar.
Fuente: la autora.

En el Plan de 1932, de donde se cita la siguiente referencia:

[...] desde un punto del río Chulo cercano a la casa de Don Alejandro Castro, línea recta al occidente de la casa denominada Siberia, sector que todavía existe, subiendo hasta encontrar la zanja que conduce a la ciudad, las aguas de Barón, hacia el sector occidental, de ahí en línea recta hasta el norte hasta la capilla de San Lázaro, por toda la cresta y de ahí en línea a dar al río La Vega, pasando por la casa de las señoritas Cárdenas Acosta, desciende al cauce de este río hasta su confluencia, con el río Chulo y de ahí hasta el primer lindero. (Alcaldía Mayor de Tunja, 1932).

Desde 1932 la percepción del espacio como tal, se ha ido transformando a una visión de espacio-territorio. En ese año se producen modificaciones del perímetro urbano de la ciudad; se argumenta que el perímetro crece día a día y que es necesario fijar uno nuevo, teniendo en cuenta las urbanizaciones y ensanches que no se ajustan al proceso de crecimiento de la ciudad. Mientras que estos Planes han tenido como referencia puntos topográficos, posteriormente se fueron perdiendo y sustituyéndolos a la referencia individual y sectorial. Estas reglamentaciones –definidas como códigos de urbanismo– no condujeron a una planificación urbana de la ciudad, sólo se limitaron a solventar las carencias de control en cuanto al crecimiento de la ciudad. De hecho, el Artículo 36, con relación a la “actuación urbanística pública” hace referencia a las actuaciones que puedan desarrollar los propietarios o la asociación de propietarios de forma voluntaria o obligatoria mediante las unidades de actuación urbanística, por entidades públicas o formas mixtas de asociación entre el sector público y privado. En el siguiente artículo se hace alusión al espacio público en las cesiones voluntarias de los propietarios de inmuebles para destino de vías, equipamientos colectivos, espacio público en general, así:

[...] La ejecución de la unidad de actuación comenzaría con el voto favorable del 51% de la población del área comprometida, los propietarios renuentes serán objeto de enajenación voluntaria y expropiación previstos en la Ley por parte de las entidades municipales o asociación gestora, sin perjuicio que pueda transferir derechos a la misma. (Presidencia de la República, 1989).

A partir del 1999 Colombia sufre una gran recesión económica, generándose mayor empobrecimiento entre la población, lo que impidió la inversión pública y privada;

recuérdese que el sistema UPAC tuvo un gran colapso debido a que las personas que habían adquirido su vivienda mediante este sistema no pudieron cubrir sus obligaciones. Esto conllevó al remate de muchos predios. Este periodo se caracterizó por una baja capacidad de compra y a la vez de empleo.

A raíz de esta crisis financiera se establecieron reformas de libre mercado como forma de elevar el crecimiento económico (Sarmiento P., 2000). Es importante notar que esta política económica constituye una de las partes integrales de la ideología política conocida como neoliberalismo, pues según ésta el libre comercio, la descentralización del poder y la reducción del Estado por medio de la privatización, son algunas de las medidas necesarias para generar el desarrollo nacional.

Estas dinámicas económicas han generado que el ingreso de capitales extranjeros en el país adquiriera empresas públicas y privadas, reactivando algunos elementos dentro de la ciudad. El incremento económico y las políticas de globalización han producido obras de gran infraestructura como la doble calzada que unirá el norte con el sur del país¹⁵. El impacto de la inversión extranjera también ha tenido sus repercusiones en las regiones como en el caso de las cadenas de almacenes Carrefour, Falabella y Éxito (nacional).

Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2000) Instituto Distrital de Cultura y Turismo, Museo de Desarrollo Urbano, Instituto Distrital de Cultura y Turismo, septiembre. Bogotá.
- Alfonso, W. (1998) *Tunja: Dos estructuras para el establecimiento de ciudad—Enfoque de la función institucional en los espacios de ciudad*. Tunja.
- Aprile Gniset, J. (1997) *La ciudad colombiana, Tunja 1620 Historia*. Universidad del Valle, Cali: Talleres Gráficos Banco Popular.
- Arquitectos Urbanistas Asociados. (1958) *Plan Piloto Tunja 1958*. Bogotá.
- Ascher, F. (2004) *Los nuevos principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editores.

- Avendaño, R.M. (2005) *Demografía histórica de la ciudad de Tunja a través de los archivos parroquiales 1750-1819*. Universidad Pedagógica, Facultad de Ciencias de la Educación, Maestría en Historia.
- Báez Osorio, M. (2004) *Las Escuelas Normales y el cambio educativo en los Estados Unidos de Colombia en el Periodo Radical 1870-1886*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja.
- Báez Osorio, M. (2004) *Las Escuelas Normales y el cambio educativo en los Estados Unidos de Colombia en el Periodo Radical, 1870-1886*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja.
- Bat eman Quijano, A. (2005) *Historia de los Ferrocarriles en Colombia*. Sociedad Colombiana de Ingenieros; Bogotá: Página Maestra Editores.
- Bellet S., C. (2004) Miradas a otros espacios urbanos: ciudades Intermedias. En: *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. VIII, n.º 165 de mayo.
- Brand, C.M. (2001) *Trayectorias Urbanas: en la modernización del Estado en Colombia*. Medellín: Universidad Nacional, abril.
- Carrión, F. et ál. (1991) *Ciudades y gobiernos locales*. México: FLACSO México.
- Corradine, A. (1990) *La arquitectura en Tunja*. Bogotá.
- Corradine, A. (1976) *Arquitectura Religiosa Siglo XVI*. Bogotá.
- Cortés Alfonso, V. (1985) *Tunja y sus vecinos. Repertorio Boyacense*. Academia Boyacense de Historia, abril. Tunja.
- Cortés, F. (2000) Proyecto Integral de Recuperación y sostenibilidad del centro Histórico de Tunja, anteproyecto, marzo, Alcaldía Mayor de Tunja.
- Dorta, E.M. (1942) *Historia del Renacimiento en Tunja*. Madrid: Gráficas Yagues.
- Forero, C. et ál. (1997) *Descentralización y participación ciudadana*. Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Económicas.
- Fresneda Bautista, O. (1995) *Propósito para un sistema de indicadores de vivienda*. Santa Fe de Bogotá.
- García Moreno, O. (1997) *Crónica la segunda vuelta al perro*. Tunja.
- García Samudio, N (1933) *La división departamental y los orígenes de los municipios en Colombia*. Bogotá.
- Hernández, G. (1975) *De los chibchas a la Colonia y a la República*. Instituto Colombiano de Cultura. Bogotá.
- Latorre, E. (1986) *Transporte y crecimiento regional en Colombia*. Bogotá: Cider-Uniandes.
- Lauchlin, C. (1982) Las políticas de la vivienda. En: *Cuaderno Desarrollo y Sociedad* n.º 4, Bogotá.
- Lemus Chois, V.D. (2006) Planificación y control urbanístico en Bogotá. Desarrollo histórico y jurídico. Universidad del Rosario, Serie Maestría, Bogotá.
- Martínez Silva, C. (1973) Capítulos de historia Política de Colombia. En: *Revistas Políticas en el repertorio "Colombiana, la fundación de Santa Fe de Bogotá*.

- Ocampo, L.J. (1989) *Tunja, esencia de la cultura de Hispanoamérica*. Academia Boyacense de Historia. Tunja.
- Peyronnie, K. (2002) *Quito inesperado*. Instituto Francés de Estudios Andinos, Lima.
- Planificadores Asociados Ltda. (1976) *Plan de Desarrollo Urbano de Tunja 1976*. Tunja.
- Rojas, U. (1939). *Tunja 400 años*. Bogotá: Tipografía.
- Rojas, U. (1963) *Corregidores y Justicias Mayores de Tunja y su provincia desde la fundación de la ciudad hasta 1817*. Tunja: pp. 588-591.
- Salazar, J. y Castillo, J. (2001) *Planificación Urbanística en Colombia. Trayectorias Urbanas en la Modernización del Estado en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, abril, p. 145.
- Sarmiento P., E. (2000) *Cómo construir una nueva organización económica: inestabilidad estructural del modelo neoliberal, elementos para un estado estratégico*. Escuela Colombiana de ingeniería, Bogotá: Editorial Oveja Negra.
- Schnit er C., P. (2003) Sert y Wiener en Colombia. La vivienda social en la aplicación del Urbanismo Moderno. En: *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, Barcelona: Vol. VII n.º 146 (035) de agosto.
- Serpa E., J. (1990) *Rojas Pinilla, una historia del siglo XX*. Bogotá: Planeta.
- Urbano, H. (2000) *Patrimonio y modernidad*. Universidad San Martín de Porres. Escuela Profesional de Turismo y Hotelaría, Lima, Perú, enero.
- Utria, R. (1986) *Plan de Desarrollo Tunja 450 Años. Ley 50 de 1986*. Bogotá.
- Vargas, R.A. (1993) *De Andalucía a Boyacá. La descendencia del conquistador Juan de Torres. La continuidad ideológica en 15 generaciones*. Santa Fe de Bogotá: Litografía Arco.
- Wiener García, L.E. (1991) *Tunja, historia urbana, ciudad y poder, siglo XVII*. Universidad Pedagógica de Colombia. Tunja.

Notas

¹ La ocupación de la ciudad en la época prehispánica se limitó a asentamientos dispersos pero de grans simbolismo económico, social y religioso (como el mercado de los naturales, el cementerio indígena, los santuarios y recorridos hacia éstos, etc.), reemplazado por estamentos cristianos.

² El cuestionamiento europeo de la ciudad ideal planteó una estructura de orden para los nuevos descubrimientos, implantados dentro de una conformación espacial no acorde con su topografía.

³ En esta parte nos debemos remitir a las ordenanzas que establecían los espacios públicos de plazas y plazoletas como elementos de holgura dentro de la estructura de la ciudad.

⁴ Academia Boyacense de Historia. (1985) *Repertorio Boyacense*, Tunja.

⁵ Hasta el momento varios autores en diferentes años (Vicenta Cortés, Jacques April y Luis Wiesner) han realizado un paralelo entre una relación de 1610 y el censo de 1620: Cortés Alonso, Vicenta. *Tunja y sus vecinos, Repertorio Boyacense*, n.º 317, Tunja, abril 1985; Aprile-Gnisset, Jacques. *La ciudad colombiana*, Talleres gráficos Banco Popular (1991); Wiener, Luis Eduardo. *Tunja, historia urbana, ciudad y poder siglo XVII*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja (1991).

⁶ Existen dos hipótesis con relación a la no densificación de la parroquia de Santa Bárbara en el periodo de 1623 a 1810: una de ellas es la gran incidencia que tenía la cárcava sobre este sector al limitar sólo su crecimiento de los bordes de éstas y la segunda se relaciona con la ubicación de los arrabales de indios (en mayor número con relación a la parroquia de Las Nieves).

⁷ En 1931, la capital del país se encuentra en un crecimiento desordenado, requiriendo instrumentos de ordenamiento. Por ello se establece el Plan de Fomento Municipal, el cual estaba encargado de formular y diseñar planes sectoriales y programas para éstos. En este plan se aconseja la construcción de un nuevo acueducto. Alcaldía, *op. cit.*, p. 30.

⁸ En el periodo que Gustavo Rojas Pinilla estuvo en la presidencia le dio un gran empuje al país con la culminación del ferrocarril del Magdalena, la pavimentación de vías troncales, la construcción del Aeropuerto Internacional El Dorado, y asimismo la incorporación de la televisión nacional, la telefonía, los acueductos, además de otorgar ciudadanía a la mujeres colombianas y, por ende, el voto.

⁹ “La red de carreteras nacionales para 1959 muestra una interacción importante con todas las regiones, faltando por unir a Antioquia con la Costa Atlántica. Se observa mejor densidad vial en Antioquia, Viejo Caldas, Cundinamarca, Boyacá y Santander”, Latorre (1986) *Transporte y crecimiento regional en Colombia*, Cider, Uniandes, Bogotá. p. 92.

¹⁰ “En el ámbito jurídico solamente se generó una tímida respuesta en el Acuerdo 22 de 1963, al efectuar una pequeña, mención en el capítulo de Renovación Urbana, referida a los trámites para adelantar los programas de barrios incompletos”. Lemus (2006). Esta herramienta dio soporte jurídico para el derribo de edificaciones y cambiar el paramento de algunas calles.

¹¹ Las administraciones municipales se dedicaron a elaborar acuerdos de zonificación de la ciudad y se planteó Los Muiscas como polo de desarrollo aunque realmente éste no se definiría hasta la ubicación de la Universidad de Boyacá que adicionalmente cambiaría las dinámicas estructuradas como barrio, además de plantear nuevas necesidades de movilidad y de servicios.

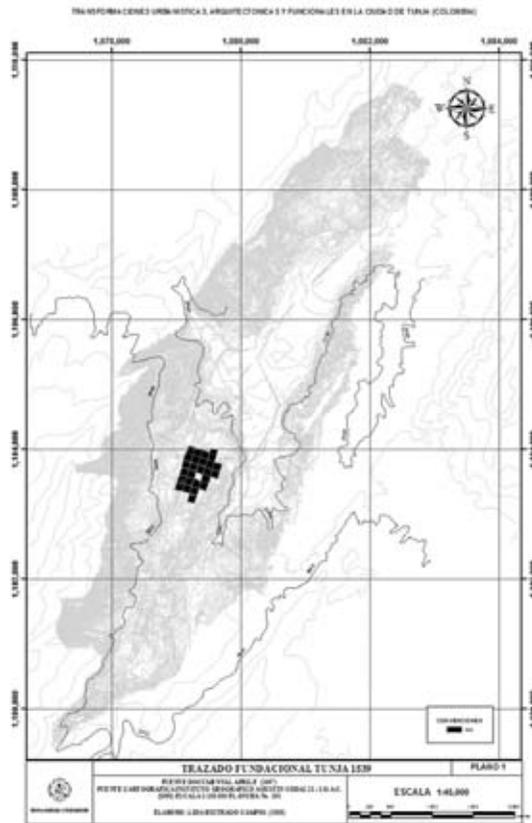
¹² “La grave falencia de la norma, que incidió en el control urbanístico, fue el establecimiento en ciertos aspectos de a reglamentación de la consideración *opcional*, con lo cual se dejó a libre juicio de las personas de la interpretación de la norma o las construcciones provisionales en sitios donde la norma, por principio, la negaba” (Lemus Chois, 2006).

¹³ Entre las obras ejecutadas se encuentran las plazas de mercado satelitales conformadas en el sur y en el norte de la ciudad, mientras que el hospital regional y la Casa Rojas Pinilla están dentro de las obras específicas.

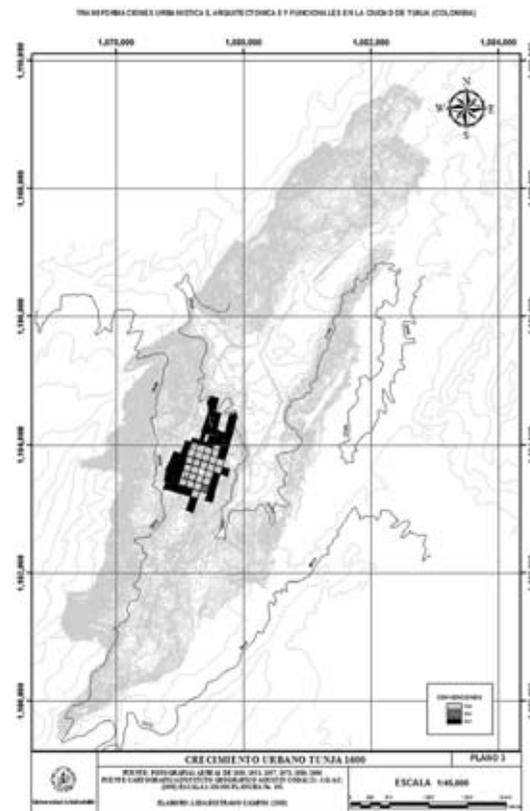
¹⁴ Esta propuesta de vivienda contó con un gran ingrediente de cooperativismo, donde la Cooperativa de Conductores se organizó para realizar esta propuesta que hasta el momento con sus diferentes etapas ha sido exitosa y ha generado que constructores particulares también realicen proyectos de vivienda, los cuales han servido para consolidar la vivienda del sector y, en esa misma medida, cuenten con equipamientos de índole institucional, recreativo y de servicios.

¹⁵ Las dinámicas establecidas por las mejoras viales a través de la doble calzada al mar tendrían repercusiones en la región debido a que muchos de los municipios –surgidos a partir de la vía– se afectarían por las nuevas condiciones que se plantean donde solamente se toma la vía como un medio de comunicación, mas no como un punto de referencia de muchas de las actividades comerciales que se desarrollaban en función de la vía antes existente.

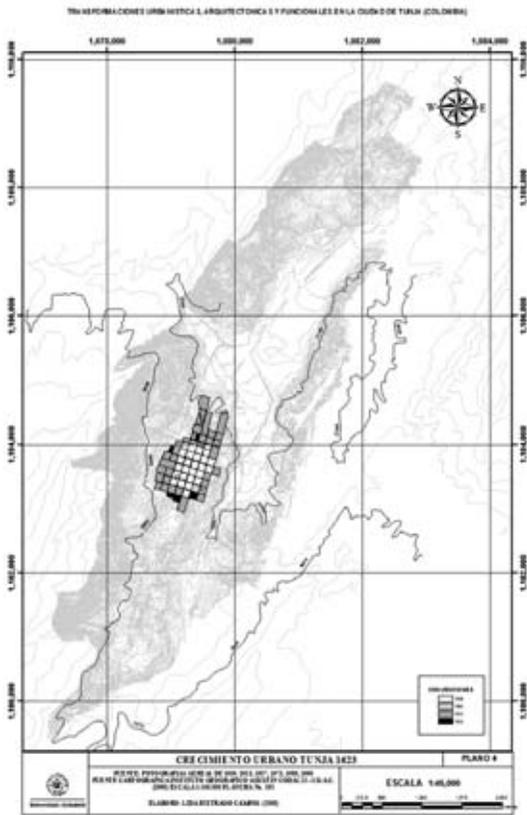
Anexos



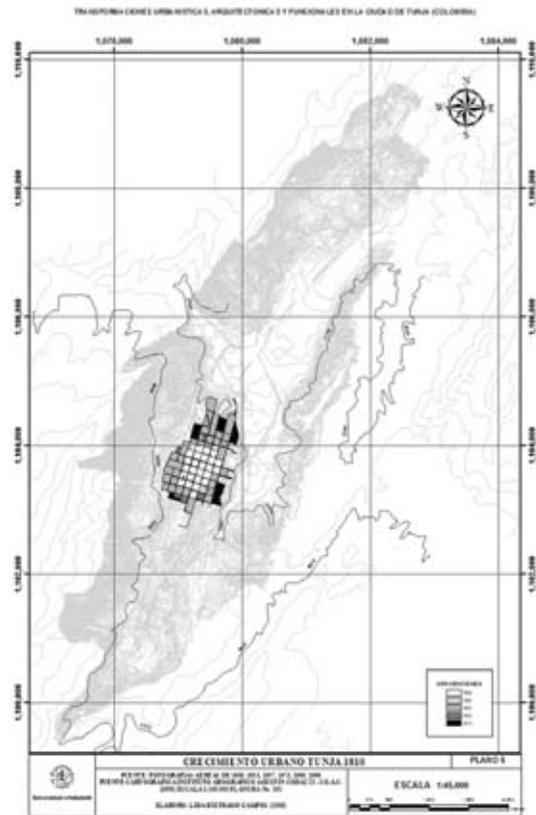
Plano 1. Plano de Tunja de 1539.
(Basado en el original).
Fuente: la autora (2008).



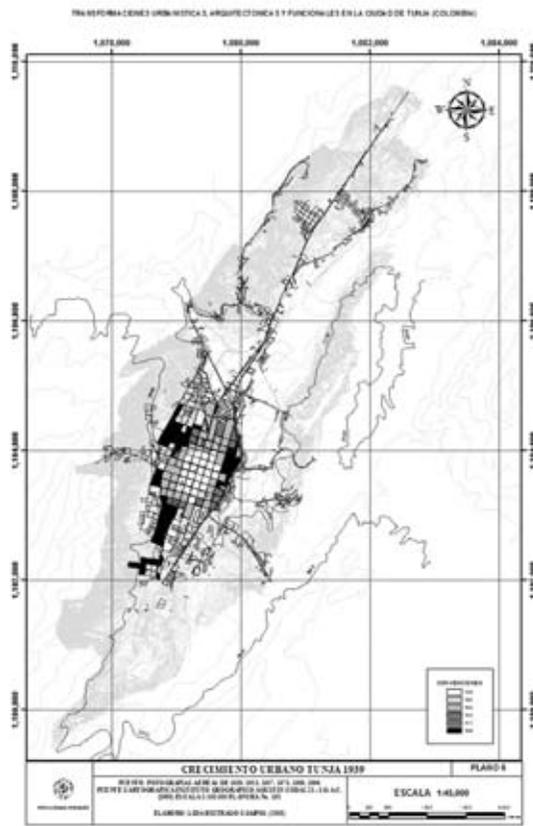
Plano 2. Plano de Tunja de 1600.
(Basado en el original).
Fuente: la autora (2008).



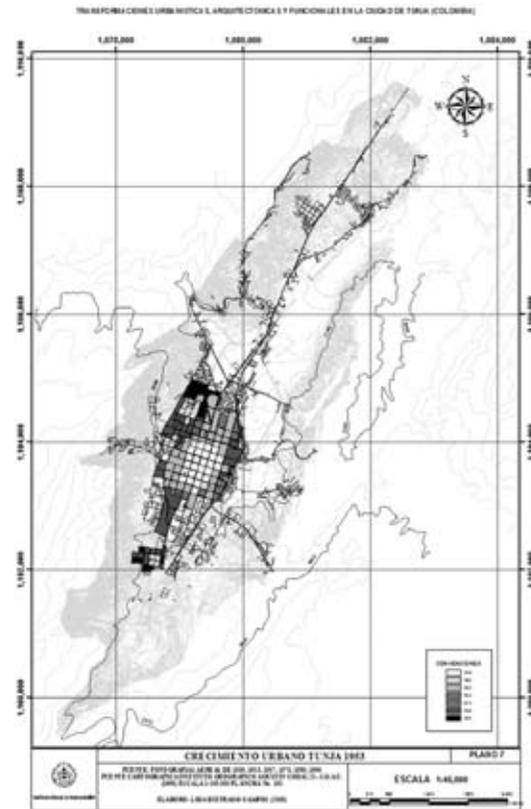
Plano 3. Plano de Tunja de 1623.
 (Basado en el original).
 Fuente: la autora (2008).
 Reinterpretación del original 1623.



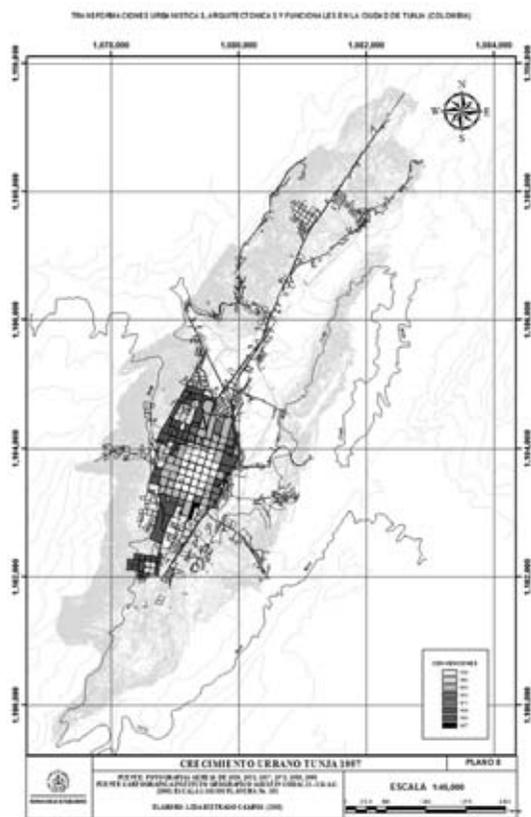
Plano 4. Plano de Tunja de 1810.
 (Basado en el original).
 Fuente: la autora (2008).
 Reinterpretación del original 1810.



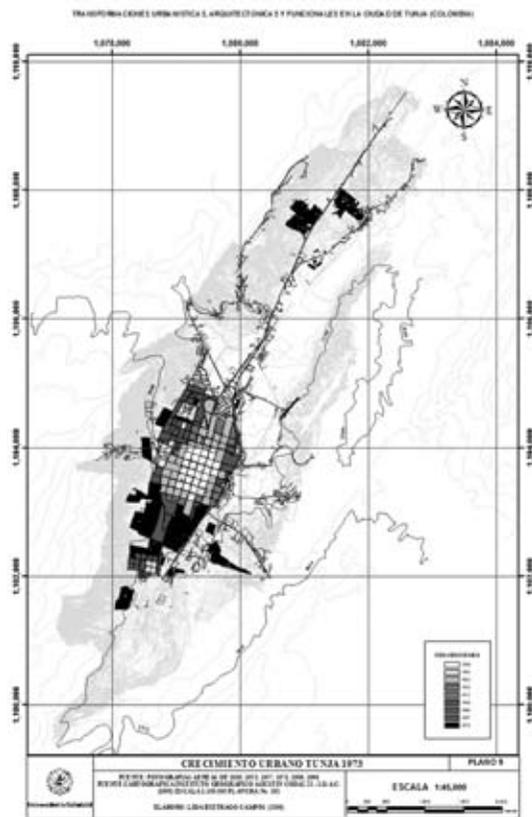
Plano 5. Plano de Tunja de 1939.
Fuente: la autora (2008).
Reinterpretación aerofotografía de 1939.



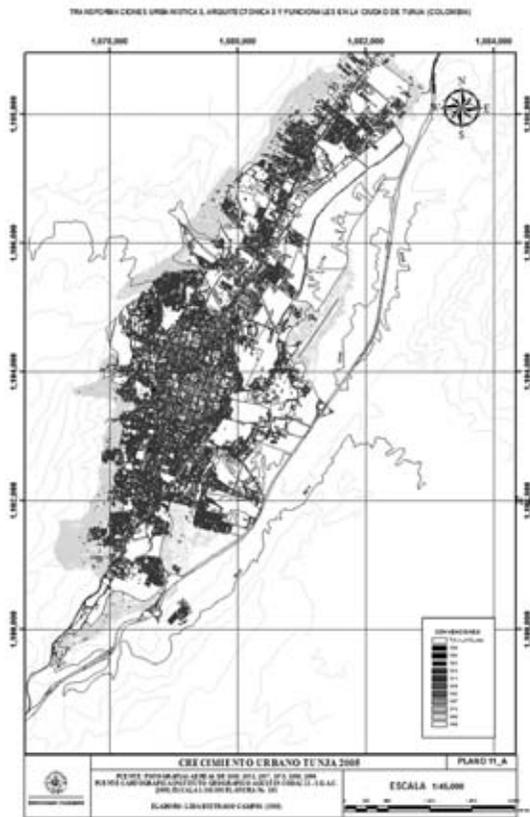
Plano 6. Plano de Tunja de 1953.
Fuente: la autora (2008).
Reinterpretación de aerofotografía de 1953.



Plano 7. Plano de Tunja de 1957
 Fuente: la autora (2008).
 Reinterpretación aerofotografía 1957.



Plano 8. Plano de Tunja de 1973.
 Fuente: la autora (2008).
 Reinterpretación aerofotografía de 1973.



Plano 11. Plano de Tunja de 2005.
Fuente: la autora (2008).
Reinterpretación aerofotografía de 2005.