

# Tunja: crecimiento urbano (1990-2005) en tiempos de neoliberalismo

Adriana Hidalgo Guerrero

05, p. 8

## Ciudad Jardín, ¿un barrio marchito?

Esta urbanización de 405 viviendas de interés social, es la única en Tunja en donde la calle principal tiene 25 metros de ancho y las casas, tan solo tres metros de ancho por 6 de largo. Líderes comunales reclaman



UB Universidad de Boyacá®

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO



*Catalogación en la publicación – Biblioteca Nacional de Colombia*

Hidalgo Guerrero, Adriana, autora

Tunja : crecimiento urbano (1990-2005) en tiempos de neoliberalismo / Adriana Hidalgo Guerrero. -- Tunja, Boyacá : Ediciones Universidad de Boyacá, [2024].

324 páginas.

Incluye referencias bibliográficas.

ISBN 978-958-5120-55-6 (físico) -- 978-958-5120-57-0 (digital)

1. Desarrollo urbano - Tunja -- Siglos XX-XXI 2. Urbanismo - Tunja - Siglos XX-XXI 3. Espacio público - Planificación -- Tunja - Siglos XX-XXI 4. Servicios públicos - Tunja -- Siglos XX-XXI

CDD: 307.760986144 ed. 23

CO-BoBN- 00134

# Tunja: crecimiento urbano (1990-2005) en tiempos de neoliberalismo

Adriana Hidalgo Guerrero

05: p. 8

## Ciudad Jardín, ¿un barrio marchito?

Esta urbanización de 405 viviendas de interés social, es la única en Tunja en donde la calle principal tiene 25 metros de ancho y las casas, tan solo tres metros de ancho por 6 de largo. Líderes comunales reclaman

pavimentación, escenarios deportivos, un muro de contención y más.

Los líderes comunales del barrio Ciudad Jardín dicen que está die-



Las calles del barrio se encuentran sin pavimentar y en muchos se ve el agua filtrando.

**UB** Universidad de Boyacá®

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO



beneficiar a 4.792 hogares colombianos  
preferirán en Pinos de Oriente.

**Presidente**

Dr. Osmar Correal Cabral

**Rectora**

Dra. Rosita Cuervo Payeras

**Vicerrector Académico**

Ing. MSc. Carlos Rafael Lara Mendoza

**Vicerrectora Investigación**

**Ciencia e Innovación**

Dra. Claudia Patricia Quevedo Vargas

**Vicerrectora Proyección Institucional**

Dra. Ethna Yanira Romero Garzón

**Vicerrector Administrativo y de Infraestructura**

Dr. Camilo Correal Cuervo

**Decano Facultad de Arquitectura,**

**Diseño y Urbanismo**

Dr. Yesid Camilo Buitrago López

©

**La autora**

Adriana Hidalgo Guerrero

**Gestión editorial, corrección de texto  
y estilo, diseño y diagramación**

División de Publicaciones

**Director División de Publicaciones**

Ing. D.G. Mg. Johan Camilo Agudelo Solano

**Gestión editorial**

Mg. Natalia Elizabeth Cañizalez Mesa

**Corrección de texto y estilo**

C. S. Mg. Julián Andrés Llanos Jaramillo

**Diseño y diagramación**

D.G. Rafael Alberto Cárdenas Estupiñan

**Diseño de cubierta**

Ing. D.G. Mg. Johan Camilo Agudelo Solano

**© Ediciones Universidad de Boyacá**

Carrera 2a. Este N° 64-169

Tels.: 608 7452742 - 7450000 Ext. 15405

[www.uniboyaca.edu.co](http://www.uniboyaca.edu.co)

[publicaciones@uniboyaca.edu.co](mailto:publicaciones@uniboyaca.edu.co)

Tunja-Boyacá-Colombia

ISBN Físico: 978-958-5120-55-6

ISBN Digital: 978-958-5120-57-0

Esta edición y sus características gráficas son propiedad de la:

**UB** Universidad de Boyacá®

Vigilada Mineducación

© 2024

Queda prohibida la reproducción parcial o total de este libro, por medio de cualquier proceso reprográfico o fónico, especialmente fotocopia, microfilme, offset o mimeógrafo (Ley 23 de 1982)

## PRESENTACIÓN

El presente libro que corresponde al número seis de la colección dedicada a la historia urbana de Tunja aborda el periodo de expansión de la ciudad comprendido entre 1990 y 2005. La autora sitúa esta etapa en el contexto de la influencia del neoliberalismo en la región.

Precisamente dentro de la historia política del país, en la década de 1990, Colombia experimentó un cambio significativo en sus políticas económicas y sociales, marcando un periodo de apertura e impulso a la inversión extranjera, así como la promoción del libre comercio con el objetivo de fomentar una competencia saludable en los mercados. Además, se llevaron a cabo procesos de privatización en sectores cruciales como las telecomunicaciones y la energía, con la intención de mejorar su eficiencia.

La efectividad de estas medidas en el crecimiento económico del país ha sido objeto de debate continuo. El libro "Tunja (1990-2005): Crecimiento Urbano en Tiempos de Neoliberalismo" analiza las transformaciones de la ciudad a lo largo de este periodo, explorando cinco preguntas clave que examinan las dinámicas de crecimiento y su relación con diversos actores urbanos. El enfoque del análisis considera los intereses políticos, económicos y sociales, utilizando fuentes de información como la prensa local y nacional para comprender mejor estos procesos.

Los siete capítulos presentados, ofrecen una exploración de las transformaciones urbanas, respaldadas por referentes teóricos que facilitan la conceptualización y clasificación de las formas urbanas. Asimismo, se examinan los planes de desarrollo y los resultados de los planes de ordenamiento territorial (POT), subrayando la imperativa necesidad de contar con instrumentos de planificación más efectivos para el desarrollo de la ciudad.

La Universidad de Boyacá extiende una especial felicitación a la autora de esta significativa colección, compuesta por seis volúmenes que ofrecen una perspicaz visión de la historia de la ciudad. Estos tomos proporcionarán una valiosa contribución para investigadores, estudiantes y personas interesadas en profundizar su comprensión de la historia del urbanismo en Colombia, especialmente a través de la lente de la ciudad de Tunja.

Quisiera hacer una especial invitación al lector a explorar los cinco tomos anteriores antes de sumergirse en el presente volumen, ya que esto enriquecerá su perspectiva y facilitará una comprensión más completa de la narrativa histórica que se va desarrollando.

**ANDRÉS CORREAL CUERVO**  
Universidad de Boyacá

## CONTENIDO

<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b>	<b>11</b>
<b>ÍNDICE DE CUADROS</b>	<b>17</b>
<b>ÍNDICE DE PLANOS</b>	<b>19</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>21</b>
<b>1. PARA ENTENDER EL CRECIMIENTO URBANO DE TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005</b>	<b>27</b>
1.1. CONTEXTO LOCAL	27
1.2. TRANSFORMACIONES INTERNACIONALES Y NACIONALES	32
1.3. TRANSFORMACIONES URBANAS DE TUNJA ENTRE 1990 y 2005	38
1.4. GRANDES INFRAESTRUCTURAS	40
1.4.1. Reactivación del ferrocarril	40
1.4.2. Doble calzada de la carretera Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS)	42
<b>2. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA DE TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005</b>	<b>46</b>
2.1. TENDENCIAS DE CRECIMIENTO EN TUNJA	46
2.2. TIPOS ESTRUCTURALES DE CRECIMIENTO URBANO	50
2.3. TIPOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS EN EL CRECIMIENTO DE TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005	57
2.3.1. Crecimiento C y CO: Informal o popular espontáneo	61
2.3.2. Crecimiento D: Polígonos multifamiliares en bloque abierto	62
2.3.3. Crecimiento E: Enclaves de vivienda unifamiliar aislada o de conjuntos urbanos de vivienda adosada, cerrados y exclusivos	69
2.3.4. Crecimiento F1: Parcelación o loteo para vivienda unifamiliar	77
2.3.5. Crecimiento F2: Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria	85
2.3.6. Crecimiento G: Equipamientos	89
2.3.7. Crecimiento H: Polígonos de industria y almacenaje	97
2.3.8. Crecimiento I: Vivienda unifamiliar semirrural	97
2.3.9. Crecimiento J: Unifamiliar de uso comercial mixto	103
2.4. LAS TIERRAS VACANTES: ¿UNA FORMA DE OCUPAR EL SUELO?	103
2.5. REDENSIFICACIÓN URBANA PROMOVIDA POR PEQUEÑOS PROPIETARIOS PRIVADOS	105

<b>3. REVISIÓN DE LOS RESULTADOS DE EJERCICIOS DE PLANIFICACIÓN URBANA ENTRE 1990 Y 2005</b>	<b>109</b>
3.1. PLAN DE DESARROLLO. 450 AÑOS DE TUNJA y PLAN QUINQUENAL	110
3.2. PLANES DE DESARROLLO. CONSEJO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN	111
3.3. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT) DE TUNJA (2001-2010)	113
3.3.1. Antecedentes de la formulación del primer POT de Tunja	113
3.3.2. Síntesis del POT de Tunja. 2001-2009	121
3.3.3. Evaluación del cumplimiento parcial del POT hasta 2005	128
3.4. RIESGOS Y AMENAZAS QUE AFECTAN EL CRECIMIENTO Y ORIGEN DE SU GESTIÓN	135
<b>4. SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS</b>	<b>140</b>
4.1. ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO	140
4.2. ALUMBRADO PÚBLICO Y ENERGÍA ELÉCTRICA	143
4.3. RECOLECCIÓN DE BASURAS	144
<b>5. ESPACIO PÚBLICO Y VIARIO</b>	<b>146</b>
5.1. EL VIARIO ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD	146
5.1.1. Variante doble calzada (BTS)	153
5.1.2. Avenida Primera o Universitaria	154
5.1.3. Rehabilitación de las avenidas Oriental y Norte	156
5.1.4. Avenida Patriotas y nueva salida hacia Soracá	156
5.1.5. Puente de la urbanización Las Quintas	159
5.1.6. Ciclorruta en la Avenida Suárez	160
5.2. PARQUES, PLAZAS Y ESPACIO PÚBLICO	161
5.2.1. Los parques del POT	161
5.2.2. Parque lineal de los ríos Jordán y La Vega	162
5.2.3. Recuperación ambiental de laderas y cárcavas	164
5.2.4. Parque suroriental del barrio San Antonio	165
5.2.5. Parques de barrio y separadores	166
5.3. EN DEFENSA DEL ESPACIO PÚBLICO	168



<b>6. EQUIPAMIENTOS Y EDIFICACIONES INDUSTRIALES</b>	<b>177</b>
6.1. EQUIPAMIENTOS URBANOS	177
6.1.1. Complejo de Servicios del Sur	178
6.1.2. Dotaciones deportivas	181
6.1.2.1. Juegos Deportivos Nacionales del 2000	181
6.1.2.2. Coliseos	183
6.1.2.3. Polideportivos y juegos en los barrios	184
6.1.3. Clínicas y hospitales	184
6.1.4. Aeropuerto	188
6.1.5. Terminal de trasportes	190
6.1.6. Edificios educativos	191
6.1.7. Edificios administrativos públicos de la periferia urbana	197
6.1.8. Centros comerciales y de ocio	198
6.1.9. Otros equipamientos	203
6.2. INDUSTRIA	205
<b>7. URBANIZACIÓN, CRECIMIENTO DE BARRIOS Y VIVIENDA</b>	<b>207</b>
7.1. VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL (VIS)	212
7.1.1. La vivienda social de promoción pública. Los casos de Ciudad Jardín y Pinos de Oriente	218
7.1.2 Ciudadela Comfaboy	224
7.1.3. Asociaciones de vivienda	226
7.1.3.1. Balcón de la Villa	231
7.2. VIVIENDA DE ESTRATOS ALTOS	238
7.2.1. Reserva Campestre	240
7.3. VIVIENDA DE PROMOCIÓN PRIVADA PARA ESTRATOS MEDIOS	248
7.3.1. Las Quintas	252
7.3.2. El Capitolio	258
7.3.3. Xativilla	265
7.4. URBANIZACIÓN MARGINAL	272
7.4.1. Loma de San Lázaro	276

<b>8. SÍNTESIS DEL CRECIMIENTO EN EL PERÍODO 1990 - 2005</b>	<b>280</b>
<b>REFERENCIAS</b>	<b>292</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA</b>	<b>296</b>
<b>LISTADO DE FUENTES PRIMARIAS CONSULTADAS</b>	<b>301</b>
<b>SIGLAS Y ACRÓNIMOS</b>	<b>304</b>
<b>ANEXO. CONCESIONES ESTATALES A PARTICULARES RELACIONADAS CON TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005</b>	<b>305</b>
A. FERROCARRIL	305
B. CONCESIÓN DE LA CARRETERA DOBLE CALZADA (BTS).	306
C. CONCESIÓN DEL SISTEMA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO	311
D. CONCESIÓN DEL SERVICIO DE RECOLECCIÓN DE BASURAS	319
E. DELEGACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE PARQUES PÚBLICOS DEL MUNICIPIO A PARTICULARES	322

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Imagen panorámica de Tunja en el año 2008	28
Figura 2. Mosaico aerofotográfico de Tunja en 1989	30
Figura 3. Suelo rural y suelo urbano en Tunja	31
Figura 4. Liquidación de Empotunja	33
Figura 5. Anuncio del Inurbe para la refinanciación de antiguos deudores del ICT	36
Figura 6. Impopular incremento del impuesto predial en 2004	37
Figura 7. Reactivación de la economía local a través de la industria de la construcción, según Camacol	41
Figura 8. ¿Otra verdad sobre la doble calzada?	43
Figura 9. Perímetro urbano de Tunja y trazado de la variante de la carretera BTS	44
Figura 10. Variante o perimetral “en veremos” en 1996	45
Figura 11. Estado de la variante en 2005	45
Figura 12. Trazados discontinuos en el norte de la ciudad asociados a la carretera Central del Norte en 2005	48
Figura 13. Ejemplos de polígonos multifamiliares del periodo 1990-2005	65
Figura 14. Urbanización La Esperanza, en el noroccidente, próxima a la urbanización unifamiliar La Fuente	66
Figura 15. Sector norte de Tunja publicitado como de alta valorización para promover los multifamiliares del Rincón del Seminario	66
Figura 16. Aviso inmobiliario promocional de los multifamiliares Cerros del Norte promovidos por Fonseca Ltda.	66
Figura 17. Diferentes aspectos de los enclaves privados en Tunja	69
Figura 18. Conjuntos cerrados urbanos	70
Figura 19. Los enclaves cerrados: conclusión gráfica y nuevas preguntas	72
Figura 20. Comparación aerofotográfica de la transformación del sector de Las Quintas entre 1996 y 2005	79
Figura 21. Características de la urbanización Las Quintas	80
Figura 22. Salida norte de la ciudad con polígonos por loteo, en desarrollo en 2005	83
Figura 23. Loteos para vivienda en la salida hacia Oicatá en 2005	83
Figura 24. Salida norte de la ciudad con polígonos por loteo, en desarrollo en 2008	84
Figura 25. Sector de influencia del barrio Santa Inés y sus crecimientos en 2005	86

Figura 26. Sector de influencia del barrio Cooservicios y sus crecimientos en 2005	<b>86</b>
Figura 27. Urbanización Prados de San Luis, promovida por la Asociación Bochicá y localizada al oriente despoblado de Tunja.	<b>86</b>
Figura 28. Crecimiento de Cooservicios, influido por la variante en el sector suroriental de Tunja, en 2005	<b>86</b>
Figura 29. Denuncia por un salón comunal inconcluso en el barrio Los Trigales	<b>90</b>
Figura 30. Salida sur de Tunja en 2005	<b>98</b>
Figura 31. Vistas de la periferia occidental de Tunja.	<b>104</b>
Figura 32. Aspectos del fenómeno de redensificación urbana a partir de la proliferación de apartaestudios y edificios multifamiliares de pequeño formato	<b>106</b>
Figura 33. Polideportivo del barrio El Consuelo, dañado por lluvias	<b>135</b>
Figura 34. Inundaciones en 2003	<b>136</b>
Figura 35. Desastres en 2005	<b>137</b>
Figura 36. Modelo piloto para tratar las cárcavas de Tunja	<b>138</b>
Figura 37. Sección del cráter causado por hundimiento asociado a bóvedas	<b>139</b>
Figura 38. El tren como factor de riesgo de viviendas cercanas a su ronda, debido a vibraciones y contaminación auditiva	<b>139</b>
Figura 39. Entrega de los primeros pozos profundos por parte de Alminera S.A., durante la visita a Tunja del presidente Ernesto Samper.	<b>141</b>
Figura 40. Modernización de redes de alcantarillado a partir de la construcción de colectores	<b>141</b>
Figura 41. Nota autopublicitaria de Sera Q. A.	<b>142</b>
Figura 42. Titular: “La basura pidió cacao”	<b>144</b>
Figura 43. Relleno sanitario de Pirgua y conflictos con el municipio de Oicatá	<b>145</b>
Figura 44. Más basuras para Tunja, proveniente de municipios vecinos	<b>145</b>
Figura 45. Repavimentación en la Avenida Norte	<b>148</b>
Figura 46. Algunas realizaciones viales del año 2003	<b>151</b>
Figura 47. Obras para la variante o perimetral en 1994	<b>154</b>
Figura 48. La Avenida Universitaria en 1999, subutilizada por falta de culminación	<b>155</b>
Figura 49. Obras en la Avenida Universitaria para 2003	<b>156</b>

Figura 50. Impacto de la Avenida Universitaria en su entorno	157
Figura 51. Impacto de las obras de Solarte y Solarte en la reforma de la Avenida Norte	156
Figura 52. Vía Los Patriotas y salida a Soracá	158
Figura 53. Incumplimiento del puente vehicular para la urbanización Las Quintas	159
Figura 54. Polémica ciclorruta en la Avenida Suárez	160
Figura 55. Sistema de parques propuesto en el POT	161
Figura 56. El río y la línea del ferrocarril	162
Figura 57. Cerramientos de las urbanizaciones cerradas de lujo, realizados sobre áreas de protección ambiental en el sector nororiental de Tunja	165
Figura 58. Expectativas para los parques como espacios de recreación e imagen de la ciudad	167
Figura 59. Programa de mejoramiento de parques con participación de la comunidad	167
Figura 60. Mejoramiento de zonas verdes en avenidas, caso de la glorieta	167
Figura 61. El mural más grande de la ciudad embellece el espacio público	168
Figura 62. Numerosos vendedores ambulantes ocupan la Plaza de Bolívar	169
Figura 63. La “carreta” del espacio público	170
Figura 64. Los vendedores de mercado hacen del espacio público un lugar caótico	170
Figura 65. La invasión del espacio público lo convierte en una tierra de nadie	171
Figura 66. Denuncias por el robo de implementos del espacio público.	172
Figura 67. Denuncia del robo de un motor en una atracción mecánica del parque Surinama	172
Figura 68. Casos de vandalismo en el espacio público y en monumentos escultóricos.	173
Figura 69. El abandono del monumento en la Loma de los Ahorcados	174
Figura 70. Cerramiento del parque Pinzón, caído en deterioro	174
Figura 71. Juegos infantiles en pésimo estado en el Bosque de la República	175
Figura 72. Restaurante Pizza Nostra en el parque del Pozo Donato	176
Figura 73. El POT y los equipamientos de soporte territorial	177
Figura 74. Coliseo del Sur en 1996	178

Figura 75. La villa olímpica, desde las laderas orientales	<b>181</b>
Figura 76. Interior del estadio La Independencia y denuncia de su mal estado	<b>183</b>
Figura 77. Inauguración del coliseo de la Universidad de Boyacá	<b>183</b>
Figura 78. Cancha del barrio San Antonio	<b>184</b>
Figura 79. Polideportivos en los barrios	<b>185</b>
Figura 80. Centro de atención básica del ISS en Tunja	<b>186</b>
Figura 81. Hospital San Rafael de Tunja, en pleno funcionamiento	<b>186</b>
Figura 82. Clínica de Cancerología de Boyacá.	<b>187</b>
Figura 83. Clínica Santa Catalina, inaugurada el 1º de enero de 2005	<b>187</b>
Figura 84. El aeropuerto de Tunja	<b>188</b>
Figura 85. Aeropuerto de Tunja sin funcionar	<b>189</b>
Figura 86. La pista o los pinos en el aeropuerto	<b>189</b>
Figura 87. Reinauguraciones del aeropuerto	<b>190</b>
Figura 88. El aeropuerto sin pasajeros.	<b>190</b>
Figura 89. Plataforma interior de la terminal de transportes de Tunja	<b>191</b>
Figura 90. Nuevas edificaciones y mejoramiento de los pasos peatonales en la UPTC	<b>193</b>
Figura 91. Remodelación del espacio público de la UPTC	<b>193</b>
Figura 92. Campus de la Universidad de Boyacá, en el norte de la ciudad, sobre la salida a Oicatá	<b>194</b>
Figura 93. Campus de la Universidad Santo Tomás, en el norte de la ciudad, sobre la Avenida Universitaria	<b>195</b>
Figura 94. Edificaciones del campus de la Universidad Antonio Nariño en el centro de la ciudad, cercano a la Avenida Oriental	<b>195</b>
Figura 95. Construcción de la nueva sede para el “Silvino”, cerca a Los Patriotas	<b>196</b>
Figura 96. El colegio Silvino en crisis debido a los agrietamientos en sus instalaciones, consecuencia de haber sido construido sobre terreno inestable	<b>197</b>
Figura 97. Sede de la Policía Nacional en predios aledaños a la villa olímpica	<b>198</b>
Figura 98. Nueva sede de Corpoboyacá en la antigua zona industrial	<b>198</b>
Figura 99. Edificio del Itboy	<b>199</b>

Figura 100. Plaza Real, ejemplo de reconciliación con el tiempo	199
Figura 101. Plaza Real, ejemplo de recuperación de inmuebles	199
Figura 102. Nuevo centro comercial del barrio Santa Inés hacia 1992	200
Figura 103. Nuevo centro comercial Zalema	201
Figura 104. Maquetas promocionales del centro comercial Centro Norte	202
Figura 105. Aviso publicitario: “Así será el centro comercial La Sexta”	202
Figura 106. Nueva sede de Mazda - Conautos	203
Figura 107. Concesionario de Toyota en la Avenida Norte	203
Figura 108. Negocios de entretenimiento en la antigua vía a Soracá	203
Figura 109. Anuncio de la venta del cementerio Jardines de la Asunción	204
Figura 110. Acto de instalación de la primera piedra para el nuevo edificio de la Cámara de Comercio de Tunja	205
Figura 111. Estado de las instalaciones industriales antes de cambiar de uso	205
Figura 112. Ciudadela industrial, ubicada en el extremo norte de Tunja	206
Figura 113. La construcción “disparada” en Tunja”	207
Figura 114. Anuncio de una convocatoria de Comfaboy para postulaciones al subsidio familiar de vivienda con las condiciones del momento	213
Figura 115. Comfaboy publicita el subsidio como alternativa para la adquisición de vivienda	213
Figura 116. Imagen típica de los barrios de Tunja, en su mayoría de estrato tres	215
Figura 117. Típico barrio de VIS en Tunja	215
Figura 118. Obras promovidas por el Invitu	216
Figura 119. La vivienda social municipal: urbanizaciones Ciudad Jardín y Pinos de Oriente	218
Figura 120. Entrega por sorteo de casas en Pinos de Oriente, segunda etapa de Ciudad Jardín	219
Figura 121. Modelo de vivienda prefabricada promovido para Villa Rosita	219
Figura 122. Inconformidad por el precio de la vivienda en relación con su tamaño	222
Figura 123. Comparativo entre la casa mínima entregada originalmente en Ciudad Jardín y aquella con ampliaciones	223
Figura 124. Calles sin pavimento en Ciudad Jardín	223

Figura 125. Anuncio publicitario de apartamentos en la ciudadela Comfaboy	224
Figura 126. Dificultades del proyecto de la ciudadela Comfaboy para cumplir normas ambientales	225
Figura 127. La ciudadela Comfaboy y su entorno	227
Figura 128. Trabajo de autogestión en la urbanización Bochica	228
Figura 129. Realizaciones de la Asociación de Vivienda Bochica en Tunja entre 1990 y 2005	229
Figura 130. Construcción de casas con el Minuto de Dios	230
Figura 131. Balcón de la Villa y su entorno en 2005	231
Figura 132. Edificación: fachada urbana, tipos arquitectónicos y residenciales en Balcón de la Villa	233
Figura 133. Conjuntos cerrados de vivienda unifamiliar y multifamiliar en el sector de la glorieta: Rincón de la Pradera y Los Urapanes.	240
Figura 134. Conjuntos cerrados de vivienda: Suamox y Tejares del Norte	241
Figura 135. Publicidad enfocada en la distinción que se obtiene al vivir en un conjunto cerrado: Los Urapanes, promovido por la constructora Jomag Ltda.	240
Figura 136. Obras en la agrupación Reserva Campestre	242
Figura 137. Aerofotografía de la localización de Reserva Campestre en 2005	247
Figura 138. Resultado final del proyecto tras ocho años de haberse implementado el modelo de rehabilitación paisajística del área	247
Figura 139. Vivienda de promoción privada en el norte de Tunja (1990-2005)	249
Figura 140. Publicidad de desarrollos inmobiliarios dirigidos a estratos medios	250
Figura 141. Terrazas de Santa Inés, considerada un polo de desarrollo	251
Figura 142. Aviso publicitario promocional de la urbanización Las Quintas	252
Figura 143. Imágenes promocionales de las casas en Las Quintas	257
Figura 144. Transformación de la urbanización Las Quintas con la Avenida Universitaria	258
Figura 145. La urbanización El Capitolio en 2005	259
Figura 146. Entorno de El Capitolio en 2005	264
Figura 147. Aviso publicitario de El Capitolio	264
Figura 148. Edificación: tipos arquitectónicos y residenciales en El Capitolio (vivienda unifamiliar)	265



Figura 149. La urbanización Xativilla en 2007	266
Figura 150. Aviso publicitario de la urbanización Xativilla	270
Figura 151. Edificación: tipos arquitectónicos y residenciales en Xativilla	271
Figura 152. Transformación del entorno de Xativilla	272
Figura 153. Urbanización marginal del noroccidente de Tunja con el valle en desarrollo al fondo	273
Figura 154. Los problemas de Colinas de San Fernando	275
Figura 155. Colinas de San Fernando, todavía sin concluir en 2003	275
Figura 156. Viviendas marginales de la loma de San Lázaro	279
Figura 157. Calles y espacios públicos de la loma de San Lázaro	279
Figura 158. Caricatura de WAR a propósito de las inundaciones en barrios de estrato alto como Mesopotamia	287
Figura 159. Información sobre los trabajos y diseños de la doble calzada	309
Figura 160. Trazado previsto en 1998 para la doble calzada	310
Figura 161. La construcción de la doble calzada representa 45 años de peajes para los usuarios	311

## **ÍNDICE DE CUADROS**

Cuadro 1. Clasificación general del suelo en el POT de Tunja.	32
Cuadro 2. La variante de Tunja entre 1994 y 2005	44
Cuadro 3. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el siglo XX	49
Cuadro 4. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja entre 1990 y 2005, comparado con los periodos precedentes	49
Cuadro 5. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad formal	55
Cuadro 6. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad informal	56
Cuadro 7. Ocupación de los tipos estructurales de crecimiento en el periodo 1990-2005 y comparativo respecto a las formas precedentes	57
Cuadro 8. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1990-2005	58

Cuadro 9. Equipamientos de carácter administrativo	<b>90</b>
Cuadro 10. Equipamientos de carácter comercial	<b>90</b>
Cuadro 11. Equipamientos de carácter deportivo	<b>91</b>
Cuadro 12. Equipamientos educativos y culturales	<b>91</b>
Cuadro 13. Equipamientos recreativos y parques	<b>91</b>
Cuadro 14. Equipamientos de salud	<b>91</b>
Cuadro 15. Equipamientos de servicios diversos	<b>91</b>
Cuadro 16. Planes de desarrollo de los alcaldes de Tunja, posteriores a la Constitución Política de 1991	<b>112</b>
Cuadro 17. Marco legal para la formulación del POT	<b>113</b>
Cuadro 18. Evaluación del cumplimiento de las políticas relacionadas con el componente urbano del POT para el periodo 2001-2005	<b>129</b>
Cuadro 19. Evaluación del cumplimiento de las operaciones urbanísticas de la periferia urbana definidas por el POT para el periodo 2001-2005	<b>130</b>
Cuadro 20. Marco legal de la prestación de servicios públicos	<b>140</b>
Cuadro 21. Proyectos de parques planteados por el POT	<b>162</b>
Cuadro 22. Actores y formas de crecimiento de las actuaciones de vivienda en Tunja a 2005	<b>208</b>
Cuadro 23. La vivienda social promovida por la Alcaldía Mayor de Tunja	<b>217</b>
Cuadro 24. Datos básicos de Balcón de la Villa	<b>231</b>
Cuadro 25. Normativa de la vivienda en suelo suburbano	<b>238</b>
Cuadro 26. Parcelaciones rurales con fines de construcción de vivienda	<b>238</b>
Cuadro 27. Datos básicos de la agrupación Reserva Campestre	<b>241</b>
Cuadro 28. Datos básicos de la urbanización Las Quintas	<b>252</b>
Cuadro 29. Datos básicos de la urbanización El Capitolio	<b>259</b>
Cuadro 30. Datos básicos de la urbanización Xativilla	<b>266</b>
Cuadro 31. Datos básicos de la urbanización marginal sobre la loma de San Lázaro	<b>276</b>

Cuadro 32. Participación de los agentes urbanos en la ocupación del territorio: comparación del periodo 1990 - 2005 con periodos precedentes	<b>284</b>
Cuadro 33. Prensa oficial consultada	<b>301</b>
Cuadro 34. Prensa privada consultada	<b>302</b>

## **ÍNDICE DE PLANOS**

Plano 1. Forma del crecimiento urbano en el periodo 1990-2005	<b>29</b>
Plano 2. Tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1990-2005	<b>51</b>
Plano 3. Crecimientos lineales en Tunja en el periodo 1990-2005	<b>52</b>
Plano 4. Tipos estructurales de crecimiento en Tunja en el periodo 1990-2005	<b>53</b>
Plano 5. Tipos urbano-arquitectónicos del periodo 1990-2005	<b>59</b>
Plano 6. Crecimiento C y CO: Informal o popular espontáneo en el periodo 1990- 2005, comparado con periodos precedentes	<b>63</b>
Plano 7. Crecimiento D: Polígonos multifamiliares en bloque abierto en el periodo 1990-2005	<b>67</b>
Plano 8. Crecimiento E: Enclaves cerrados de vivienda unifamiliar en el periodo 1990-2005	<b>75</b>
Plano 9. Crecimiento F1: Parcelación o loteo para vivienda unifamiliar en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes	<b>81</b>
Plano 10. Crecimiento F2: Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria para el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes	<b>87</b>
Plano 11. Crecimiento G: Equipamientos públicos (G1), privados (G2) y parques (G3), en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes	<b>93</b>
Plano 12. Crecimiento H: Polígonos de industria y almacenaje en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes	<b>99</b>
Plano 13. Crecimiento I: Vivienda unifamiliar semirrural en el periodo 1990- 2005	<b>100</b>
Plano 14. Crecimiento J: Unifamiliar de uso comercial mixto en el periodo 1990- 2005, comparado con periodos precedentes	<b>101</b>
Plano 15. Transformación de tierras vacantes en Tunja hasta 2005	<b>104</b>
Plano 16. Redensificación urbana promovida por pequeños propietarios privados (1990-2005).	<b>107</b>

Plano 17. Clasificación general del suelo, actualizada a 2005	123
Plano 18. Tratamientos urbanísticos del POT de Tunja	125
Plano 19. Previsiones del plan vial y realizaciones durante el periodo 1990-2005.	149
Plano 20. Equipamientos e instalaciones industriales y de bodegaje entre 1990 y 2005	179
Plano 21. Urbanizaciones de vivienda formal del periodo 1990-2005	209
Plano 22. Trazado y reparto del suelo en Balcón de la Villa	232
Plano 23. Topografía y trama viaria en Balcón de la Villa	235
Plano 24. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en Balcón de la Villa	236
Plano 25. Morfología y actores urbanos en Balcón de la Villa	237
Plano 26. Trazado y reparto del suelo en Reserva Campestre	243
Plano 27. Topografía y trama viaria en Reserva Campestre	244
Plano 28. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en Reserva Campestre	245
Plano 29. Morfología de la agrupación Reserva Campestre	246
Plano 30. Trazado y reparto del suelo en la urbanización Las Quintas	253
Plano 31. Topografía y trama viaria en la urbanización Las Quintas	254
Plano 32. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en la urbanización Las Quintas	255
Plano 33. Morfología del sector de la urbanización Las Quintas	256
Plano 34. Trazado y reparto del suelo en El Capitolio	260
Plano 35. Topografía y trama viaria en El Capitolio	261
Plano 36. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en El Capitolio	262
Plano 37. Morfología del sector de El Capitolio	263
Plano 38. Trazado y reparto del suelo en Xativilla	267
Plano 39. Topografía y trama viaria en Xativilla	268
Plano 40. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en Xativilla	269
Plano 41. Morfología del sector de Xativilla	270
Plano 42. Urbanizaciones de vivienda informal en el periodo 1990-2005	277

## INTRODUCCIÓN

En esta oportunidad entregamos a la comunidad académica el sexto libro de la colección *Tunja siglo XX*, la cual divulga resultados del trabajo de investigación complementario de la tesis doctoral de la autora<sup>1</sup>, quien es investigadora e integrante del grupo Nodos<sup>2</sup>. Los libros amplían profundamente las descripciones de la tesis, ya que con posterioridad a su presentación y defensa, la autora continuó desarrollando el estudio e incorporó nuevo material al trabajo original.

La colección abarca la totalidad de los 100 años del siglo XX, con periodos específicos de análisis definidos mediante cortes en 1905, 1939, 1957, 1989 y 2005. Siguiendo esta periodización y a partir de una metodología descriptiva y cualitativa, se emplea la prensa local como fuente investigativa fundamental.

El primer libro presenta las características generales de la investigación y su marco teórico. Asimismo, adelanta las conclusiones generales del crecimiento de Tunja a lo largo de la centuria, razón por la cual se titula *Morfología urbana y actores claves para entender la historia urbana en el siglo XX* (Hidalgo, 2012b).

El segundo, *Tunja: primera modernización, aniversarios y obras públicas (1905-1939)* (Hidalgo, 2012c), se dedica a las primeras décadas del siglo, cuando se produjo una primera fase de modernización de la ciudad a partir de la puesta en marcha de servicios públicos y la construcción de equipamientos urbanos de carácter público, asociados a las celebraciones de aniversarios.

El tercero lleva por título *Tunja: transformación urbana a partir de la vivienda obrera (1940-*

---

<sup>1</sup> La tesis doctoral titulada *Morfología y actores urbanos, formas de crecimiento en la periferia urbana. El caso de Tunja, Boyacá, Colombia*, dirigida por el Dr. Ramón López de Lucio, fue la conclusión del proceso formativo para la obtención del grado de doctora en el programa "Periferias, sostenibilidad y vitalidad urbana", ofrecido por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio (DUOT), adscrito a la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, España. La sustentación definitiva se realizó y aprobó el 21 de diciembre de 2010 y la tesis recibió la calificación *cum laude*.

<sup>2</sup> Nodos es un grupo investigativo nacido en el año 2000, adscrito a la entonces Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Universidad de Boyacá, cuyo propósito es realizar estudios urbano-territoriales en torno a tres palabras claves (proyecto, pedagogía y periferia) para avanzar en el conocimiento de las actuales ciudades ubicadas en el antiguo territorio Muisca, es decir, Boyacá, Cundinamarca y Santander. Su trabajo busca hacer frente a un vacío de conocimiento en el área de influencia del programa de Arquitectura de la Universidad. Con el tiempo, su labor investigativa ha sido fundamental para el ofrecimiento de programas de postgrado como la Especialización en Diseño Urbano y la Maestría en Urbanismo de la que hoy es la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. En la clasificación de 2022 del Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación de Colombia (Colciencias), el grupo alcanzó la categoría B.

1957) (Hidalgo, 2014), ya que la política nacional de construcción de barrios populares modelo fue clave en el desarrollo de la periferia de la ciudad en este periodo y originó múltiples prácticas urbanas aún reconocidas.

En *Tunja: entre la regulación y el caos (1958-1973)* (Hidalgo, 2017), el cuarto libro, se examina el primer ejercicio de planificación urbana moderna, realizado en estos años y denominado "Plan Piloto 1958-1985", cuya pretensión fue regular el crecimiento territorial, si bien solo algunos de sus preceptos se aplicaron. En definitiva, los intereses encontrados llevaron a que esta capital se desarrollara predio a predio y resultara desordenada, incompleta e incluso informal.

Al quinto se le llamó *Dos Tunjas 1974-1988: de cuando la ciudad duplicó su ocupación territorial* (Hidalgo, 2018), por dos razones. Una es la expansión espacial, dimensionada en 1.74 veces, lo cual puede considerarse como si en 14 años el área urbana se hubiera duplicado. La otra es la metamorfosis física, en el ambiente, la fisonomía y la cultura de los habitantes. La ciudad despierta y se transforma radicalmente

respecto a aquella que había sido, de carácter colonial, tal como afirma Antonio Martínez Zulaica en editoriales del periódico *La Tierra*.

El presente y posiblemente último libro de la colección, *Tunja (1990-2005): crecimiento urbano en tiempos de neoliberalismo*, se denomina así en razón a que los cambios experimentados por Colombia tras la Constitución de 1991 afectan a Tunja. En consecuencia, esta capital, bajo un modelo neoliberal, vive a su vez notables transformaciones en la forma de producirse<sup>3</sup>. Los factores externos que la impactan se asocian, entre otros, con la reducción sensible de la participación del Estado central en la actividad económica, la privatización de empresas públicas, las concesiones y el fin del Instituto de Crédito Territorial (ICT), protagonista en la construcción de urbanizaciones a lo largo del siglo.

En este contexto, el problema de investigación se centra en encontrar una lógica de configuración de la ciudad a través del intento por resolver las siguientes cuestiones, centradas, por supuesto, en Tunja durante el periodo 1990-2005:

---

<sup>3</sup> Harvey (2007, p. 6) señala:

El neoliberalismo es, ante todo, una teoría de prácticas político-económicas que afirma que la mejor manera de promover el bienestar del ser humano consiste en no restringir el libre desarrollo de las capacidades y de las libertades empresariales del individuo, dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada, fuertes mercados libres y libertad de comercio. El papel del Estado es crear y preservar el marco institucional apropiado para el desarrollo de estas prácticas (...) Desde la década de 1970, por todas partes hemos asistido a un drástico giro hacia el neoliberalismo tanto en las prácticas como en el pensamiento político-económico. La desregulación, la privatización y el abandono estatal de muchas áreas de la provisión social han sido generalizadas.

- ¿Es posible identificar las formas de crecimiento urbano en la ciudad?
- ¿Existe una relación entre actores urbanos y formas de crecimiento?
- ¿Cuál es la influencia de los agentes urbanos en el espacio territorial?
- ¿Cuáles son las características de aquella periferia urbana que creció?
- ¿Qué tan discontinua o vacante es esa periferia?

Estos interrogantes están vinculados con el objetivo principal de la investigación inicial (Hidalgo, 2010), el cual fue evaluar la dinámica de crecimiento de Tunja a lo largo del siglo XX a partir del estudio de agentes urbanos y su relación con la producción de distintas formas de expansión urbana. Tal objetivo se extrapola en este libro al periodo examinado y se desarrolla en los ocho capítulos.

El objeto de estudio, esto es, el crecimiento urbano de Tunja entre 1990 y 2005, es tratado por medio de aproximaciones sucesivas, con el interés de identificar la relación entre los objetos (manzanas, barrios, calles, espacios públicos, edificaciones) y sus procesos de conformación a partir de los agentes urbanos que gestaron o promovieron su existencia. La transformación y el crecimiento de la ciudad se revelan mediante la comparación de las aerofotografías de 1990 y 2005 tomadas por el

Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), gracias a las cuales se han reconstruido los planos necesarios para dicha mirada conjunta.

En cuanto a los objetivos específicos planteados, el primero es dimensionar las formas, las tendencias y los tipos de crecimiento urbano. Esto se cumple al comparar las mencionadas aerofotografías de 1990 y 2005 y, de tal modo, dibujar la cartografía que evidencia los cambios en el tiempo y el espacio. Este material ha sido georreferenciado a través de un SIG (Sistema de Información Geográfica), gracias al cual para cada manzana se han consolidado distintos atributos que permiten elaborar los planos comparativos. Estos se asocian a variables como actor - promotor, tendencia de crecimiento, forma estructural y tipo urbano-arquitectónico, entre otras que se muestran en el capítulo dos.

El segundo objetivo específico pretende conocer las propiedades de actuaciones ejemplares de vivienda, representativas del crecimiento urbano en el periodo. Se apunta así a profundizar en las relaciones entre estas, su historia y los actores que las promovieron. Para tal fin se seleccionan, entre los barrios construidos, algunos que sean representativos de algún tipo de crecimiento y se ahonda en sus particularidades a través de entrevistas con protagonistas de su desarrollo, como también mediante el estudio de documentos oficiales (decretos, acuerdos) y noticias de la prensa local. Una consideración determinante para la escogencia de casos fue la de contar con información

relevante. En el capítulo siete es posible encontrar en detalle las actuaciones que hicieron parte de esta selección.

El tercero de estos objetivos se orienta a la evaluación de los modelos formales adoptados con intereses políticos, económicos o sociales. Para dilucidar este particular se aplica un análisis de contenido a las noticias de la prensa local, de modo que es posible extraer las motivaciones que fomentaron dichos modelos. Igualmente, la información se triangula con entrevistas realizadas a actores clave del periodo, las cuales se lograron con relativa facilidad, pues el momento estudiado puede considerarse como reciente. Los resultados se explican a lo largo del libro al considerar las actuaciones de vivienda, los equipamientos, los espacios públicos, las vías y los servicios públicos ejecutados entre 1990 y 2005.

El cuarto consiste en identificar las normas y los planes que se formularon en aquellos años, con el fin de valorar la distancia entre la teoría y la práctica. Esto se realiza bajo una hipótesis relacionada con el débil papel del planeamiento en la configuración definitiva de la ciudad, lo cual ya había sido comprobado para periodos previos de la historia urbana tunjana del siglo XX. Para este fin se estudian el Plan de desarrollo 450 años, su respectivo Plan quinquenal y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Tunja para el decenio 2001-2010, y se comparan las propuestas con lo efectivamente concretado. Esta valoración del rol del planeamiento se trata en el capítulo tres y

representa un fenómeno que se contempla con marcado énfasis. Es necesario precisar que el POT 2001-2010 es examinado parcialmente, pues el corte temporal del análisis presentado en este libro se hace en 2005, cuando aún no se cumplía el plazo de dicho Plan. Sin embargo, para ese año ya se vislumbra la poca o nula implementación de sus directrices, que en ese entonces debían ir sobre el 50% de ejecución.

Continuando con la línea argumental de la colección, los diferentes aspectos determinantes del crecimiento urbano son tratados en los ocho capítulos que estructuran el libro. Las imágenes fotográficas seleccionadas para cada uno constituyen una narración visual complementaria, razón por la cual no siempre presentan un llamado directo en el cuerpo del texto, sino que se ubican en cada sección donde se trata un tema en particular con el que guardan relación, pues de este modo permiten ilustrar al lector y amplían su perspectiva.

Inicialmente, en el capítulo 1 se reconoce el estado en que se encontraba la ciudad y se perfilan los principales cambios del periodo, enmarcados en un contexto nacional e internacional de significativas transformaciones.

El capítulo 2 estudia la expansión de la periferia urbana entre 1990 y 2005 desde tres miradas teórico-conceptuales. La primera se remite a Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983), quienes distinguen tres tendencias del crecimiento: continuo, discontinuo y lineal. En segundo lugar, se sigue a Solà Morales I



Rubio (1997) para clasificar formas correspondientes a la ciudad formal e informal y diferenciar variantes estructurales de crecimiento. La tercera, una elaboración fundamentada en miradas que abarcan la relación entre tipología arquitectónica y morfología urbana, se concreta en la formulación de siete tipos urbano-arquitectónicos para Tunja: informal o popular espontáneo, parcelación o loteo para vivienda unifamiliar, polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria, equipamientos, polígonos de industria y almacenaje, vivienda unifamiliar semirural y unifamiliar de uso mixto comercial (Hidalgo, 2010). Adicionalmente, a partir del cuestionamiento sobre si las áreas vacantes son otra forma de ocupar el suelo – en la medida que empiezan a notarse vacíos considerables en la ciudad– se incluye una breve reflexión sobre este particular. Se culmina con un acercamiento al proceso de redensificación que se presenta durante el periodo y contrasta con aquellos de expansión.

El capítulo 3, enfocado en la planificación de la ciudad, contempla una revisión de lo alcanzado por el Plan de desarrollo 450 años y su plan quinquenal, pues al haber sido formulado al finalizar la década de los ochenta, sus realizaciones se convierten en objeto de estudio. Igualmente, se incluyen los planes de desarrollo presentados en los gobiernos de los diferentes alcaldes, toda vez que estos son nuevos mecanismos de planeamiento derivados de la elección popular de dichos mandatarios, adoptada a fines del siglo XX en los municipios del país. Por último, se describe la formulación y

los primeros logros del POT 2001-2010, ejercicio de planificación obligatorio derivado de la *Ley 388 de 1997*. Es pertinente señalar que Tunja no cumplió con lo propuesto en el POT, es decir, la planificación no explica las formas de crecimiento, lo cual es una constante a lo largo de la centuria y confirma la hipótesis de su débil papel en la expansión urbana.

El capítulo 4 ofrece explicaciones acerca de la dotación de servicios públicos domiciliarios. La privatización de estos y las concesiones aparecen como novedades y consecuencia de una nueva orientación para el país ligada a un modelo económico global conocido como neoliberalismo.

Los espacios públicos, tales como calles, plazas y parques que se realizaron o reformaron durante el periodo, son considerados en el capítulo 5. En lo concerniente a los últimos, se observa un creciente interés por mejorar su condición, a pesar de numerosas denuncias sobre su estado de abandono o invasión. Si bien extensas zonas verdes hacen parte del tejido urbano, en su mayoría están constituidas por reservas de bosques, más que por verdaderos parques urbanos. Algunas corresponden a márgenes de ríos o aislamientos viales con escaso tratamiento y el resto son pequeños parques barriales. En cuanto a las vías, se contrastan las que fueron planeadas con las ejecutadas. A su vez, se describen los procesos de la variante de la doble calzada –en 2005 aún inconclusa– y de la Avenida Universitaria, terminada en ese mismo año. La atención también se dirige

hacia la innegable importancia de las infraestructuras en la morfología adoptada por la ciudad, lo cual puede detectarse desde 1958.

El capítulo 6 describe la construcción de equipamientos e instalaciones industriales. Se resalta el considerable aumento de equipamientos privados, el surgimiento de los centros comerciales como tipología y el incremento de edificios educativos. También son tratados los proyectos formulados o iniciados que al dejarse sin concluir evidencian fallas en su gestión.

Dedicado a la vivienda, el capítulo 7 evalúa diferencias entre la ciudad formal e informal, ya identificadas en periodos precedentes. Se destaca la multiplicación de las actuaciones formales por parte del sector privado, mientras que en los años noventa desaparece el Instituto de Crédito Territorial y la política pública de vivienda social se encamina hacia el subsidio de la demanda, orientación extensamente aprovechada por empresas constructoras, cajas de compensación familiar y una asociación. Otra novedad del periodo es la producción de dos urbanizaciones de vivienda pública a través de la figura del fondo municipal. Por su parte, la oferta dirigida a estratos altos se intensifica con los enclaves cerrados. Para ilustrar los fenómenos señalados se seleccionan casos de vivienda formal que plasman las condiciones del momento.

Finalmente, a manera de conclusiones, en el capítulo 8 se realiza una breve síntesis de lo

más relevante del crecimiento de Tunja en el periodo estudiado.

Cabe recalcar que este sexto libro, al igual que los demás de la colección, se apoya en notas de prensa y en la cartografía construida. En el desarrollo del trabajo se contó con una serie de aerofotografías tomadas por el IGAC y con base en estas se elaboraron los planos de distintos años. Estos, a su vez, se emplearon en las comparaciones que verifican las variaciones morfológicas del territorio. De igual manera, se consultaron documentos originales de la época, los cuales sirvieron como información primaria para corroborar los hechos de influencia en el crecimiento y la transformación de la ciudad. Dicha información se complementó con las escasas investigaciones sobre temas relacionados con el periodo, utilizadas como información secundaria e indicadas en la bibliografía.

Así, las fuentes primarias de investigación fueron:

- Cartografía y aerofotografía histórica de las series 1990 y 2005, disponibles en el IGAC (Bogotá, Colombia);
- Fotografías históricas y actuales de distintos lugares de Tunja;
- Planimetría arquitectónica de algunas actuaciones;

- Acuerdos municipales y ordenanzas departamentales;
- Contratos, cartas y diversos oficios originales;
- Prensa histórica local. Al final del libro se incluye un listado detallado de los periódicos, revistas y libros consultados para el periodo estudiado.

Se espera que este libro y la colección en su conjunto logren generar un impacto en el territorio, pues abordan realidades que reconocen la historia urbana como fuente de lecciones para el ordenamiento contemporáneo, ofrecen una síntesis de la dinámica de crecimiento de Tunja y revelan resultados que pueden ser usados por quienes toman decisiones en materia de gestión de ciudad. La metodología, a su vez, es aplicable al estudio de otras poblaciones de la región.

## 1. PARA ENTENDER EL CRECIMIENTO URBANO DE TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005

Este capítulo expone apreciaciones generales con el propósito de contextualizar el crecimiento de Tunja en el periodo estudiado. Se identifican realidades que indican cómo está la ciudad hacia 1990 y cómo se encuentra en 2005. De otra parte, se describe el contexto internacional y nacional caracterizado por profundos cambios que afectan el urbanismo local.

### 1.1 CONTEXTO LOCAL

El 7 de agosto de 1991, Arquímedes Suárez escribe en el periódico *El Tiempo*: "Tunja apagó 452 velitas"<sup>4</sup>. Señala que muchas de las

obras prometidas y no cumplidas corresponden al Plan quinquenal de inversiones, formulado para dar respuesta a la *Ley 50 de 1986*. Dado que el presidente César Gaviria estuvo presente en la inauguración de la Casa Rojas, el Concejo le entrega un documento con los problemas más graves de la ciudad, como son "el Plan maestro de acueducto y alcantarillado (...) la primera facultad de Medicina (...), la Avenida Circunvalar (...) la culminación de la cárcel municipal".

Diez años después, el presidente de la Sociedad Boyacense de Ingenieros y Arquitectos (SBIA), Hugo Arias Castellanos, en *El Tiempo* del 23 de marzo de 2001<sup>5</sup>, hace referencia a la necesidad

---

<sup>4</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-133514>.

<sup>5</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-563002>.

de poner en marcha los planes de ordenamiento territorial y de desarrollo municipal, pues desde su perspectiva:

Tunja no ha logrado coherencia y consistencia en el manejo de los intereses generales de la ciudad como resultado del casi nulo nivel de organización, capacitación urbana y participación sistemática de los ciudadanos; esto caracteriza, todavía, a Tunja como una urbe de típico comportamiento rural, con la mayor parte de sus habitantes preocupados, como es obvio, por la subsistencia diaria (...) En consecuencia, la Tunja de mañana podría ser una prolongación o proyección de la de hoy, a menos que todos los pensantes lideren un proceso que consiga la organización adecuada de los ciudadanos y su participación ordenada en la determinación de la visión de la ciudad a 25 años adelante; y que, fundamentalmente, ese proceso logre comprometerlos en acciones concretas (proyectos estratégicos) conducentes a crear y adoptar la cultura del desarrollo ciudadano para mejorar, con trabajo honrado y de todos, las condiciones generales de vida en esta ciudad.

En cuanto a la población, el censo de 1993 realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) registró 107.807 habitantes para Tunja, de los cuales 101.622 se encontraban en la cabecera municipal. En 2005, según la misma entidad, la cifra se había incrementado a 152.419 personas, con 145.138 ubicadas en la cabecera.

**Figura 1, Imagen panorámica de Tunja en el año 2008**



Fuente: Francisco Díaz Márquez, 2008

El plano 1 presenta el crecimiento urbano del periodo mediante la cartografía construida a partir de la comparación de las imágenes aerofotográficas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) de 1989 (figura 2) y 2005.

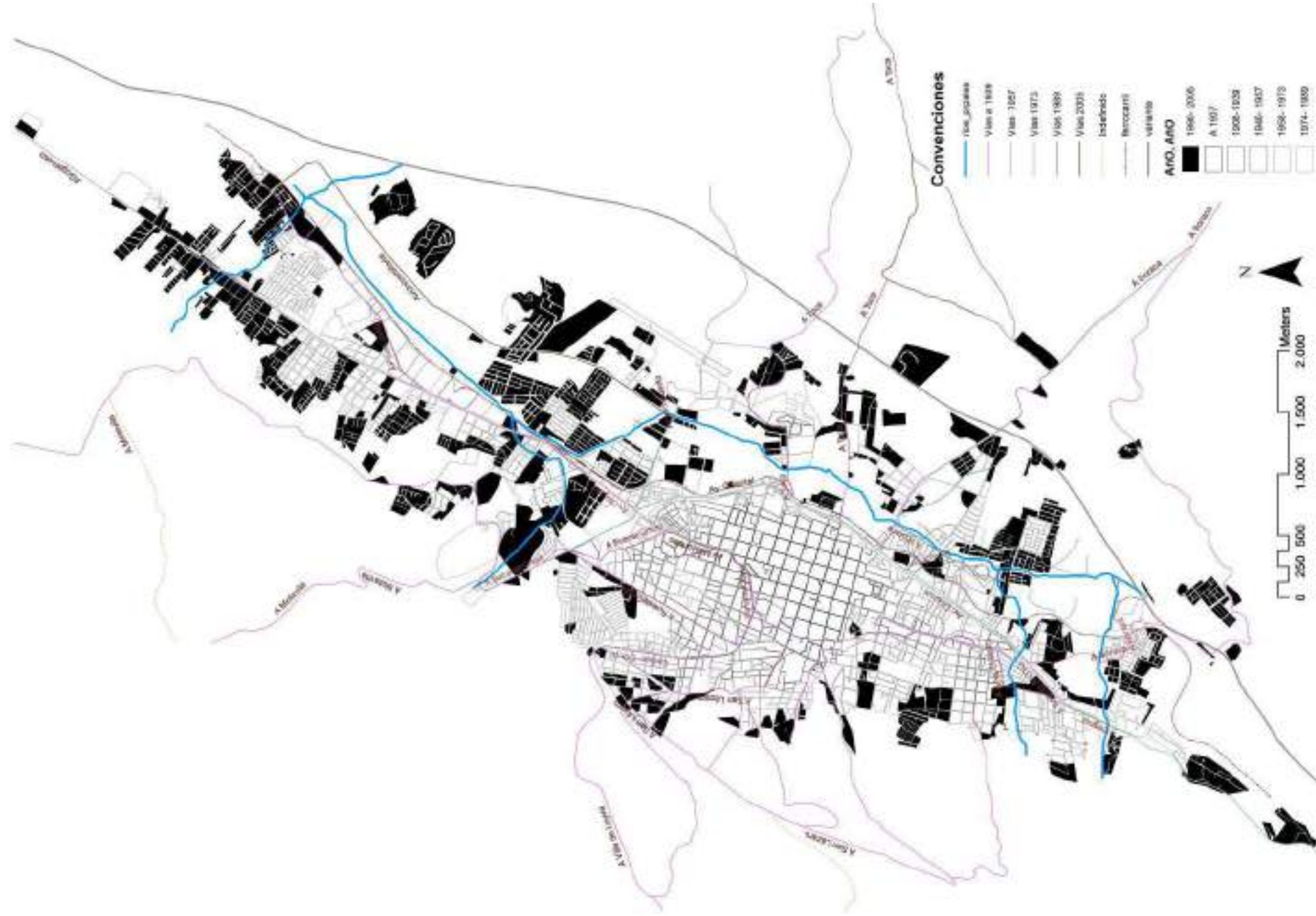
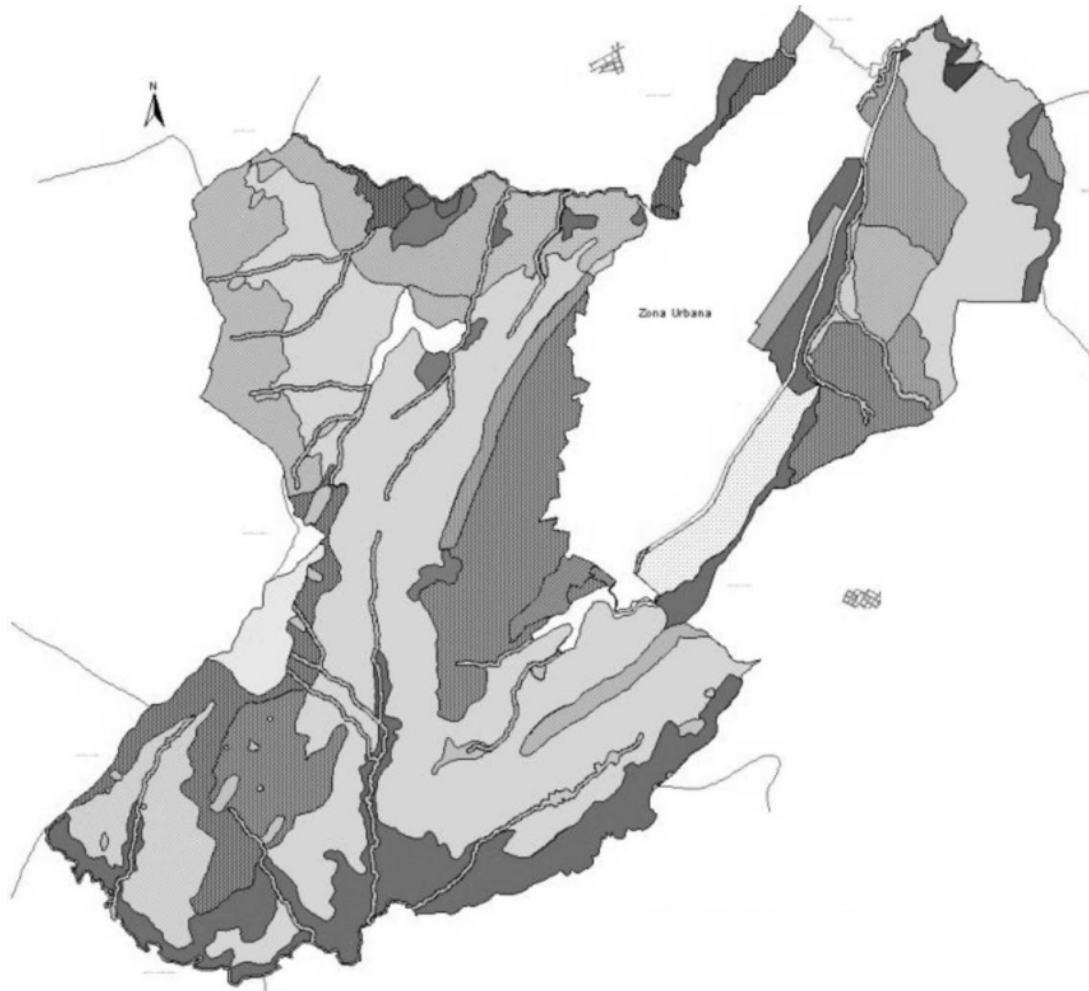


Figura 2. Mosaico aerofotográfico de Tunja en 1989



Fuente: la autora a partir de aerofotografías del IGAC, 1989

**Figura 3. Suelo rural y suelo urbano en Tunja**



Fuente: Alcaldía municipal de Tunja, POT de Tunja 2001

Al describir la ciudad también es importante considerar la relación entre el suelo rural y el urbano, como se aprecia en la figura 3 y se dimensiona en el cuadro 1. Se destaca que el área urbana corresponde al 16.27% del territorio municipal.

**Cuadro 1. Clasificación general del suelo en el POT de Tunja**

Suelo	Área (Ha)	Porcentaje
Zona urbana	1.976,61	16.27
Zona rural	10.172,58	83.73
Total	12.149,20	100

Fuente: Planeación municipal de Tunja, POT de Tunja 2001

## 1.2 TRANSFORMACIONES INTERNACIONALES Y NACIONALES

En el contexto internacional, los países latinoamericanos adoptan casi de forma simultánea el modelo neoliberal, al igual que políticas habitacionales similares.

Una de las peculiaridades del modelo neoliberal es el predominio de la razón económica sobre la política, es decir, bajo el neoliberalismo la lógica de funcionamiento del mercado y la ganancia se convierte en el factor determinante de la organización de la vida social. Nada fuera del mercado puede ser racional. En otras palabras, bajo el neoliberalismo lo fundamental de la economía es considerar el mercado total como el mecanismo más eficiente para la asignación de recursos productivos (Ornelas, 2000, p. 46).

Un estudio comparativo de cuatro países latinoamericanos (Chile, Colombia, Argentina y Brasil) señala que:

All four countries share the adoption during the 1990s of very important economic recommendations known as the Washington Consensus based on a neo-liberal ideology (Gilbert 2002; Stiglitz, 2003; World Bank, 1993, 1994). Broadly speaking this implied the reduction of the state, decentralisation, privatisation, opening of markets, and deregulation. The adoption of these recommendations has had a direct impact on social and housing policies. (Murray & Claphan, 2015, p. 352).

(...)

Socio-economic conditions, and the concomitant government expenditure devoted to housing subsidies, more than politics, drove the subsidised system in all countries under study here; therefore, bringing divergences in terms of the percentage of the units that were subsidised and availability of credit, which depended on the value of the house. There were also differences on eligibility of applicants according to their minimum salaries (Budds et al., 2005; Chiappe de Villa, 1999; Gilbert, 1997; Zanetta, 2005). But regardless of the particular socio-economic conditions, the system generally consisted of a government subsidy that was added to the families' savings while loans from private banks completed the cost. (Murray & Claphan, 2015, p. 353).

La globalización y su modelo neoliberal, cuya implementación en Colombia fue facilitada por la Constitución de 1991, produce la cascada de privatizaciones de una significativa cantidad de empresas del sector público. La adopción de



**Figura 4. Liquidación de Empotunja**



Fuente: *El Diario*, nro. 65, octubre 29 de 1996, p. 3

regímenes de concesión a particulares para la realización de obras públicas, como en el caso de las carreteras, o para su administración, como sucedió con las empresas de servicios públicos; la apertura al mercado internacional; el fortalecimiento del sector financiero y de servicios que corre paralelo al decrecimiento del sector industrial; la agudización de la corrupción política; el incremento de las diferencias sociales con un inquietante aumento de la pobreza absoluta, el desempleo, la segregación social y la concentración de la riqueza en menos manos, son, entre otros, fenómenos, que se repiten en distintos lugares del mundo y de manera aguda en los países tercermundistas. Sin embargo:

En el modelo neoliberal, el Estado no desaparece, sino que en la cuestión urbana se considera su papel de una importancia creciente en tanto, y solo en tanto, asuma la responsabilidad de preparar las condiciones necesarias para el éxito de las empresas que se asientan en su territorio, éxito al servicio del cual deben ponerse todos los recursos y acciones posibles, incluyendo "valores, cultura, estructuras económicas, instituciones e historias" nacionales o regionales. (Ornelas, 2004, p. 156).

Emilio Pradilla (1997) trata la fragmentación y la exclusión, propias de las ciudades del neoliberalismo, como también la privatización a través de la venta parcial o total de las concesiones de servicios, entre otras formas que le otorgan al sector privado la opción de crecer. A su vez, el urbanista colombiano Carlos Torres-Tovar (2012) afirma que en Latinoamérica, la población urbana se ubica en su mayoría en ciudades donde la pobreza ha aumentado significativamente:

Se trata de ciudades con políticas ineficientes e ineficaces en todos los órdenes, y de manera particular en materia de vivienda social, que hacen parte de los cambios en los modelos de desarrollo derivados de los reacomodamientos del modelo capitalista y su fase neoliberal en América Latina (p. 232).

Consecuentemente con lo sucedido en los demás países del continente, durante este periodo se presentan en Colombia transformaciones de importancia en lo legal, económico y político,

las cuales son fundamentales para comprender lo que acontece en el escenario local en relación con el crecimiento urbano.

La primera elección popular de alcaldes en 1988 da inicio a los procesos de descentralización administrativa y a un escenario diferente para la participación ciudadana en las decisiones del orden nacional. Un año más tarde, en 1989, después de varios intentos se expide la Ley 9, conocida como ley de reforma urbana, cuya aplicación es recibida con desinterés e incluso despierta malestar:

La oposición a la expedición o a la aplicación de la norma evidencia el tipo de prácticas y comportamientos que se han desarrollado en torno a la ciudad: la apropiación privada de los beneficios del desarrollo urbano, el desconocimiento de valores colectivos y comunes, la insolidaridad (Maldonado Copello, 1999, p. 49).

La Constitución Política de 1991, entre otros elementos asociados con el compromiso con el medio ambiente y las formas de participación ciudadana, plantea la necesidad de una descentralización administrativa, revisa la organización territorial y las competencias de los entes territoriales. Asimismo,

Determina cambios en la estructura jurídico-política del país e introduce profundas modificaciones en un modelo de desarrollo que estaba estructurado hasta ese entonces bajo la lógica de la búsqueda de un Estado del bienestar que nunca se alcanzó. Se hizo migrar rápidamente

el modelo hacia la concepción de un Estado mediado por las prácticas del mercado (prácticas que, hasta hoy día, determinan todas las formas de actuación y del quehacer de la sociedad colombiana, incluidas la producción, el consumo y la transformación del espacio residencial y urbano) (Torres-Tovar, 2012, p. 233).

A partir de lo indicado por la *Ley 3 de 1991*, en este mismo año desaparece el ICT, entidad que es reemplazada por el Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana (Inurbe), cuya gestión se basa en asignar subsidios a familias de escasos recursos con la finalidad de facilitarles así la obtención de su vivienda, mediante la participación en programas de oferta pública y privada.

A partir de dicha ley el Estado cambia su política, de un Estado suministrador a un Estado facilitador, creándose el sistema nacional de vivienda, con funciones de construcción, mejoramiento, reubicación, habilitación y legalización de títulos de vivienda de esa naturaleza; simultáneamente, en este mismo año se creó el sistema de Subsidio Familiar de Vivienda (SFV) y se creó el Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social (Sinavis). (Morales et al., 2005, p. 126).

En medio de estos virajes, entre 1990 y 2010 las ciudades se ven afectadas por:

La irrupción de políticas neoliberales, donde la producción de vivienda social se ve tensionada entre la evolución del SFV (Subsidio Familiar de Vivienda) y la exigencia de una tasa de beneficio

considerada aceptable tanto por los promotores/constructores privados como por el sistema financiero (...) la estrategia, además, admite una lectura añadida: su capacidad de atraer hacia la economía formal a los necesitados de vivienda, que no solo se expresa en su transformación en sujetos de crédito, sino también en su transformación en adquirentes de diversos productos y servicios bancarios de los que no eran demandantes, pero que se imponen ligados a la recepción de los subsidios y la constitución de las hipotecas. Así, el modelo de subsidios como base de la política de vivienda social se apoya en la articulación de dos elementos: una demanda a la que el subsidio convierte en solvente y que solo supone una fracción de la población necesitada de vivienda, y una oferta tensionada entre el precio máximo de venta de la vivienda y la exigencia de una tasa de beneficio conforme a las expectativas del mercado (contradicción que se resuelve mediante la reducción de los costes de producción y del producto ofertado: "soluciones habitacionales") (Torres-Tovar, 2012, p. 243-244).

(...)

Se ha de entender que la política de vivienda social impulsada por el neoliberalismo en Colombia es una política inmobiliaria basada en hacer negocio y no en solucionar una problemática social (...) Es decir, la producción de vivienda social en el marco neoliberal además de ser deficitaria determina una progresiva pérdida de calidad habitacional y urbana de la PBI [Población de Bajos Ingresos] (Torres-Tovar, 2012, p. 247).

Morales et al. (2005) sostienen que la *Ley 388 de 1997*,

se limitó a ampliar la gama de otorgantes del subsidio familiar de vivienda y reguló un aspecto de competencia entre el Inurbe y los fondos de vivienda de interés social y reforma urbana. Además, ese mismo año se definió una política de suelo para viviendas sociales (p. 126).

Adicionalmente, la *Ley 546 de 1999* o ley marco de vivienda, reemplaza a la Unidad de Poder Adquisitivo Constante (UPAC), que regía la financiación desde los años setenta (Morales et al., 2005), por la nueva Unidad de Valor Real (UVR).

Otra novedad de importancia es la creación del Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial (VMVDT), adscrito al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), pues tras su entrada en vigor se reestructura la visión institucional del sector, se elimina el Inurbe y se da paso al Fondo Nacional de Vivienda (FNV), nuevo ente coordinador al interior del viceministerio.

Al considerar en su conjunto los cambios y hechos señalados, estos indican que:

En las últimas décadas lo que se nos ha presentado como *política de vivienda* en Colombia han sido en realidad política de financiación de la vivienda (...) el país no cuenta hoy con una *política integral* de vivienda, ni una legislación que le permita enfrentar una problemática que se ha ido tornando cada vez más compleja. Los intentos

del pasado por mirar la vivienda integralmente e incluirla dentro de la política social del Estado, iniciados hacia mediados de los años 40, terminan simbólicamente en los 90 con la muerte del ICT y el BCH, pero se convierten en un hecho, cuando se consolidan definitivamente las políticas neoliberales en el manejo de los asuntos públicos (Arango, 2001, p. 1).

(...)

En relación con el déficit cuantitativo de vivienda, bajo las orientaciones de las políticas actuales, la responsabilidad para superarlo se centra en la capacidad del sector privado para lograr este propósito. (...) De no introducirse cambios sustanciales en la política de vivienda (...) la vivienda continuará siendo inaccesible para el grueso de la población (Arango, 2001, p. 12).

Por otra parte, a través de su artículo 339, la Constitución introduce una nueva cultura de planeamiento, de modo que se generalizan y regulan los planes de desarrollo de escala municipal, departamental y nacional. Estos quedan compuestos de una parte general estratégica, con lo cual se asume la metodología de la planificación estratégica, como también de un programa de inversiones a determinados plazos para el periodo que corresponda.

Otra orientación esencial para el desarrollo urbano, introducida por la nueva Constitución, es la descentralización administrativa. A partir de esta, los municipios adquieren un alto nivel de autonomía pero también de responsabilidades, como se ve en los hechos descritos más adelante. De acuerdo con el artículo 311 de la Carta, al municipio, como

**Figura 5. Anuncio del Inurbe para la refinanciación de antiguos deudores del ICT**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1, noviembre 5 al 11 de 1993, p. 19

entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir con las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Con la descentralización, se abren posibilidades para el manejo de los recursos derivados de los impuestos recaudados por los municipios. Esto genera una gran expectativa y es muy bien aceptado por los líderes políticos locales,

Figura 6. Impopular incremento del impuesto predial en 2004



Fuente: *El Diario*, nro. 321, febrero 16 de 2004, p. 1

sin embargo, al pasar el tiempo empiezan a notarse las dificultades para obtener los dineros que demandan las nuevas competencias. De allí que el periodo 1990-2005, no solo para

Tunja sino para un gran número de municipios, haya sido el de mayor incremento en el endeudamiento. Surgen dificultades como el alza de impuestos prediales que genera amplia impopularidad entre la ciudadanía (figura 6)

### 1.3 TRANSFORMACIONES URBANAS DE TUNJA ENTRE 1990 Y 2005

Las principales transformaciones y realidades urbanas del periodo son:

- A pesar de la autonomía pretendida por la Constitución, aún se necesita la transferencia de recursos del orden nacional para ejecutar obras públicas.
- La concesión del manejo de los servicios públicos domiciliarios a empresas privadas y la liquidación de las respectivas empresas públicas es uno de los hechos más significativos y cuestionados del periodo.
- El municipio adquiere un alto endeudamiento con la finalidad de realizar inversiones en distintos frentes.
- La celebración de los Juegos Deportivos Nacionales permite a la ciudad incrementar sus equipamientos deportivos, si bien la construcción de estos no estuvo exenta de incumplimientos, demoras, cuestionamientos y escándalos por manejos presuntamente indebidos.
- En la ejecución de la mayoría de equipamientos urbanos y vías se registran escándalos asociados a enfrentamientos entre administraciones municipales, denuncias por dudosos manejos que finalmente no se resuelven, obras inconclusas e inversiones fragmentarias debido a los largos procesos para su realización. Hay periodos de estancamiento y deterioro que

generan la necesidad de mayores recursos para reactivar los trabajos y lograr su culminación.

- Con la agudización de las condiciones del sistema capitalista, particularmente del modelo neoliberal, se incrementan las actuaciones urbanas de carácter privado, orientadas a la obtención de beneficios económicos y con escasa regulación pública.
- Con la desaparición del ICT en 1991, la promoción pública de vivienda se reduce ostensiblemente. En Tunja se crean dos instituciones municipales: el Fondo de Vivienda de Tunja (Fonvitu) y el Instituto de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana del Municipio de Tunja (Invitu). A estas se debe la cuestionada urbanización Ciudad Jardín, construida siguiendo los lineamientos de la política nacional de vivienda de interés social (VIS), al igual que la segunda etapa de esta, denominada Pinos de Oriente.
- La Caja de Compensación Familiar de Boyacá (Comfaboy) aprovecha la posibilidad de hacer uso de subsidios de vivienda estatal e inicia actividades como constructora de urbanizaciones de vivienda social. A su vez, abandona el mercadeo de productos de consumo básico.
- Aprovechando el acceso a compradores a quienes el Estado asigna subsidios, las empresas de construcción privada realizan vivienda social.

- Se incrementa la utilización del tipo de vivienda multifamiliar en diversos sectores y en distintas escalas.

- Se formula el POT de Tunja para el periodo 2001 a 2010. Si bien sigue los lineamientos trazados por la *Ley 388 de 1997*, como un ejercicio de planeamiento urbanístico para pensar la ciudad hacia el futuro, tropieza con múltiples dificultades vinculadas con su condición como experiencia nueva para el país, la inexistencia de una cultura consolidada de la planeación, las divergencias políticas, la falta de recursos para abordarlo y su desconocimiento entre quienes se encargan de ejecutarlo.

- Se da inicio a obras de preservación y recuperación medioambiental, pero al mismo tiempo se hacen más notorias las situaciones de riesgo por deslizamientos e inundaciones. Esto último puede estar asociado, por un lado, con la mayor conciencia del fenómeno y las consecuentes denuncias, pero también con la saturación de obras mal ejecutadas en el tiempo y el mayor crecimiento urbano en condiciones de ilegalidad.

- La vivienda informal de condiciones precarias continúa su crecimiento sin control. En contraste, se incrementa la oferta de vivienda exclusiva para clases favorecidas, en especial conjuntos cerrados y enclaves privados de baja densidad, con escasa regulación por parte de las autoridades.

- La ciudad prosigue su expansión, alimentada por la apertura de vías urbanas y nacionales, nuevamente en sentido longitudinal norte sur en lugar de ser transversales, lo cual permitiría consolidar una red vial.

- La densificación urbana se produce en sectores que originalmente fueron urbanizaciones unifamiliares por loteo, donde aún quedan parcelas sin edificar. Se realizan numerosos edificios pequeños de vivienda multifamiliar, claramente irrespetuosos con las normas urbanísticas, arquitectónicas y de calidad de la vivienda, sin que se presenten sanciones por parte de las autoridades de control urbano.

- El otorgamiento de licencias de urbanización y construcción pasa de la Oficina de Planeación Municipal a las curadurías urbanas, cuyo carácter es particular y a las que se delega esta tarea por mandato legal. Las curadurías, si bien en ocasiones interpretan las normas, no tienen la responsabilidad del planeamiento sino de velar por la aplicación de la normatividad para la aprobación de los proyectos que les presentan para su estudio. Tampoco ejercen control en caso de violación de las normas en la fase de construcción de los proyectos, pues tal función permanece a cargo del municipio, aunque su eficacia deja mucho que desear.

- Se multiplican los problemas y las denuncias de violaciones al disfrute y uso del espacio público. Son varios los factores mencionados: invasión de vendedores ambulantes; incumplimiento de normas de áreas de cesión, del

ancho de aceras y de aislamientos por parte de urbanizadores; ausencia de las obras de urbanismo que les compete a estos; cerramiento de vías para distintos fines; apropiación de espacios colectivos para extender negocios privados; aparcamiento de vehículos en zonas públicas; propietarios de viviendas que las amplían indebidamente.

- Las empresas privadas de construcción se organizan gremialmente mediante la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol), seccional Boyacá y Casanare<sup>6</sup>. A través de esta agrupación intervienen en diferentes instancias de decisión, generan opinión pública, divulgan, promueven y publicitan su labor. También realizan campañas para el fomento de la actividad empresarial local ante el incremento de firmas constructoras que, provenientes de otras ciudades, se instalan en Tunja.

- Se intensifica la dotación de centros comerciales tipo *mall*.

- Mientras se abandonan las instalaciones industriales mayores, se incrementan las de la industria pequeña, de bodegaje y almacenamiento.

## 1.4 GRANDES INFRAESTRUCTURAS

El trazado urbano tunjano es afectado por grandes infraestructuras nacionales como el Ferrocarril del Norte y la doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS), que facilitan la conexión hacia el norte con Sogamoso y hacia el sur con Bogotá.

### 1.4.1 Reactivación del Ferrocarril

La vía férrea que atraviesa Tunja perdió vigencia por el mejoramiento general de las carreteras, el peso gremial de los transportadores de carga, las poderosas empresas de transporte de pasajeros y la liquidación de Ferrocarriles Nacionales<sup>7</sup>.

La línea original, construida en las primeras décadas del siglo XX, era periférica, pero puede decirse que se convirtió en central con el crecimiento urbano. Durante años fue un límite para la expansión en sentido norte sur, sin embargo, también representó un impedimento al crecimiento urbano, pues no era fácil obtener permisos para pasos a nivel y desarrollar la

---

<sup>6</sup> El 6 El semanario *Boyacá 7 días*, en su edición 347 (noviembre 6 al 9 de 1998), publica un especial dedicado a la inauguración de Camacol, regional Boyacá y Casanare, que en su inicio cuenta con 70 afiliados. Se exalta que los objetivos de la agrupación se orientan a reactivar la construcción –considerada un pilar de la economía– como también a disminuir el déficit de vivienda y a combatir, e incluso erradicar, la edificación ilegal. Ante la crisis del sector durante la administración del presidente Andrés Pastrana, la agrupación exige al gobierno tomar las medidas de política económica para estabilizarlo, por medio de un freno a la especulación financiera. De este modo, su reactivación ayudaría a reactivar la economía y el empleo. Se plantea un plan de choque encaminado a la construcción masiva de vivienda a través del Inurbe y una línea de cuota fija de financiación que contrarreste el incremento excesivo del UPAC, entre otras propuestas.

<sup>7</sup> Ver anexo: Concesiones estatales a particulares relacionadas con Tunja en el periodo 1990-2005.



**Figura 7. Reactivación de la economía local a través de la industria de la construcción, según Camacol**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 347, noviembre 6 al 9 de 1998, p. 30.

ciudad hacia su costado oriental. Finalmente, Tunja saltó esa barrera y creció también en ese sentido.

El transporte de cemento por ferrocarril entre Belencito y Bogotá es primordial, razón por la cual los trenes con esta carga pasan por Tunja. Más allá de esto, no hay servicios para pasajeros y, en consecuencia, las estaciones no se utilizan como tales. Se han anunciado proyectos

para aprovechar la red en el transporte urbano y en la comunicación con los poblados vecinos. Esto beneficiaría, en especial, a la población universitaria, de carácter flotante y que suele movilizarse entre la capital departamental y los municipios aledaños. Además, la estación del norte está muy cerca de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) y distintas secciones del trazado férreo se encuentran próximas a otras universidades privadas.

El POT de Tunja contiene una formulación en este sentido, pero no se ha avanzado en alguna iniciativa concreta.

Los pasos a nivel tienen problemas de señalización y aislamiento, de modo que son sitios susceptibles a la accidentalidad<sup>8</sup>. En cualquier caso, a pesar de las dificultades, esta infraestructura le brinda a Tunja valiosas opciones de conectividad regional. De hecho, Boyacá la ha promovido y ha luchado por mantenerla y modernizarla. Al respecto, en el marco de implementar la idea de ciudad-región liderada por Bogotá<sup>9</sup>, se ha discutido un proyecto de tren eléctrico destinado a mejorar la conexión del departamento con la capital del país.

#### 1.4.2 Doble calzada de la carretera Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS)

El proyecto denominado doble calzada Briceño-Tunja-Sogamoso (BTS), tuvo el propósito de mejorar la conexión entre Boyacá y Bogotá, al ser la principal vía para el transporte de pasajeros y de carga, además de incidir en la conformación de la ciudad-región central. La vía fue mejorada en los años cincuenta, gracias al liderazgo del presidente del momento, el tunjano Gustavo Rojas Pinilla. Desde entonces, el tráfico se incrementó y también la congestión y la accidentalidad.

Para los boyacenses representó una oportunidad de empleo y crecimiento económico. Por ello, lucharon para su ejecución, en un proceso lleno de debates, contradicciones, promesas e incumplimientos. El periódico *Boyacá 7 días*, en

---

<sup>8</sup> En el año 2000, la Personería municipal de Tunja interpuso una acción popular contra Ferrovías, acción que fue fallada en contra de la compañía y ordenó, como reportó *El Tiempo* del 4 de julio de 2000:

construir dispositivos de control de tráfico, ubicar señales visuales y auditivas y disponer el personal capacitado para que labore en el control de las intersecciones ubicadas en la calle 5 con carrera 5, barrio Santiago de Tunja; calle 7 con carrera 6, barrio Hunza; carrera 6 con carrera 1, barrio Los Patriotas; y a la entrada del estadio La Independencia, del Colegio de Boyacá (sección Londoño), de la Villa Olímpica y los barrios Mesopotamia y Santa Inés. (Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1269435>).

<sup>9</sup> Desde 1982 se ha hablado del proyecto de tren eléctrico. En 1991, a través del Ministerio de Transporte, el gobierno nacional lo prometió durante un seminario que discutía la integración para el desarrollo de Boyacá (*El Tiempo*, mayo 26 de 1991, disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-87071>). También se ha considerado la implementación del tren eléctrico ligero entre Bogotá, Tunja y Belencito (*El Tiempo*, noviembre 17 de 1998, disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-853525>) y de sus posibilidades para desarrollar el turismo con el ánimo de mejorar la economía departamental, como lo expuso la gobernación en 2003 (*Entérese*, nro. 605, junio 29 de 2003). Por su parte, la propuesta del Ferrocarril del Carare renació en otro encuentro organizado por Ferrovías (*El Nuevo Diálogo*, marzo - abril de 1993), cuando se reconoció que esta línea había sido parcialmente realizada en las primeras décadas del siglo XX, con grandes inversiones, pero nunca se culminó ni entró en operación.

su edición 350 del 17 de noviembre de 1998, la calificó como uno de los cinco proyectos que otorgarían un futuro promisorio a Boyacá.

La intervención política de alcaldes, gobernadores, consultores y ciudadanía caracterizó la gestión del proyecto<sup>10</sup>. Por tratarse de una vía nacional, los mandatarios locales tramitaron recursos a través del Instituto Nacional de Vías (Invías), en ocasiones minimizando sus responsabilidades, por acción y omisión.

Su huella sobre Tunja se preveía tan significativa como en los años cincuenta lo fue la dejada por la Avenida Oriental, es decir, el tramo urbano de la carretera nacional entre esta capital, Bogotá y Sogamoso (figura 8). De hecho, además de la mejora en las comunicaciones terrestres, se contemplaba como impacto más influyente de la doble calzada la apertura de la "variante" (figura 9), destinada a desviar el tráfico pesado o de paso para evitar que atravesara la ciudad. De esta vía perimetral ya se habían realizado avances en distintas administraciones<sup>11</sup>.

El trazado de la vía tuvo modificaciones derivadas de la dependencia de esta del proyecto nacional y del crecimiento urbano. De acuerdo con *El Tiempo*, en su edición del 10 de marzo de 1998<sup>12</sup>, la expansión en el norte entre 1990 y 1994 obligó a replantear el primer diseño

que había sido presentado en varias oportunidades a la comunidad. Un proyecto de la firma Dis Ltda., cuyo consultor era Enrique Dávila, fue matriculado en 1990 ante el Departamento Nacional de Planeación (DNP) por Manuel Arias Molano, cuando este fungía como secretario de Planeación Departamental, y se le otorgaron algunos recursos.

**Figura 8. ¿Otra verdad sobre la doble calzada?**



Fuente: *Puente Boyacense*, nro. 291, agosto 29 a septiembre 4 de 2004, p. 3

<sup>10</sup> Ver el anexo de concesiones.

<sup>11</sup> Mediante la Ordenanza 006 del 20 de junio de 1994, la gobernación cedió terrenos para esta vía. Los acuerdos 014 de 1993 y 005 de 1995, a su vez, otorgaron facultades al alcalde de Tunja para negociar predios destinados a la variante (*El Acuerdo*, nro. 1, mayo de 1995).

<sup>12</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-740004>.

**Figura 9. Perímetro urbano de Tunja y trazado de la variante de la carretera BTS**



Fuente: *Boyacá 7 días*, octubre 11 de 2005

En el cuadro 2 se presenta una reseña histórica de los avances de la variante en los distintos gobiernos municipales, entre 1994 y 2008:

**Cuadro 2. La variante de Tunja entre 1994 y 2005**

Alcalde de Tunja	Periodo	Realizaciones sobre la variante
Teóduo Benítez	1994-1996	Negociación de predios, explanaciones en el sector sur.
Manuel Arias Molano	1995-1997	Negociación de predios, convenios con Inviás, actualización de diseños.
Jairo Aníbal Díaz Márquez	1998-2000	Avance parcial de las obras con motivo de los Juegos Deportivos Nacionales del 2000 (12 km proyectados).
Pablo Guío	2001-2003	Entrega de 4 km en el sector oriental (iniciados en la administración previa) que conectan los barrios Cooservicios, Patriotas, San Francisco y El Dorado.
Benigno Díaz	2004-2008	Gestión ante el gobierno nacional para elaborar diseños de la variante de Tunja en una extensión de 16 km, entre el alto de El Moral, en el sur de la ciudad, hasta el predio de la caja de compensación familiar, en la entrada de la carretera central del norte hacia el municipio de Cómbita (figura 8). Dificultades por un aparente daño ambiental causado a un humedal en la zona sur.

Fuente: la autora, con base en prensa local y entrevistas

**Figura 10. Variante o perimetral “en veremos” en 1996**



Fuente: *El Diario*, agosto 15 de 1996, p. 2

**Figura 11. Estado de la variante en 2005**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1059, octubre 11 al 13 de 2005, p. 8

## 2. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA DE TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005

De forma análoga a como se ha hecho en los libros previos de la colección, con el propósito de entender la evolución de la ciudad en el siglo XX se describen en este capítulo las formas de crecimiento de la periferia de Tunja entre 1990 y 2005. Para la presentación se han combinado elementos construidos a partir de análisis investigativos, con el apoyo de planos que dan cuenta de características espaciales y cuadros que dimensionan el tamaño de expansiones específicas.

Como se explica en Hidalgo (2017), el estudio de crecimiento se realizó a través de tres perspectivas distintas. Por una parte, los conceptos planteados por Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983); asimismo, los tipos estructurales de crecimiento urbano de acuerdo con los planteamientos de Solà Morales y Rubio (1997), y por último, los tipos arquitectónicos y urbanísticos que componen el crecimiento. En esta última visión se consideró la pauta dominante, del barrio o la manzana, sin entrar en detalles de subdivisión de la manzana, salvo en los casos de evidente ruptura. Se trata de una construcción personal de la autora con aportes derivados de las asesorías con Ramón López de Lucio e igualmente de las reinterpretaciones de los análisis tipológicos y morfológicos orientados por Saveiro Muratori a través de Aldo Rossi (1970), Carlo Aymonino (1971, 1981) y Caniggia (1997), presentes también en Del Pozo (1997).

Las formas de crecimiento se han reconstruido con base en las aerofotografías históricas de 1999 y 2005 del IGAC y un plano reciente de la morfología tunjana.

### 2.1 TENDENCIAS DE CRECIMIENTO EN TUNJA

Al igual que en los libros previos de Tunja siglo XX, las tendencias de crecimiento presentadas parten de los planteamientos de Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983) adaptados a Tunja. Expuestas en Hidalgo (2017), estas son:

Crecimiento continuo: tramas reticulares continuas formadas a partir de la ciudad histórica y su expansión en las primeras décadas del siglo.

Crecimiento discontinuo: expansiones surgidas por actuaciones singulares o tramas y conjuntos edificadas de distinta índole. Presentan discontinuidades espaciales claras respecto al tejido urbano preexistente o plantean trazados con directivas y soluciones formales muy diferentes en relación con las precedentes. Su comprensión es posible al revisar, a través de la comparación histórica de los trazados, las situaciones que las originan.

Crecimientos por compactación de vacíos: ocupaciones de intersticios o vacíos dejados por los crecimientos discontinuos al relacionarse con

los demás tejidos urbanos. Asimismo, pueden crecer alrededor de estos mediante lógicas semejantes pero no iguales a las de sus antecesores.

En este periodo se observan las siguientes tendencias, indicadas en el plano 2:

1. Gran cantidad de pequeñas agrupaciones fragmentarias en el norte. Entre estas se encuentran: Manantial del Norte, Balcones de Terranova, Portales del Norte, Capitolio. Corresponden a urbanizaciones o loteos de vivienda multifamiliar y unifamiliar, caracterizadas por no realizar tejidos viales continuos sino desarrollos autónomos entre sí, dependientes de vías principales, a manera de ramas que configuran una estructura tipo árbol.

2. Consolidación de tejidos a través de manzanas que conectan estas pequeñas agrupaciones fragmentarias, ya sea entre sí o con las vías principales. Es el caso de Manantial del Norte y la ciudadela industrial. Además del norte, también se producen en otros sectores de la ciudad, como en las urbanizaciones Bochica, Balcón de la Villa y Fuente Higueras.

3. Crecimientos que consolidan barrios surgidos en periodos precedentes. Asumen nuevas direcciones en la morfología de manzana o contribuyen a conectar trazados previamente fragmentados. El fenómeno es visible tanto en barrios informales (Asís, José Antonio Galán, Santa Rita, La Granja, Esmeralda, José Joaquín Camacho) como formales (Villa Luz, Prados del Norte, Alcalá Real, Cristales, Soaquira).

4. Importantes actuaciones de vivienda se convierten en nuevos fragmentos urbanos o incrementan el tamaño de algunos aparecidos en periodos previos. En el primer caso se encuentra Ciudad Jardín, representativa por ser promovida por el municipio en el sur de la ciudad; otros ejemplos son Xativilla, en el oriente y Mirador de Escandinavia, en el occidente. Al segundo tipo corresponden las expansiones de sectores como Santa Inés, Mesopotamia, Las Quintas, La Pradera, La Florida y Cooservicios.

5. El aumento de crecimientos marginales con carácter de urbanización discontinua sigue siendo significativa en varias zonas. Así sucede en los barrios Dorado, Triunfo, Patriotas, Ricaurte, La Granja, Manzanares y las veredas El Curubal y El Porvenir.

6. La extensión hacia el sur debida al proceso visto en periodos anteriores, consistente en el alargamiento urbano dependiente de la vía a Bogotá, se torna más notoria con la aparición de pequeñas manzanas irregulares de baja ocupación, destinadas a vivienda de carácter semirural e informal.

7. Crecimientos discontinuos propiciados por la aparición de equipamientos separados que utilizan el tipo arquitectónico de bloque aislado. Surgidos a partir de tejidos anteriores, se relacionan con nuevas vías de comunicación, tales como la variante de la doble calzada, la Avenida Universitaria o la vía a Soracá, pavimentada en este periodo. Son ejemplos de esta tendencia el campus norte de la Universidad

Santo Tomás, el colegio Silvino Rodríguez en el barrio Los Patriotas, el jardín botánico, las sedes recreativas ocupadas por boleras y discotecas, las instalaciones de servicio y gasolineras cercanas a las nuevas carreteras. El incremento de instalaciones vinculadas a la villa olímpica se considera dentro de esta categoría a pesar de haberse originado en periodos anteriores, pues acentúa la condición de fragmento del área.

8. Especialmente en el nororiente, se generan fragmentos de considerables proporciones a partir de la aparición o la consolidación de enclaves de vivienda unifamiliar aislada, tales como Altagracia, Reserva Campestre, Las Acacias y el condominio Hacienda Santa Helena.

9. Afianzamiento de tejidos ya existentes asociados a nuevos equipamientos como el campus de la Universidad de Boyacá (ubicado en el norte, contiguo a la urbanización Los Muiscas), el centro comercial La Sexta y sus alrededores, y el campus de la UPTC, generador de un crecimiento apreciable.

10. Pequeñas consolidaciones asociadas a agrupaciones de vivienda multifamiliar como la ciudadela Comfaboy, Rincón de la Pradera y La Esperanza.

El cuadro 3 presenta las cifras en hectáreas para cada una de las tendencias en los distintos periodos estudiados en el siglo XX, en tanto que el cuadro 4 hace lo propio para los años transcurridos entre 1990 y 2005. Si bien

el crecimiento discontinuo es el más registrado, la compactación de vacíos se duplica respecto de lo acontecido previamente. Cabe destacar que la mayor expansión urbana se produce en esta etapa y representa el 34.6% del crecimiento en toda la centuria.

**Figura 12. Trazados discontinuos en el norte de la ciudad asociados a la carretera Central del Norte en 2005**



Fuente: Hidalgo (2010, p. 64)



**Cuadro 3. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el siglo XX**

Tendencia de crecimiento	Periodos de crecimiento						Subtotales	%
	a 1907	1908 - 1939	1940 - 1957	1958 - 1973	1974 - 1989	1990 - 2005		
Continuo	101.9	23.9	19.0	12.8	4.7		162.3	13.6%
Discontinuo	5.4	36.9	44.7	129.4	241.3	253.7	711.3	59.4%
Compactación			29.2	33.9	99.7	157.3	320.0	26.7%
Sin dato						3.0	3.0	0.2%
<b>Totales</b>	<b>107.3</b>	<b>60.8</b>	<b>92.9</b>	<b>176</b>	<b>345.6</b>	<b>414</b>	<b>1.196,6</b>	<b>100%</b>
	9.0%	5.1%	7.8%	14.7%	28.9%	34.6%	100%	

\* Dimensiones en ha

Fuente: Hidalgo (2010), p. 53

**Cuadro 4. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja entre 1990 y 2005, comparado con los periodos precedentes**

Tendencia de crecimiento	Acomulado		1990 - 2005	%	# veces
	Hasta 1989	%			
Continuo	162.3	20.73%			0.00
Discontinuo	457.7	58.47%	253.7	61.28%	0.55
Compactación	162.8	20.80%	157.3	38.00%	0.97
Sin dato	0	0.00%	3.0	0.72%	NA
<b>Totales</b>	<b>782.8</b>	<b>100.00%</b>	<b>414.0</b>	<b>100.00%</b>	<b>0.53</b>

\* Dimensiones en ha

Fuente: la autora

En este periodo se intensifica el alargamiento en el eje de la carretera Central y se producen crecimientos asociados a la antigua vía a Paipa y a la Universidad de Boyacá, que actúa como imán en esa zona del norte. En el sur, el proceso sigue la misma lógica que en periodos anteriores. La vía a Soracá se pavimenta, con lo cual algunas instalaciones y nuevos barrios se instalan sobre este eje. Finalmente, con la Avenida Universitaria y la variante de la doble calzada BTS se inicia una tendencia de relevancia hacia la expansión futura de la ciudad (plano 3). Se trata de una dinámica determinante en la transformación morfológica:

al considerar los crecimientos de origen lineal (...) se percibe la incidencia de infraestructuras de transporte (ferrocarriles, carreteras y avenidas) como elementos que determinan importantes tendencias de la expansión urbana. Esta condición se define a partir de actuaciones cuya lógica de implantación y desarrollo está íntimamente ligada a la existencia de ejes de conexión (Hidalgo, 2017, p. 41).

## 2.2 TIPOS ESTRUCTURALES DE CRECIMIENTO URBANO

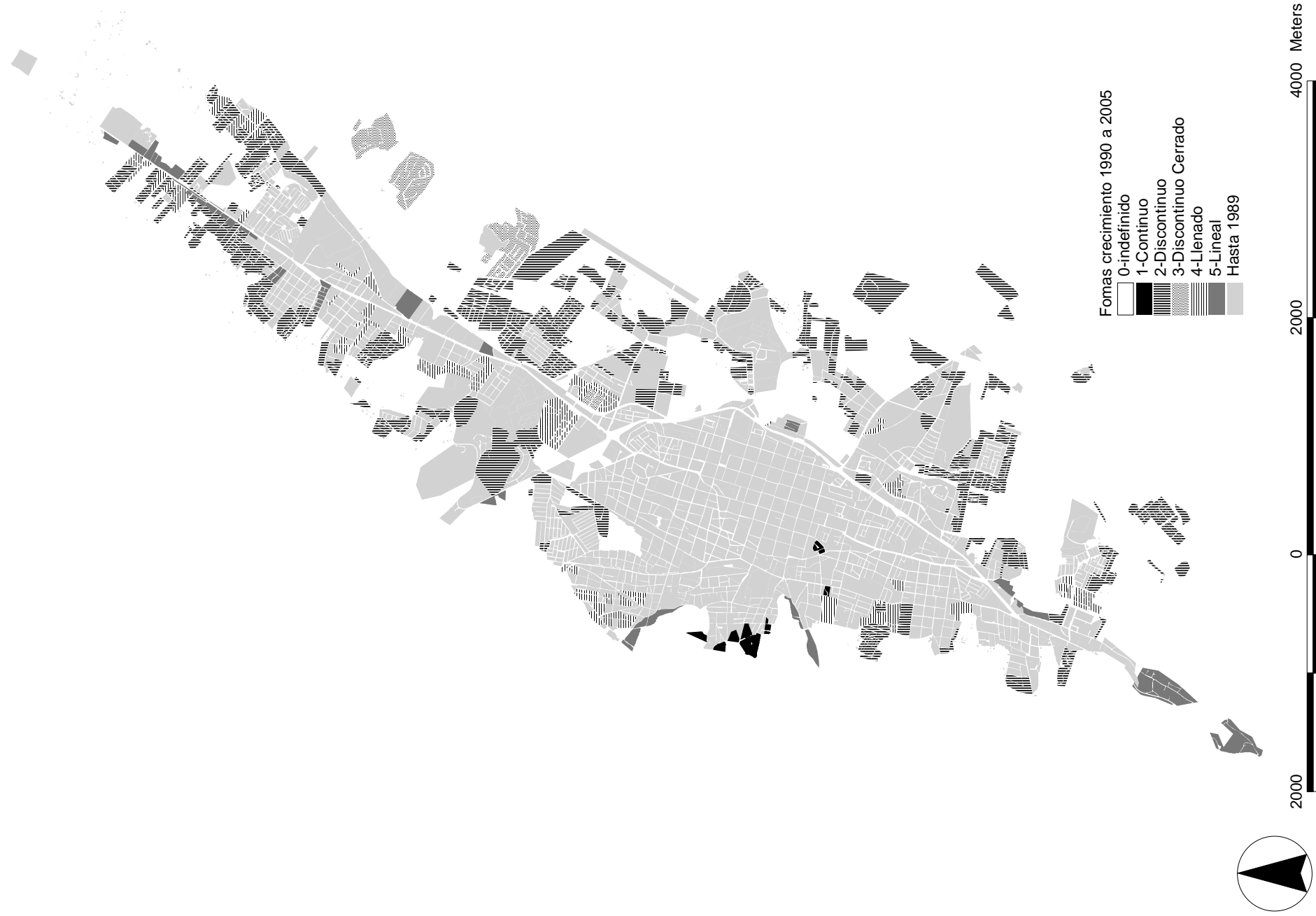
Como se ha realizado en los libros previos de la colección y se explica en Hidalgo (2017), los planteamientos de Solà Morales I Rubio (1997) son interpretados en este apartado para examinar el crecimiento. Se parte de la comprensión de las operaciones de parcelación (P), urbanización (U) y edificación (E) producidas en el tiempo. Asimismo, se considera la

naturaleza de los procesos ocurridos en la ciudad, ya sean o no reconocidos por el planeamiento

En el plano 4 se observan los tipos estructurales de crecimiento urbano en el periodo. Este plano se acompaña de reinterpretaciones y cifras para la ciudad formal en el cuadro 5 y las correspondientes a la ciudad informal en el cuadro 6.

Solà Morales I Rubio (1997) usa el término *ciudad formal* para identificar las formas urbanas reconocidas por el planeamiento. Cuando se produce esta clase de urbanización, se encuentra que no siempre está completa y simplemente presenta un trazado viario y obras básicas de servicios públicos (Hidalgo, 2010).

Para la llamada *ciudad informal*, Solà Morales I Rubio (1997) establece que es aquella configurada por cuanto no ha sido reconocido por el planeamiento. En Tunja surge a partir de procesos básicos de urbanización que para diferenciarlos de los formales, se considera como criterio la precariedad de las edificaciones y la práctica de levantarlas sin solicitar licencia de construcción (Hidalgo, 2010).









**Cuadro 5. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad formal**

Ciudad formal: procesos reconocidos por el planeamiento		
Proceso	Secuencia	Observaciones
Ensanche	P U E	Corresponde a la prolongación de la ciudad histórica o “colonial” <sup>13</sup> . Este crecimiento es prácticamente inexistente durante el periodo.  Las obras de urbanismo son básicas. En algunos episodios, la apertura de una vía produce un efecto de crecimiento, por lo general discontinuo del trazado existente. Con el tiempo, esa discontinuidad se consolida. Las expansiones se originan en actuaciones puntuales, usualmente separadas del tejido precedente, a partir de las cuales se generan desarrollos posteriores (Hidalgo, 2012a).
Crecimiento suburbano	U P E	En el periodo se encuentran equipamientos de tamaño significativo que corresponden a esta categoría, tales como los campus universitarios de las universidades de Boyacá y Santo Tomás, las edificaciones nuevas de la UPTC y la transformación de su espacio abierto, con recorridos y plazoleta. Asimismo, los equipamientos administrativos e institucionales cercanos a la villa olímpica, como La Remonta; una serie de edificaciones que colindan ya sea con el extremo norte de la avenida, como el Instituto de Tránsito de Boyacá (Itboy), o con la antigua vía a Paipa, como la Corporación Autónoma Regional de Boyacá (Corpoboyacá) y el Expoparque. En el oriente se encuentra el equipamiento temporal de la empresa constructora de un oleoducto.  El mismo agente realiza las tres operaciones. El tipo arquitectónico que más contribuye a esta configuración es el de urbanizaciones de vivienda unifamiliar adosada, en especial aquellas de promoción pública, que son el inicio de nuevos crecimientos. Las obras de urbanismo a veces quedan incompletas (Hidalgo, 2012b).
Polígono	PUE	En este periodo se producen ampliaciones en urbanizaciones ya existentes como La Florida, Cooservicios, Fuente Higuera y La Pradera, al igual que en el área de influencia del barrio Santa Inés. Se construyen nuevos conjuntos como La Esperanza, Rincón del Seminario, Parques del Nogal, Caminitos de Oicatá, Villas del Norte, El Capitolio, Balcones de la Calleja y la ciudadela Comfaboy. En general, surgen agrupaciones localizadas en el norte conurbado con el municipio de Cómbita. En el sur, muy separadas del tejido urbano y realizadas por promoción pública municipal, se encuentran Ciudad Jardín y Pinos de Oriente. Por su parte, la Asociación Bochica promueve los barrios Bochica, Prados de San Luis, Castillos de Oriente y Balcón de la Villa.
Ciudad Jardín	UP E	Este tipo se desarrolla a partir de la práctica habitual de las urbanizaciones por loteo, con obras de urbanismo muy básicas o incompletas (Hidalgo, 2014). En el periodo se dan grandes agrupaciones, de amplia extensión y baja densidad, ubicadas en el sector nororiental (Altagracia, La Reserva Campestre y Altos de Alejandría), y pequeñas agrupaciones cerradas (Remansos de Santa Inés, Rincón de la Pradera, Sauces de la Pradera, Tejares del Norte, Los Urapanes).

Fuente: la autora, a partir de Solà Morales I Rubio (1997)

<sup>13</sup> Se reconoce la posibilidad de cierta imprecisión al considerar esta zona, si se toma como base lo que el POT (Concejo Municipal de Tunja, 2001) ha decretado bajo la denominación “centro histórico”. Esto se debe a que, de acuerdo con las explicaciones de Aprile (1979), el tamaño de Tunja entre el siglo XVII y 1938 no cambió, pero la ciudad sí se densificó. Como se ha aclarado, el sector histórico de 1907 fue establecido en esta investigación a partir de un plano de la época (Hidalgo, 2012c, p. 33).

**Cuadro 6. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad informal**

Ciudad Informal: procesos no reconocidos por el planeamiento		
Proceso	Secuencia	Observaciones
Barraca	E	<p>Contempla la mayor parte de construcciones precarias en zonas rústicas que son absorbidas por el crecimiento de la ciudad o por la expansión de la urbanización marginal. Se observan en áreas de riesgo como cárcavas o en las cotas más altas donde no es posible llevar el servicio de acueducto. Es difícil establecer el periodo en que surgen, pues se trata de edificaciones puntuales, que poco a poco atraen a otras y solo se hacen visibles cuando se han agrupado y forman ocupaciones mayores (Hidalgo, 2010).</p> <p>En este periodo se identifican sectores semiurbanos vinculados a carreteras, donde se presentan desarrollos precarios: las salidas sur y oriental, la vía a Soracá, las inmediaciones del batallón Bolívar y en áreas de cárcavas que son ocupadas en el suroccidente.</p>
Invasión	P	No se encontró.
Urbanización marginal	P E U <sup>14</sup>	<p>Es uno de los tipos de mayor incidencia en el crecimiento de la periferia tunjana. Contempla obras de urbanización básica o incompleta. En la mayoría de los casos, con posterioridad al asentamiento, el vecindario suele presionar a las autoridades para obtener la dotación de servicios públicos y vías (Hidalgo, 2012a).</p> <p>En el periodo se incrementa sobre las montañas orientales y occidentales, en cotas cada vez más altas y alrededor de crecimientos previos. También se da en el sur, en torno de la urbanización formal del barrio San Francisco.</p>

Fuente: la autora, a partir de Solà Morales I Rubio (1997)

En el cuadro 7 se dimensionan los tamaños de los tipos estructurales indicados. Se evidencia la decisiva incidencia del crecimiento marginal en el incremento del tamaño de la ciudad en

1.79 veces respecto de los periodos precedentes. A su vez, se aprecia que la expansión formal prácticamente iguala a la informal.

<sup>14</sup>No es considerada por Solà Morales I Rubio (1997), sin embargo, en Tunja se produce en la medida que obras de urbanismo, tales como servicios públicos, vías, equipamientos y zonas verdes, se ejecutan en el tiempo por iniciativa de las mismas comunidades asentadas en áreas marginales, con o sin apoyo oficial. Probablemente, para Solà Morales I Rubio, la definición corresponde a una fase inicial del crecimiento urbano, pero no es posible desconocer que este proceso no se detiene y de una u otra forma se completa en todas sus modalidades. Las ciudades de América Latina contemplan proporciones significativas de desarrollo informal y dentro de esta misma lógica se encuentra Tunja (Hidalgo, 2017).



**Cuadro 7. Ocupación de los tipos estructurales de crecimiento en el periodo 1990-2005 y comparativo respecto a las formas precedentes**

Código.	Tipo estructural	HA totales a 1989	HA 1990 a 2005	% periodo 1990-2005	Nro. de veces de crecimiento respecto a los periodos precedentes
10	Ensanche	43.9			
20	Suburbano	165.4	73.7	17.80%	0.45
30	Polígono	120.4	60.6	14.63%	0.50
40	Jardín	34	95.8	23.13%	2.82
90	Centro Histórico	107.3			No aplica
Subtotal FORMAL		471.0	230.1	55.57%	0.49
50	Barraca	7.8	42.3	10.21%	5.42
70	Marginal	279.5	101.2	24.44%	0.36
Subtotal INFORMAL		287.3	143.5	34.65%	0.50
% periodo	Sin dato	24.5	40.5	9.78%	1.65
	Totales	782.8	414.1	100.00%	0.53
	% Formal	60.17%	55.57%		
	% Informal	36.70%	34.65%		
	% Indefinido	3.13%	9.78%		

Fuente: la autora, a partir de Solà Morales I Rubio (1997)

### 2.3 TIPOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS EN EL CRECIMIENTO DE TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005

De manera semejante a como se ha hecho en los libros previos de la colección, los tipos arquitectónicos y urbanísticos que reflejan el crecimiento en este periodo son el resultado de una construcción que toma como referentes los análisis tipológicos y morfológicos orientados por Muratori a través de Rossi (1970, 1981), Aymonino (1971, 1981) y Caniggia (1997), también presentes en Del Pozo (1997)

y Acuña (2005). Igualmente, se incorporan recomendaciones formuladas por Ramón López de Lucio. Con tales bases y tras revisar lo sucedido en la ciudad, se definen las familias tipológicas aquí consideradas. En cuanto a la presentación de la información, en Hidalgo (2017, p. 48) se especifica:

Inicialmente, se elaboró una matriz de doble entrada en que se identificaron los periodos y los distintos tipos urbano-arquitectónico (UA). Luego se dimensionaron las áreas ocupadas

por cada uno (...) La combinación de resultados permitió caracterizar con precisión cada tipo y facilitó el reconocimiento de hechos significativos. En la clasificación realizada se incorporaron subcategorías, pues se evidenció el importante papel de las parcelaciones en proceso de consolidación, como quiera que estas hacen difusos los límites de lo inicialmente considerado.

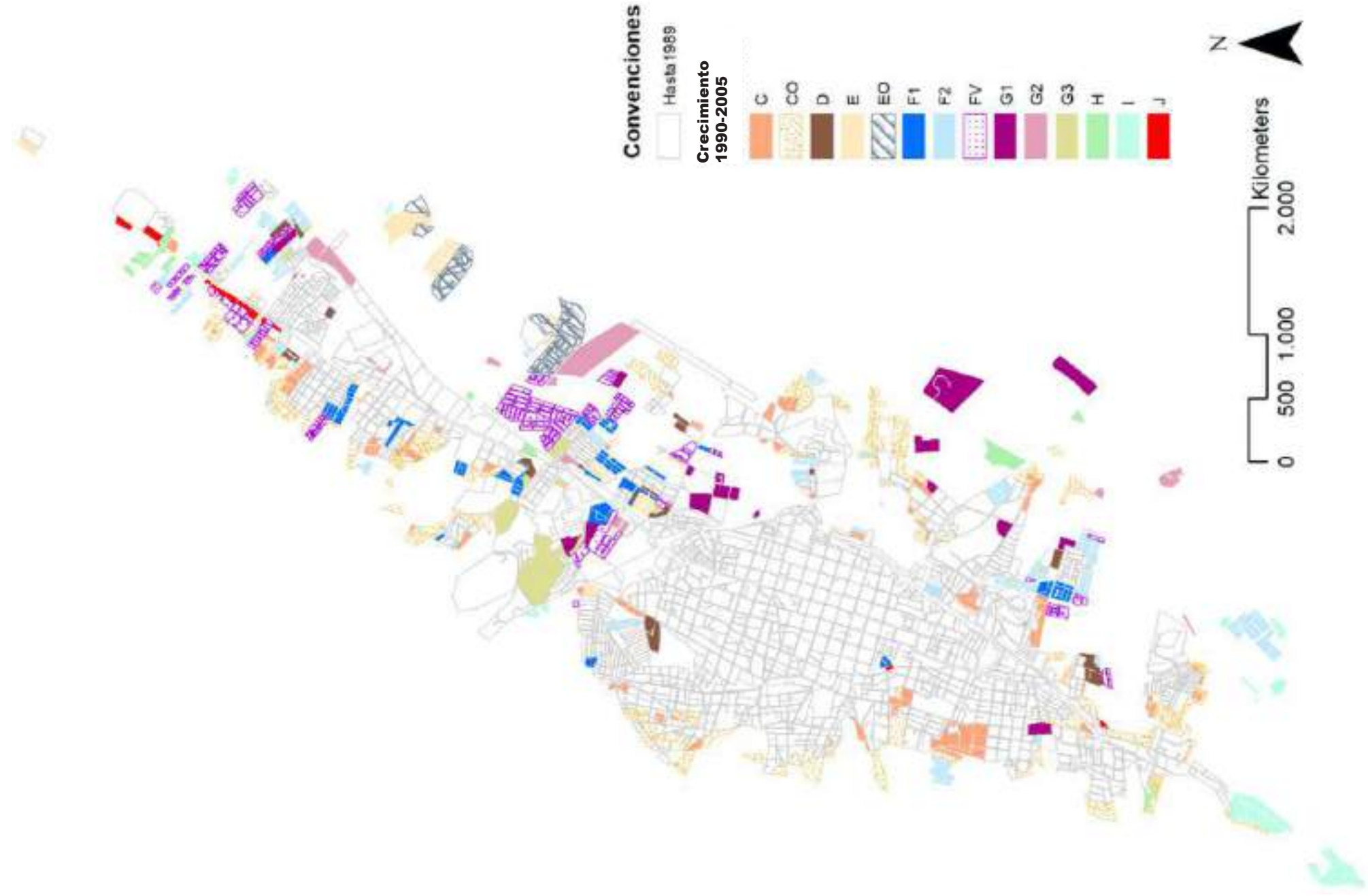
La matriz de doble entrada se presenta en el cuadro 8 y su correspondiente localización cartográfica en el plano 5. La mayoría de crecimientos pertenecen al tipo informal vacante que, sumado al informal, llega casi al 30% del total.

**Cuadro 8. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1990-2005**

Tipo UA		1990-2005	%
A0	Centro Histórico		
CC	Informal	36	8.70%
CO	Informal Vacante	87.1	21.04%
D	Multifamiliar	12.6	3.04%
E	Enclave Cerrado	16.6	4.01%
EO	Enclave Vacante	18.7	4.52%
F1	Loteos	19	4.59%
F2	Unifamiliar	37.5	9.06%
FV	Loteos Vacante	41.3	9.98%
G1	Equipamiento PU	28.9	6.98%
G2	Equipamiento PR	21.3	5.14%
G3	Parques-Bosques	21.6	5.22%
HH	Industria	10.3	2.49%
II	Semirrural	414.0	100.00%
JJ	Comercial Mixto	4.3	1.04%
O	Sin dato	39.3	9.49%
Totales		414.0	100.00%

\*Medidas en HA

Fuente: la autora





A continuación, se examinan cada uno de los tipos urbano-arquitectónicos indicados, desarrollados en la periferia urbana de Tunja durante el periodo.

### **2.3.1 Crecimiento C y CO: Informal o popular espontáneo**

La diferencia entre C y CO es el grado de consolidación en cuanto a edificación. Este tipo, según describe Hidalgo (2012, p. 38), se refiere a diversas actuaciones,

generalmente por fuera de la planeación urbana. En estas, el proceso de edificación por autoconstrucción y autogestión es previo al de urbanización y posterior al de parcelación. Ahora bien (...) "popular" y "no planificado", no siempre significan "precarias condiciones".

(...)

los dos tipos corresponden a diferentes concepciones de la vivienda y al grado de desarrollo de esta en el tiempo. En general, se trata de construcciones pareadas o adosadas, ordenadas en manzanas irregulares y con frecuencia incompletas. La evolución de la edificación es muy variada y depende de factores como: antigüedad, recursos disponibles, ayudas gubernamentales y acceso a crédito (...) lo más relevante es la condición de ilegalidad en el origen de las actuaciones.

En este periodo es la forma de crecimiento más grande que se produce, en comparación con las demás. El tipo informal C ocupa 36 ha y el

tipo CO 87.1. Entre ambos suman el 29.73% de la expansión total entre 1990 y 2005.

La amplia presencia de este tipo, al igual que en periodos previos, indica que la segregación socioespacial sigue (Hidalgo, 2012a). Este fenómeno, conforme a la hipótesis de Del Carpio (2013), tuvo su origen en la Colonia con la construcción del templo católico consagrado a los leprosos en la colina de San Lázaro.

Se presenta disparidad, pues se encuentran zonas totalmente urbanizadas, con la tenencia de la propiedad legalizada y algunas construcciones que reflejan un buen nivel económico de sus propietarios (Hidalgo, 2012a). Por lo tanto, la tipología edificatoria es diversa en cuanto a su desarrollo y consolidación.

El desarrollo histórico de este tipo de crecimiento es ilustrado en el plano 6. Como realidades más relevantes, es posible verificar lo siguiente:

- Incremento de toda la urbanización marginal sobre las montañas orientales y occidentales, en cotas cada vez más altas y alrededor de asentamientos previos. Se destacan expansiones relacionadas con chircales, como también, en el norte, con los barrios Colinas del Norte, La Granja, Ricaurte y Cortijo; en el oriente, con Los Patriotas, Manzanares, Curubal, El Dorado y La Esmeralda, y en el sur, con el Triunfo.
- Alrededor de la urbanización formal del barrio San Francisco se dan crecimientos marginales como Las Granjas y La Perla.

- Aumento de los asentamientos en la loma de San Lázaro, sobre la vereda El Porvenir y Altamira.

### **2.3.2 Crecimiento D: Polígonos multifamiliares en bloque abierto**

Son edificios o grupos de edificios de vivienda colectiva en bloque abierto, que habitualmente forman conjuntos cerrados. Al no ser un tipo de crecimiento común, su injerencia dentro del desarrollo urbano es porcentualmente baja.

Este tipo se incrementa respecto a los periodos precedentes ya que entre 1990 y 2005, se producen 12.6 hectáreas que representan el 3.04% de los crecimientos registrados en la periferia. Sigue limitándose a localizaciones puntuales y está ligado a formas de urbanización mixta con vivienda unifamiliar (plano 7).

El sector privado promueve vivienda multifamiliar, ya sea en conjuntos existentes como Cooservicios, La Florida, La Pradera y Fuente Higueras, o bien en nuevas urbanizaciones como Balcones de la Calleja, ciudadela Comfaboy, El Capitolio, (figura 13), La Esperanza (figura 14), Rincón del Seminario (figura 15), Cerros del Norte (figura 16), Parques del Nogal, Caminitos de Oicatá y Villas del Norte.

Plano 6. Crecimiento C y CO: Informal o popular espontáneo en el periodo 1990-2005, comparado con periodos anteriores

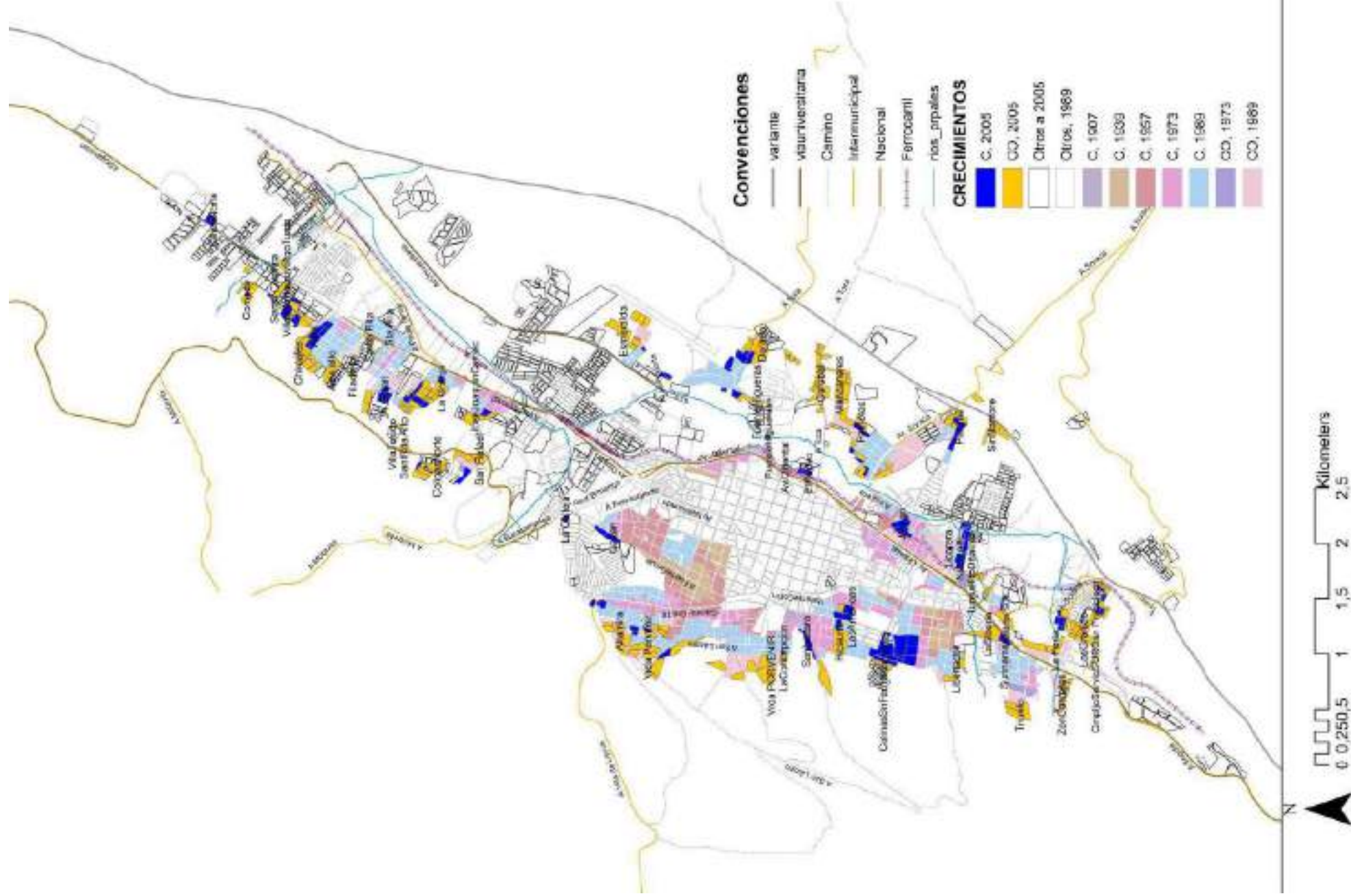






Figura 13. Ejemplos de polígonos multifamiliares del periodo 1990-2005



Fuente: Hidalgo (2010, p. 74)

**Figura 14. Urbanización La Esperanza, en el noroccidente, próxima a la urbanización unifamiliar La Fuente**



Fuente: Hidalgo (2010, p. 73)

**Figura 15. Sector norte de Tunja publicitado como de alta valorización para promover los multifamiliares del Rincón del Seminario**

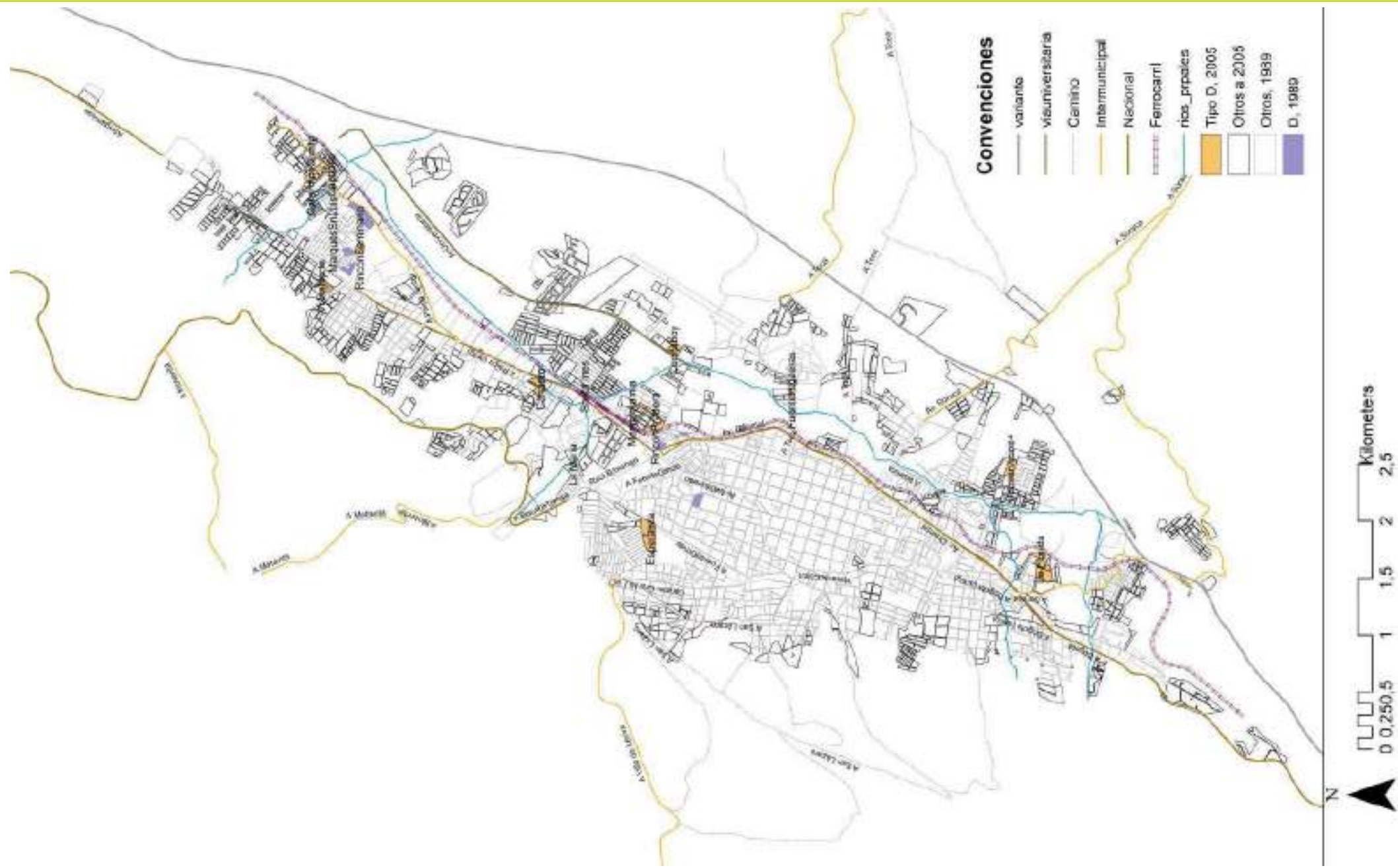


Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 359, diciembre 18 al 21 de 1998, p. 8

**Figura 16. Aviso inmobiliario promocional de los multifamiliares Cerros del Norte promovidos por Fonseca Ltda.**



Fuente: *Boyacá 7 días*, noviembre 6 al 9 de 1998, nro. 347, p. 31





### 2.3.3 Crecimiento E: Enclaves de vivienda unifamiliar aislada o de conjuntos urbanos de vivienda adosada, cerrados y exclusivos

En este periodo se encuentran dos clases de enclaves: cerrados consolidados (E), con una extensión de 16.6 ha, y cerrados vacantes (E0) con 18.7 ha. Entre ambos representan el 8.53% de la ocupación del territorio urbano. En los planos es visible el gran tamaño que alcanzan en relación con su baja densidad, así como la fragmentación y la segregación que producen.

A medida que se produce la expansión de Tunja, los terrenos pertenecientes a fincas cercanas a la ciudad son sometidos a una fuerte presión inmobiliaria, lo cual conduce a su desarrollo como urbanizaciones y al cambio de su uso de pastos o agropecuario. En una segunda fase, después de 1990, aparecen agrupaciones de amplia extensión y baja densidad, situadas en el nororiente (Altagracia, La Reserva Campesina y Altos de Alejandría). Los suelos donde estas se ubican presentan erosión severa por la presencia de cárcavas, por lo tanto, son de escasa productividad agrícola. El consumo de suelo para las bajas densidades propias de los enclaves produce un alto impacto ambiental y fomenta mayor movilidad vehicular, pues su ubicación periférica y relativamente distante de vías y equipamientos motiva el uso del auto, situación que agrava las condiciones de contaminación. Igualmente, los costos para dotarlos son más elevados. Todo este fenómeno ha sido considerado como un "momento

clave" del desarrollo tunjano en las postrimerías del siglo XX (Hidalgo, 2010, 2012a).

La figura 17 presenta una comparación crítica referente a la alta ocupación del suelo para pocos habitantes, característica de los enclaves cerrados respecto a otros tipos de urbanización en el mismo sector. Un problema adicional radica en que el POT del año 2001 consideró las cárcavas como zonas de recuperación ambiental que deben tratarse desde la perspectiva de espacios abiertos y públicos. Sin embargo, los muros de cerramiento de estas agrupaciones, ubicados en proximidades de dichas zonas, impiden materializar tal posibilidad.

**Figura 17. Diferentes aspectos de los enclaves privados en Tunja**



Fuente: Hidalgo (2012a), p. 36

**Figura 18. Conjuntos cerrados urbanos**



Fuente: Hidalgo (2010, p. 76)

Los enclaves exclusivos suburbanos tienen un equivalente en el área urbana a través de la modalidad de los conjuntos cerrados de vivienda, dentro de los que se destacan: Rincón de la Pradera, Remansos de Santa Inés, Tejares del Norte, Sauces de la Pradera y Los Urapanes, entre otros. Además, la transformación de barrios abiertos en cerrados por medio de rejas y porterías que privatizan las calles públicas, intensifica esta tendencia (figura 18).

El fenómeno, que sigue un modelo como el del condominio Sindamanoy en Chía, al norte de Bogotá (Hidalgo, 2013), ha generado urbanización suburbana y rural en los municipios de Cómbita y Oicatá, vecinos de Tunja pero pertenecientes funcionalmente a esta capital, de la cual demandan sus servicios públicos, de transporte, educación, salud y demás. También se aprecia sobre sus colinas nororientales, en agrupaciones rurales suburbanas afines al mismo patrón, mientras que algunos signos son reconocibles en otros tipos urbanos.

Los conjuntos cerrados al interior de la ciudad son los más comunes. Los hay lujosos como El Rincón de la Pradera, discontinuo de la trama urbana y bastante agresivo por su enorme portería, el muro separador de adentro hacia afuera y sus sofisticados sistemas de seguridad. De clase media se encuentra Rincón de Santa Inés,

que aunque no inició necesariamente como urbanización cerrada, la configuración laberíntica de su trazado y el volumen de calles en fondo de saco facilitaron el encerramiento de sus vías y la segregación socioespacial<sup>15</sup>.

Este fenómeno requiere profundización en cuanto a sus causas, efectos, promotores, intereses en juego y el papel de la administración municipal en su promoción o legalización. Es realista reconocer que Tunja sufre efectos semejantes a los vividos por gran cantidad de ciudades del mundo, como producto de la masificación en el consumo de modelos y estilos de vida, no acordes con la historia y tradición de cada lugar. Es necesario medir cuanto está sucediendo en relación con estos conjuntos de vivienda, caracterizarlo y encontrar caminos alternativos para contrarrestar el impacto negativo que esta tipología ha demostrado tener en miles de lugares de la aldea global. El mosaico de imágenes y preguntas de la figura 19 busca cuestionar esta realidad.

---

<sup>15</sup> Cabe precisar que se da el caso de urbanizaciones oficiales, destinadas a clases menos favorecidas y que sin ser realizadas como enclaves cerrados, debido a su configuración desligada de la trama existente de calles, su lejanía respecto de la ciudad consolidada y la presencia de vías cerradas, terminan siendo objeto de cerramiento por mallas y emplazamiento de porterías privadas. Un ejemplo es Ciudad Jardín, obra del Fondo de Vivienda de Tunja (Fonvitu).

Figura 19. Los enclaves cerrados: conclusión gráfica y nuevas preguntas

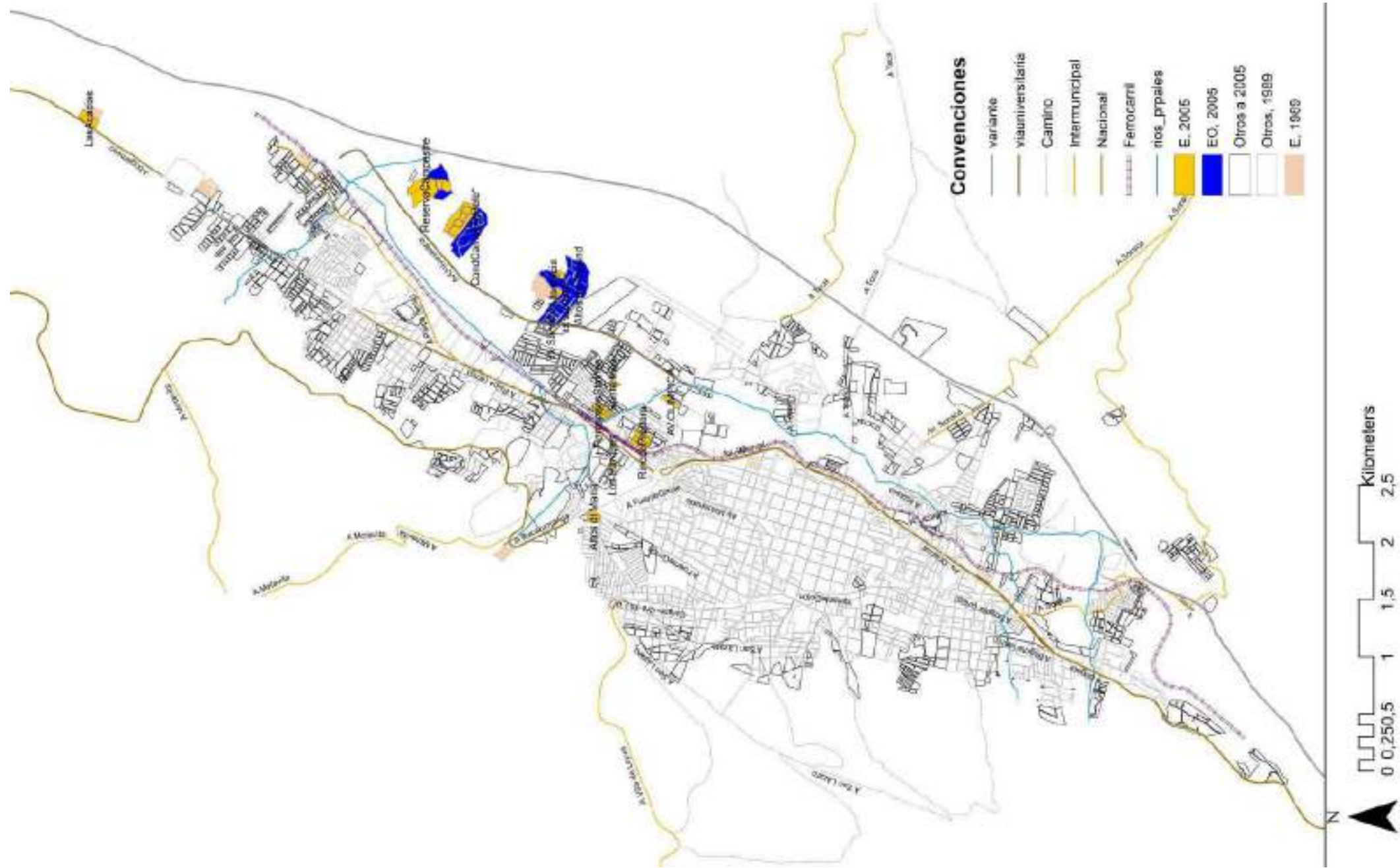








Fuente: la autora





### 2.3.4 Crecimiento F1: Parcelación o loteo para vivienda unifamiliar

En Hidalgo (2014) se precisa que el tipo F1 consiste en lotear y urbanizar un número de parcelas independientes por parte de un promotor inicial para ser posteriormente construidas por el propio comprador, ya sea con o sin plano tipo. Esta condición impone una diversidad edificatoria que sobrepasa las previsiones iniciales, de acuerdo con las leyes impuestas por el mercado inmobiliario. Así se genera, habitualmente, vivienda unifamiliar en conjuntos abiertos. Se trata de una forma sencilla y rápida de construir suelo urbano, pero de lenta consolidación.

Entre 1990 y 2005 este tipo se incrementa respecto al periodo precedente, pues de 20.5 ha pasa a 41.3 ha y alcanza un 9.98% de peso porcentual sobre el resto de los crecimientos. De hecho, la oferta inmobiliaria ofrece una gran cantidad y variedad de urbanizaciones resultantes de parcelaciones.

- Es significativo el aumento del barrio Santa Inés mediante nuevas agrupaciones de topografía similar, como Terrazas de Santa Inés. La oferta se ve favorecida con la construcción de la Avenida Universitaria, cuyos terrenos son cedidos por los propietarios del suelo al municipio.

- Las Quintas, una extensa urbanización localizada en el valle nororiental, se convierte en uno de los sectores de mayor valorización,

condición que ha mantenido después de 2005. También es beneficiaria de la expansión derivada de la apertura de la Avenida Universitaria.

- Los loteos en el sur se dan alrededor de Cooservicios y La Florida.

- En el extremo norte, agrupaciones pequeñas se desprenden de la Avenida Norte de forma similar a ramas de un árbol, sin conexiones entre sí.

El fenómeno de estas formas de vivienda se considera un momento clave del desarrollo de Tunja y se ha denominado "dispersión y colmatación a partir de urbanizaciones por loteo de promoción privada en el norte" (Hidalgo, 2010, 2012a). Una de sus causas es la desaparición del ICT (entidad pública), con la consecuente liberalización del mercado del suelo y de la vivienda para ser manejado por promotores privados. La construcción de la Avenida Universitaria, en el valle nororiental, favorece la incorporación a la dinámica urbana de extensos terrenos que en periodos previos, a pesar de su adecuada ubicación, estaban poco o nada conectados a la red vial. Este hecho produce que esa zona se convierta en la principal para el desarrollo de la ciudad, pero al mismo tiempo, ha derivado en un incrementado notable de los valores del suelo. En el plano 9 se observan los crecimientos F1, situados cerca de vías de conexión e impulsados por el movimiento hacia la periferia de familias acomodadas.

La urbanización Las Quintas, promovida por la firma Inversiones Carvajal, Campo y Samudio, ubicada al norte de Santa Inés, es representativa de este fenómeno. La parcelación, realizada antes de 1996, no contó con una adecuada vía de conexión, pues su único acceso posible consistía en una calle estrecha desde la Avenida Norte, hasta que se construyó la Avenida Universitaria (figura 20). La entrada principal, planeada por la calle 47 y el puente vehicular sobre el río Jordán no se ejecutó, aunque en 2008 seguía apareciendo como proyecto.

Como se ve en la figura 21, la propuesta es extensa y ambiciosa, al contar con 1035 lotes para vivienda unifamiliar y 28 lotes para uso comercial. Solo tras la apertura de la Avenida Universitaria es posible su consolidación, pues facilita un acceso apropiado para la cantidad y los distintos tipos de vehículos que entran y salen. Así, de forma paulatina se afianza el área vacante que se distingue en la aerofotografía de 1996, cuando ya estaban trazadas las vías internas (figura 20).

La falta de planificación sobre el sector, es decir, la ausencia de planes parciales previstos por el POT para el lugar, propicia la aparición de actuaciones aisladas de distinto tipo: multifamiliar, unifamiliar, servicios, comercio

y equipamientos, en esencia de promoción privada (Hidalgo, López y Molina, 2008; Díaz y Díaz, 2008; Gutiérrez, 2008). Esto se traduce en que la colmatación de la extensa área del valle nororiental obedece a iniciativas individuales, predio a predio, lo cual incrementa la percepción del desorden urbanístico. En definitiva, la ciudad perdió una de las mejores posibilidades de desarrollar un sector armónico y coherente.

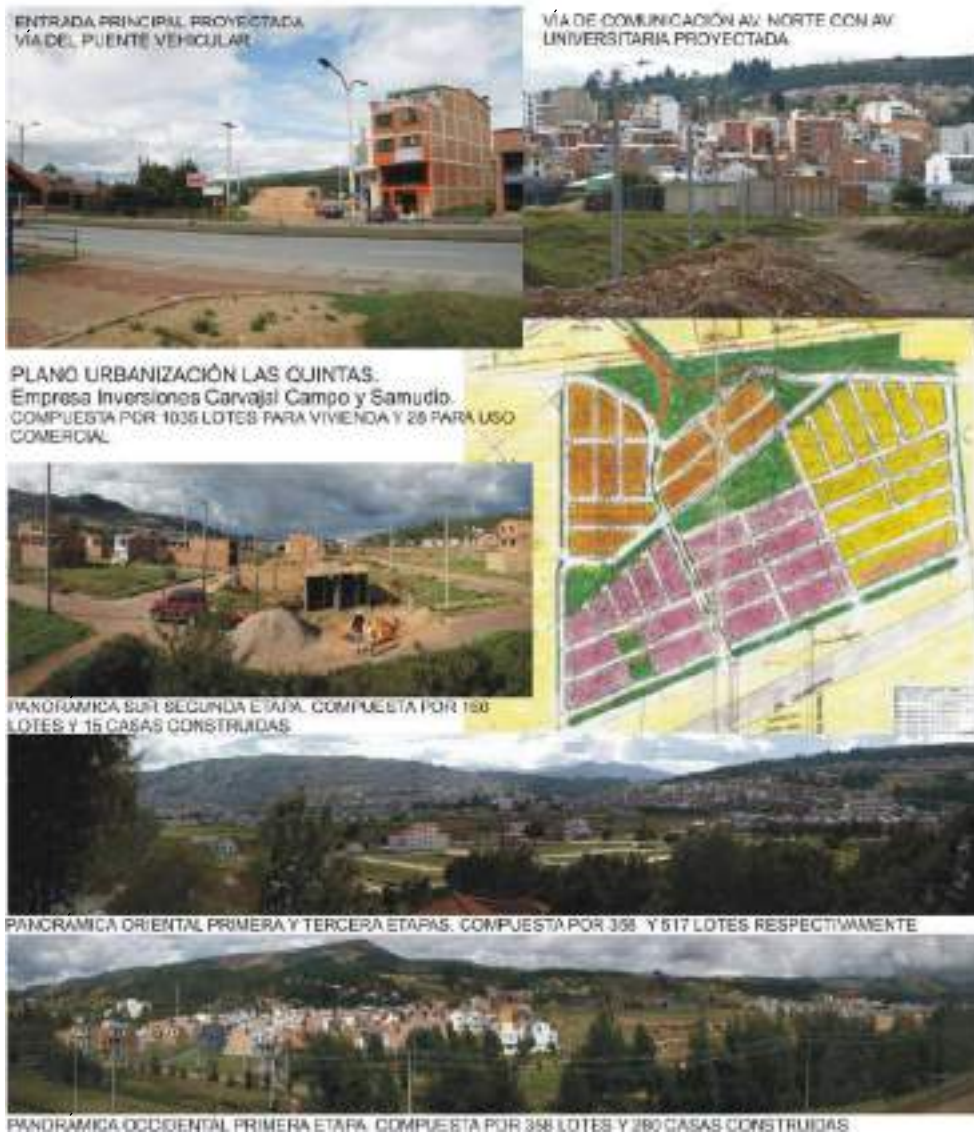
Adicionalmente, la influencia de la Avenida Norte en la promoción del tipo F1 y de pequeños polígonos de vivienda unifamiliar en el extremo norte, produce una particularidad simultánea observable en el plano 9. Por una parte, se da una expansión, pues los proyectos se ofrecen cada vez más hacia ese sector, y de otra parte, se registra una consolidación, ya que pequeñas agrupaciones se asientan en fragmentos de suelo que han quedado vacantes de periodos previos.

**Figura 20. Comparación aerofotográfica de la transformación del sector de Las Quintas entre 1996 y 2005**



Fuente: aerofotografías IGAC de 1996 y 2005

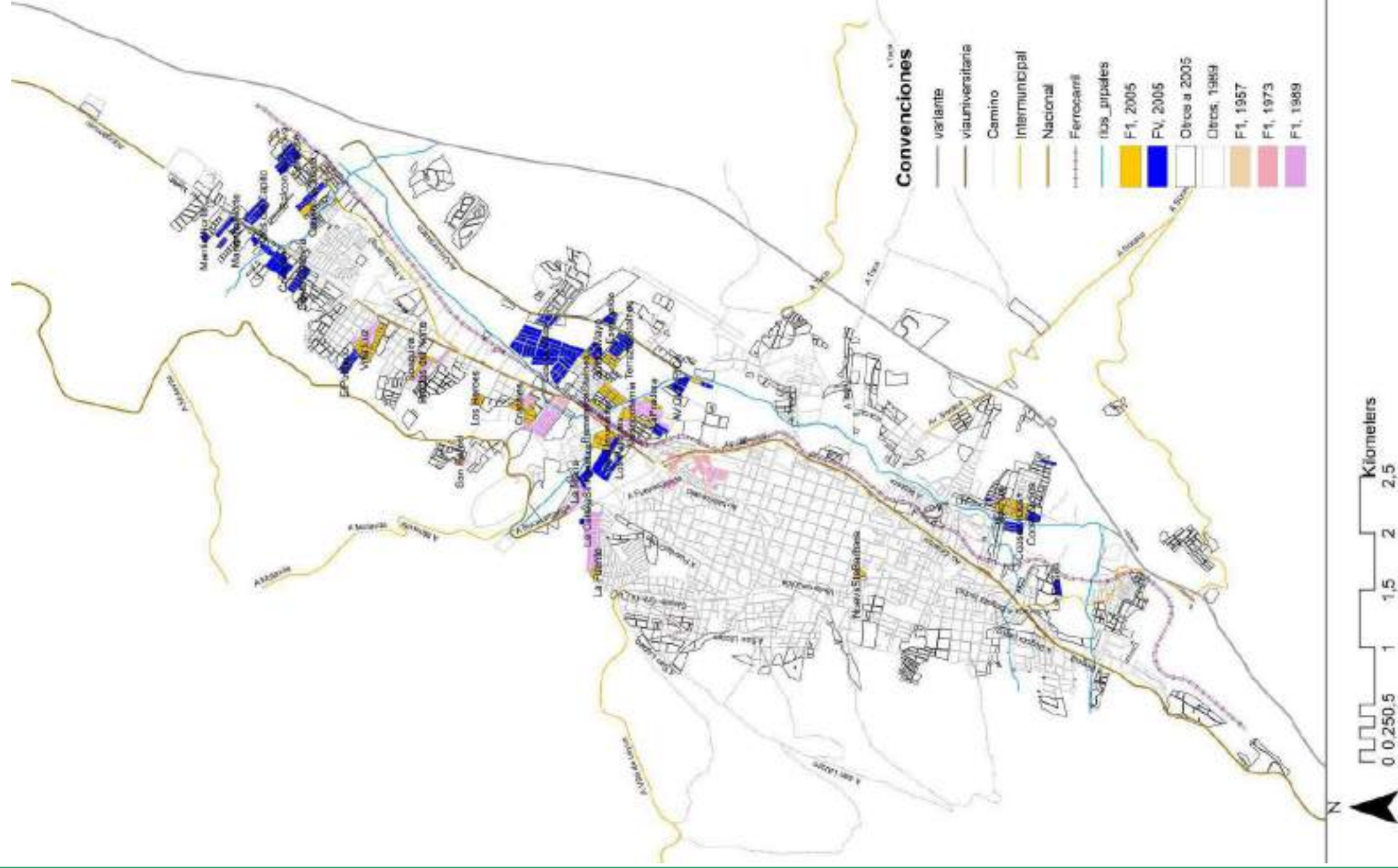
**Figura 21. Características de la urbanización Las Quintas**



Fuente: Hidalgo (2010, p. 335)



Plano 9. Crecimiento F1: Parcelación o loteo para vivienda unifamiliar en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes



Fuente: autora, a partir de aerofotografías IGAC



**Figura 22. Salida norte de la ciudad con polígonos por loteo en desarrollo en 2005**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

**Figura 23. Loteos para vivienda en la salida hacia Oicatá en 2005**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

**Figura 24. Salida norte de la ciudad con polígonos por loteo, en desarrollo en 2008**



Desarrollo muy extendido en el tiempo, desactualización.



Percepción de abandono.



Precariedad de las obras de urbanismo.



Obras de urbanismo inconclusas.

Fuente: la autora (fotografías de 2008)

### 2.3.5 Crecimiento F2: Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria

Este crecimiento se da a través de promociones con una lógica definida por el hecho de que la parcelación, la urbanización y la edificación corren a cargo de un promotor único, ya sea público o privado (Solà Morales I Rubio, 1997). La denominación 'polígono' equivale a 'urbanización' o 'conjunto' pues se trata, en efecto, de conjuntos inicialmente abiertos que en algunos casos, cuando el trazado urbano favorece la privatización de calles y zonas verdes, son luego cerrados. En Tunja, el papel del Estado al promocionar el tipo F2 adquirió relevancia por medio del desaparecido ICT (Hidalgo, 2012b).

Esta forma de crecimiento decrece respecto al periodo precedente, pero sigue siendo representativa en Tunja. Entre 1990 y 2005 ocupa 37.5 ha que representan el 9.06% de la expansión total (plano 10). Sus características son:

- Desaparece la oferta de vivienda realizada directamente por el sector oficial mediante el ICT y se reemplaza por subsidios a la demanda que aprovechan empresas constructoras para ofertar agrupaciones pequeñas.
- La promoción pública es asumida por el municipio con las urbanizaciones Ciudad Jardín y Pinos de Oriente, situadas al sur, muy separadas del tejido urbano y de baja calidad constructiva.

- La oferta privada orientada a estratos medios se concentra en dos zonas. La primera, al norte, en el área de influencia de la urbanización Santa Inés, con un crecimiento estimulado por la puesta en servicio de la Avenida Universitaria (figura 25). La segunda, al sur, vinculado a la variante de la doble calzada, se desarrolla alrededor de Cooservicios (figura 26).

- Los subsidios estatales ayudan a consolidar asociaciones de vivienda como la Asociación Bochica, que realiza los barrios Bochica, Prados de San Luis (figura 27), Castillos de Oriente y Balcón de la Villa.

- También son significativos los crecimientos en el sector de Los Muiscas y la Universidad de Boyacá, la cual actúa como polo de desarrollo de varios barrios (Capitolio, Suamox, Alcalá Real, Tejares del Norte, Balcón de Terranova, Palos Verdes). Todos se estructuran a la manera de conjuntos cerrados, en virtud de un trazado favorecedor.

- En el norte se ofrecen pequeñas agrupaciones, cercanas a vías de conexión y configuradas como ramas de un árbol. Contribuyen a la fragmentación del tejido urbano debido a su escasa capilaridad.

- La construcción de la Avenida Universitaria contribuye a disponer de suelo urbano para incipientes agrupaciones de este tipo.

En general, en los polígonos de vivienda unifamiliar, la solución habitacional adoptada determina la forma de la parcela y en esta se

define un trazado que permite la agrupación de parcelas en manzanas con su correspondiente malla vial. La jerarquización vial se ordena con perfiles peatonales y vehiculares para organizar así la trama. Las manzanas optan por formas alargadas y su tamaño se mantiene constante en el tiempo, lo cual llama la atención del observador.

**Figura 25. Sector de influencia del barrio Santa Inés y sus crecimientos en 2005**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

**Figura 26. Sector de influencia del barrio Cooservicios y sus crecimientos en 2005**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

**Figura 27. Urbanización Prados de San Luis, promovida por la Asociación Bochica y localizada al oriente despoblado de Tunja**



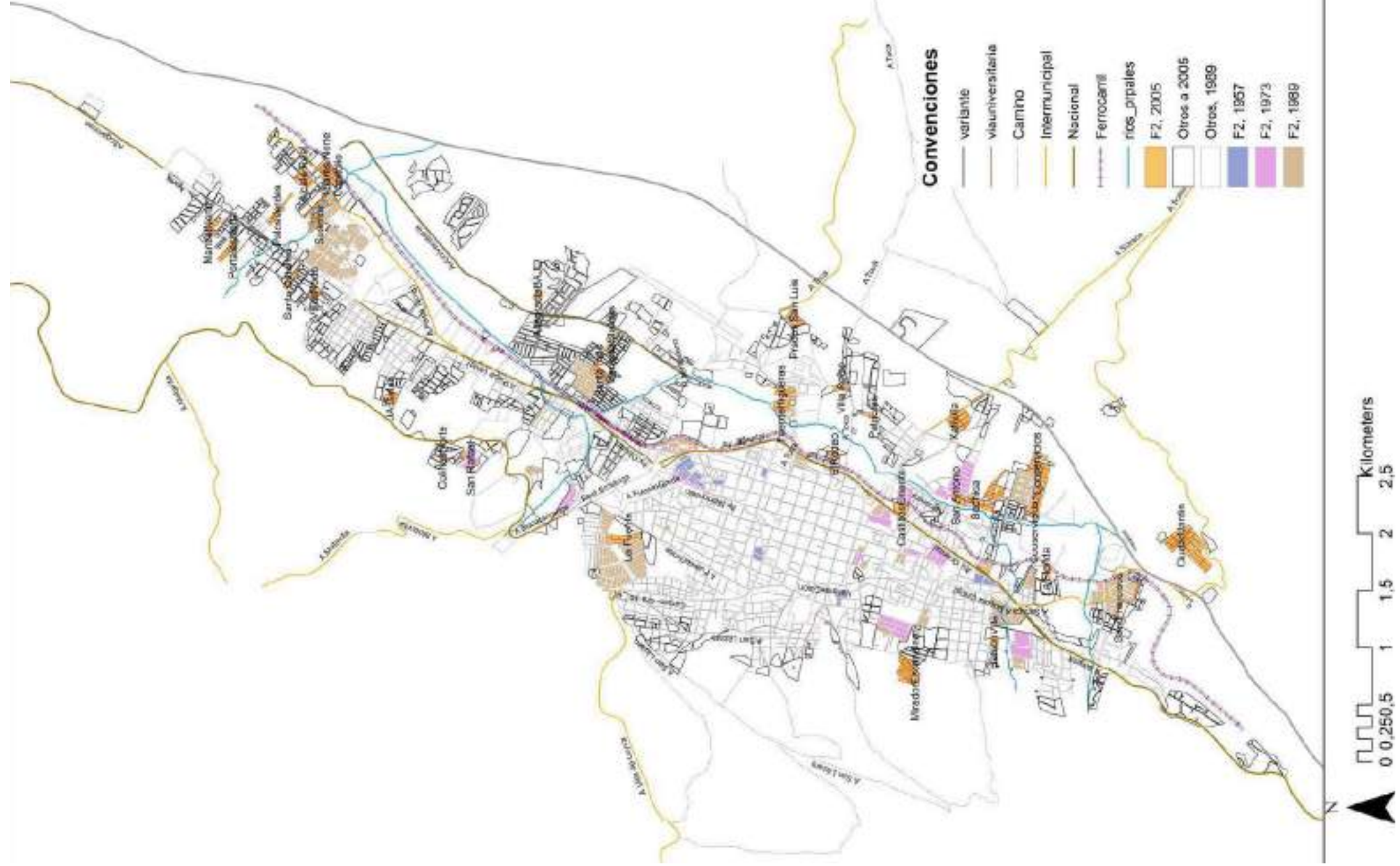
Fuente: aerofotografía IGAC 2005

**Figura 28. Crecimiento de Cooservicios, influido por la variante en el sector suroriental de Tunja, en 2005**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

Plano 10. Crecimiento F2: Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria para el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes



Fuente: la autora a partir de aerofotografías IGAC





### 2.3.6 Crecimiento G: Equipamientos

Estas construcciones públicas y privadas<sup>16</sup> prestan servicios a la población, tales como: salud (clínicas y hospitales), comunitarios (salones comunales), religiosos (seminarios, iglesias), educación (escuelas, colegios, universidades), recreación (parques, clubes, instalaciones deportivas), comercio (centros comerciales), transporte (terminales de autobuses, estaciones de ferrocarril), funerarios (cementeros) y administración pública<sup>17</sup>. Si bien no se evidencia un patrón claro para su aparición, son elementos claves de la conformación y el desarrollo de la ciudad. En algunos casos surgen con anterioridad a la urbanización residencial y se convierten en polos de crecimiento, o bien son consecuencia de las necesidades derivadas de la dinámica del tejido existente (Hidalgo, 2012b).

Entre 1990 y 2005 se da una preferencia de ubicarlos en cercanías a nuevas vías, tales como la Avenida Universitaria, la variante o la adecuación de la antigua salida a Paipa (plano 11). Como hechos destacados se presentan:

- Comienzan a perfilarse nuevas centralidades con actuaciones privadas. Las más significativas son los campus universitarios de las universidades Santo Tomás y de Boyacá (figura 92), seguidas por instalaciones de salud.

- La variante de la doble calzada motiva la aparición de estaciones de servicio en su zona de influencia. Un jardín botánico promovido por el sector público ocupa un área considerable conectada con esta vía.

- Se construyen centros comerciales como el de Santa Inés, posterior a la urbanización, Centro Norte y La Sexta, edificados en sitios con algún grado de consolidación y que, a la vez, contribuyen a vigorizar su entorno.

- Los colegios y otros equipamientos comunitarios continúan apareciendo, ligados a barrios mal dotados en su fase inicial.

- La expansión de la UPTC, el cuartel y la villa olímpica prosigue en los terrenos vacantes que habían quedado disponibles por su temprana localización. Esto consolida centralidades diferentes al centro histórico.

Durante este periodo y al igual que en el pasado, la ocupación de equipamientos continúa siendo importante. Los de origen oficial o público ocupan 28.9 ha que representan un 6.98% del total del territorio, mientras que los privados alcanzan 21.3 ha, es decir, un 5.14%. Parques y bosques cubren 21.6 ha, esto es, un 5.22%. Entre los tres suman el 17.34% del espacio urbano (plano 11).

---

<sup>16</sup> En los planos se han señalado así: G1 (públicos), G2 (privados), G3 (parques, bosques y plazoletas).

<sup>17</sup> Salvo parques o plazoletas, no se han incluido otros equipamientos ubicados en el centro histórico.

La UPTC realiza una adecuación de sitios abiertos para uso público, aunque mantiene la reserva sobre ellos para destinarlos a la expansión de sus instalaciones. Asimismo, algunas urbanizaciones continúan dejando espacios abiertos para parques de barrio que, habitualmente, son habilitados después.

Las áreas verdes contemplan extensas zonas de ocupación en el tejido urbano, pero en su mayoría están constituidas por reservas de bosques, más que por verdaderos parques urbanos. Algunas están ligadas a las márgenes de los ríos y otras a aislamientos viales, sin embargo, su tratamiento dista de ser diseñado. El resto de estas áreas son pequeños parques barriales.

**Figura 29. Denuncia por un salón comunal inconcluso en el barrio Los Trigales**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 389, abril 13 al 15 de 1999, p. 6

En los cuadros 9 a 15 se clasifican los equipamientos según su uso. Se indica su nombre específico, el carácter del promotor, su tipo edificatorio y ubicación en la ciudad. La columna "Per", con el número 5, se refiere al periodo 1990-2005.

**Cuadro 9. Equipamientos de carácter administrativo**

Per	Nombre del equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad
5	La Remonta	Público	Bloque aislado	Norte - villa olímpica
5	Instituto de Tránsito (Itboy)	Público	Bloque aislado	Norte - sector Muiscas
5	Corpoboyacá	Público	Bloque aislado	Norte - zona industrial

Fuente: la autora

**Cuadro 10. Equipamientos de carácter comercial**

Per	Nombre del equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad
5	Centro Norte	Privado	Bloque paramentado	Avenida Norte - zona industrial
5	Centro comercial La Sexta	Privado	Bloque paramentado	Avenida Norte
5	Concesionarios de automóviles	Privado	Bloque paramentado	Avenida Norte
5	Centro comercial Plaza Real	Mixto	Pabellones	Centro (remodelación de la antigua plaza de mercado)

Fuente: la autora

**Cuadro 11. Equipamientos de carácter deportivo**

Per	Nombre del equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad
5	Coliseo San Antonio	Público	Bloque aislado	Oriente
5	Coliseo del Sur	Público	Bloque aislado	Sur (Complejo de servicios del sur)
5	Coliseo Universidad de Boyacá	Privado	Bloque aislado	Norte (sector Los Muiscas)
5	Expoparque	Público	Bloques aislados sobre zonas abiertas	Norte (antiguas instalaciones industriales)

Fuente: la autora

**Cuadro 12. Equipamientos educativos y culturales**

Per	Nombre del equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad
2 3 4 5	Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC)	Público	Bloques aislados sobre amplias zonas verdes	Norte (se desarrolla en el tiempo)
5	Universidad Antonio Nariño	Privado	Bloque aislado	Centro
5	Universidad de Boyacá	Privado	Bloques aislados sobre zonas verdes	Norte (sector Los Muiscas)
5	Universidad Santo Tomás	Privado	Bloques aislados sobre zonas verdes	Norte (valle nororiental)
5	Colegio Silvino Rodríguez	Público	Bloques aislados sobre zonas verdes	Oriente (sector de Patriotas)

Fuente: la autora

**Cuadro 13. Equipamientos recreativos y parques**

Per	Nombre del equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad
5	Discotecas y ocio	Privado	Bloques aislados	Oriente (vía a Soracá)

Fuente: la autora

**Cuadro 14. Equipamientos de salud**

Per	Nombre del equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad
4 5	Nuevo hospital San Rafael	Público	Bloque aislado	Centro y norte
5	Clínica Santa Catalina (hoy Mediláser)	Privado	Bloque aislado	Norte (sector Los Muiscas)
5	Clínica Saludcoop	Privado	Bloque aislado	Valle nororiental
5	Centro de Rehabilitación Integral de Boyacá (CRIB)	Público	Bloques aislados sobre amplias zonas verdes	Oriente (vía a Soracá)
5	Clínica de cancerología	Privado	Bloque aislado	Valle nororiental

Fuente: la autora

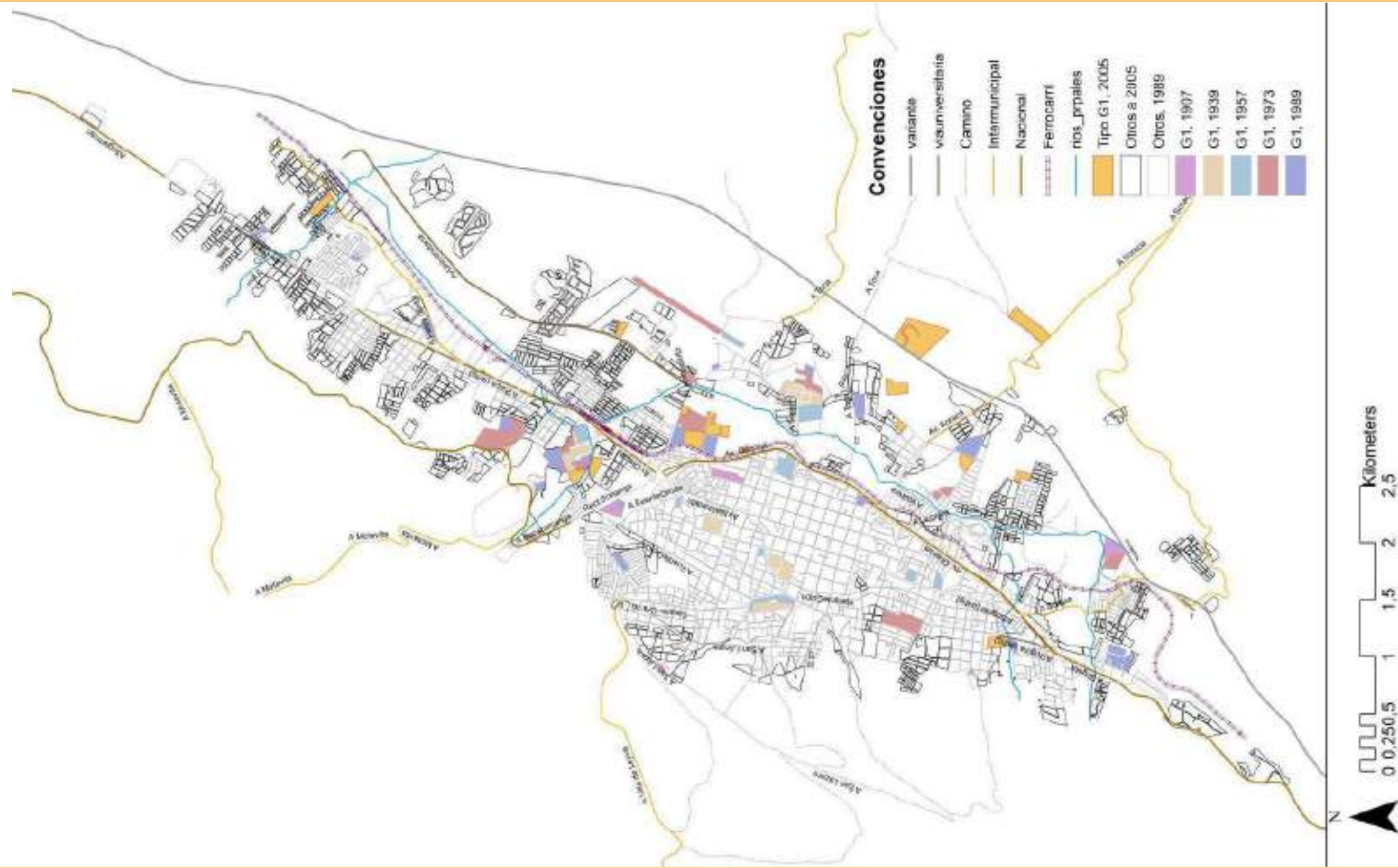
**Cuadro 15. Equipamientos de servicios diversos**

Per	Nombre del equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad
5	Reclusorio permanente (cárcel)	Público	Recinto amurallado	Oriente (rodeado de urbanización precaria)
4 5	Complejo de servicios del sur	Público	Pabellones	Sur (rodeado de urbanización precaria)

Fuente: la autora

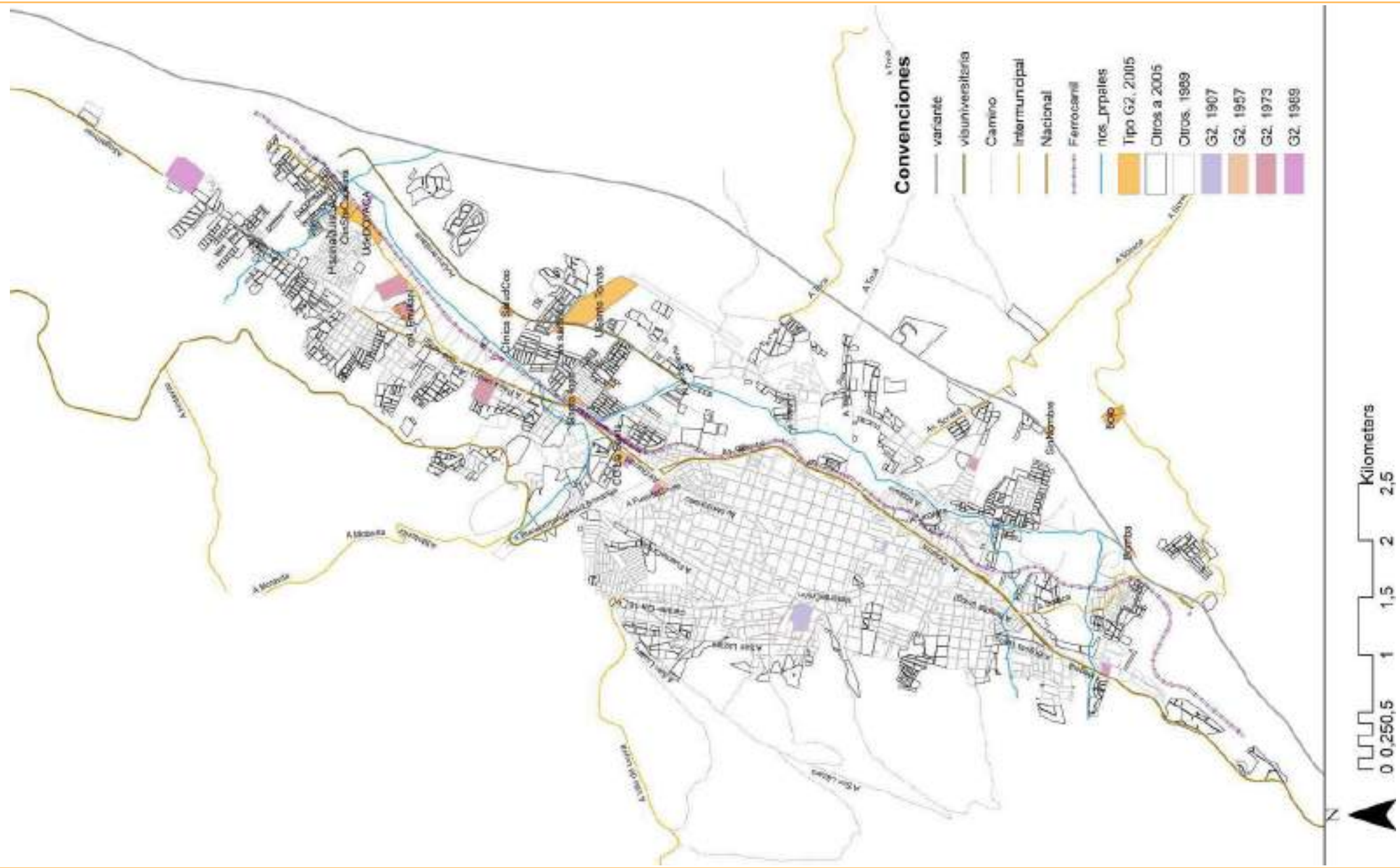


Plano 11. Crecimiento G: Equipamientos públicos (G1), privados (G2) y parques (G3), en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes



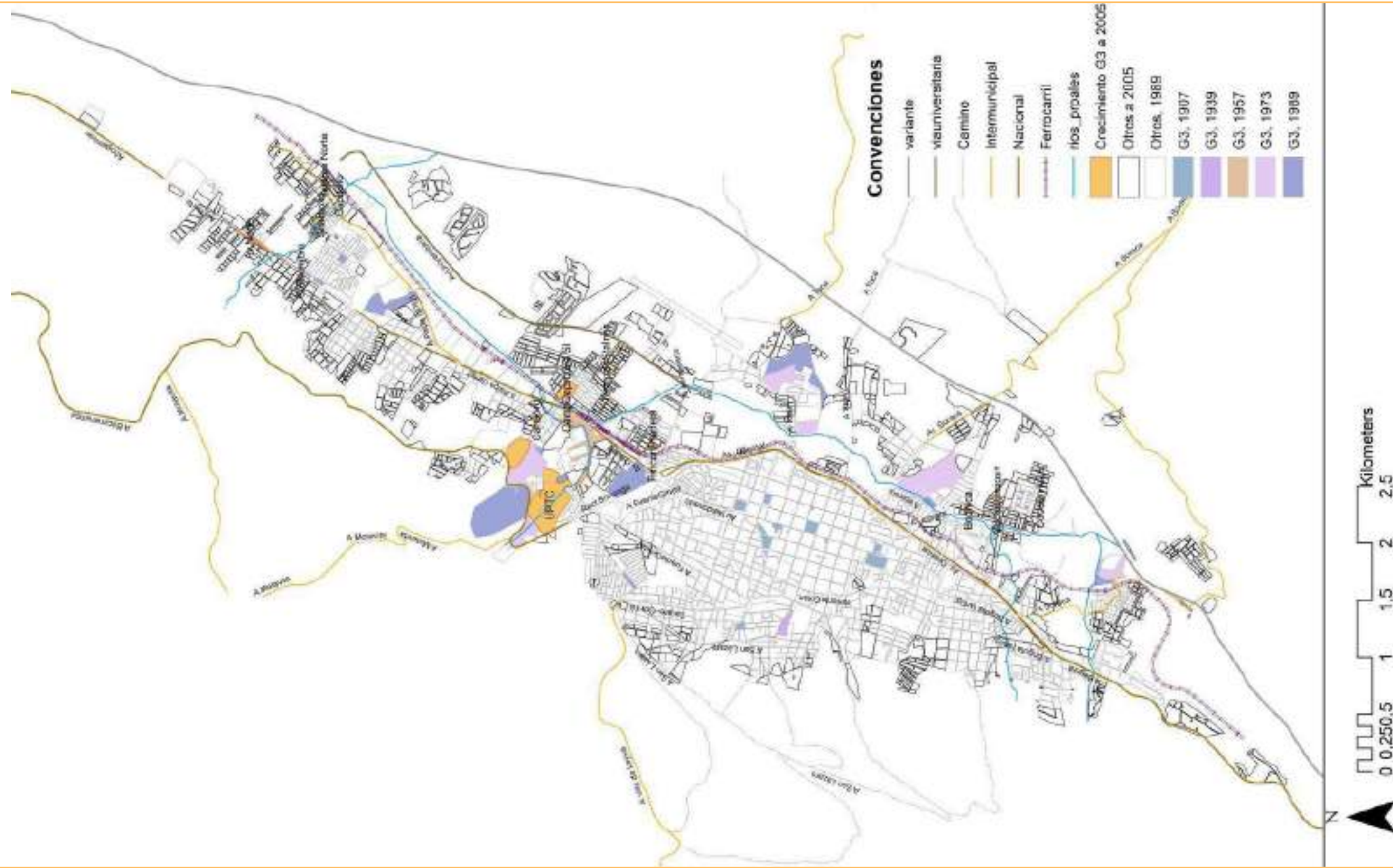
Fuente: autora

Plano 11. Crecimiento G: Equipamientos públicos (G1), privados (G2) y parques (G3), en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes



Fuente: autora

Plano 11. Crecimiento G: Equipamientos públicos (G1), privados (G2) y parques (G3), en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes



Fuente: autora





### 2.3.7 Crecimiento H: Polígonos de industria y almacenaje

La zona industrial de Tunja no se consolidó como se esperaba en el Plan Piloto de 1958, ya que la ciudad no alcanzó un desarrollo industrial ni logró trasladar allí el comercio de ferreterías ubicado en el centro tradicional (Hidalgo, 2017). Las instalaciones, de hecho, fueron abandonadas<sup>18</sup> o se sometieron a reconversión.

Entre 1990 y 2005, en todos los casos se trata de industrias pequeñas o bodegas de almacenamiento de productos. En este periodo sobresalen estos hechos:

- Estancamiento en el crecimiento de la zona industrial del norte.
- Aparición de talleres y bodegas que se relacionan con construcciones temporales sobre la vía a Soracá, la cual parte del barrio Los Patriotas.
- Surgimiento de algunas explotaciones de canteras en el sur.
- Formación de la ciudadela industrial al norte, sobre la carretera Central.

El total de estos crecimientos en el periodo es de 10.3 ha y apenas alcanza un 2.49% de ocupación en el área urbana, lo que se aprecia en el plano 12.

### 2.3.8 Crecimiento I: Vivienda unifamiliar semirrural

Aunque esta forma de crecimiento no había sido inicialmente considerada, al examinar en conjunto la transformación del territorio y la extensión del área de Tunja con la comprensión del paisaje, se hizo necesario definir una categoría para aquellas fincas de explotación agrícola que, paulatinamente, se integran a la dinámica urbana (Hidalgo, 2014). También se han incluido casas de fincas que, sin ser crecimiento marginal, son absorbidas por la expansión de la ciudad.

Por su ubicación sobre las salidas de Tunja, en especial la del sur hacia Bogotá, estas fincas poseen una vocación doble: urbano-comercial y de explotación agrícola. Posiblemente, con el paso del tiempo son subdivididas, al ser objeto de herencias o por su venta en fragmentos. Aun así, se trata de un fenómeno espontáneo y sin planificación, aunque se torna significativo al insinuar una preferencia por lo urbano que se facilita gracias al aumento de alternativas de transporte. De este modo, se hace visible la disolución de límites entre campo y ciudad, lo cual se ha convertido en una característica de la capital boyacense, y se posibilita una vida semirrural cercana a ambos lugares.

---

<sup>18</sup> Podrían denominarse “tierras vacantes funcionales” (Clichevsky, 2001).

El fenómeno tuvo un incipiente origen en el periodo 1958-1973 y entre 1990 y 2005 se incrementa significativamente, hasta llegar a 19.5 ha con una ocupación del 4.71% sobre el área urbana. El Complejo de servicios del sur y la carretera hacia Bogotá determinan que ocurra mayoritariamente en el sur, donde adopta una forma lineal de crecimiento y apariencia de marginalidad. La espontaneidad en su producción se refleja en las precarias obras urbanísticas, los disímiles grados de construcción de las edificaciones y la cantidad de establecimientos comerciales que se instalan. Como sucede con otras expansiones marginales, no existe un tipo edificatorio homogéneo para describir el proceso.

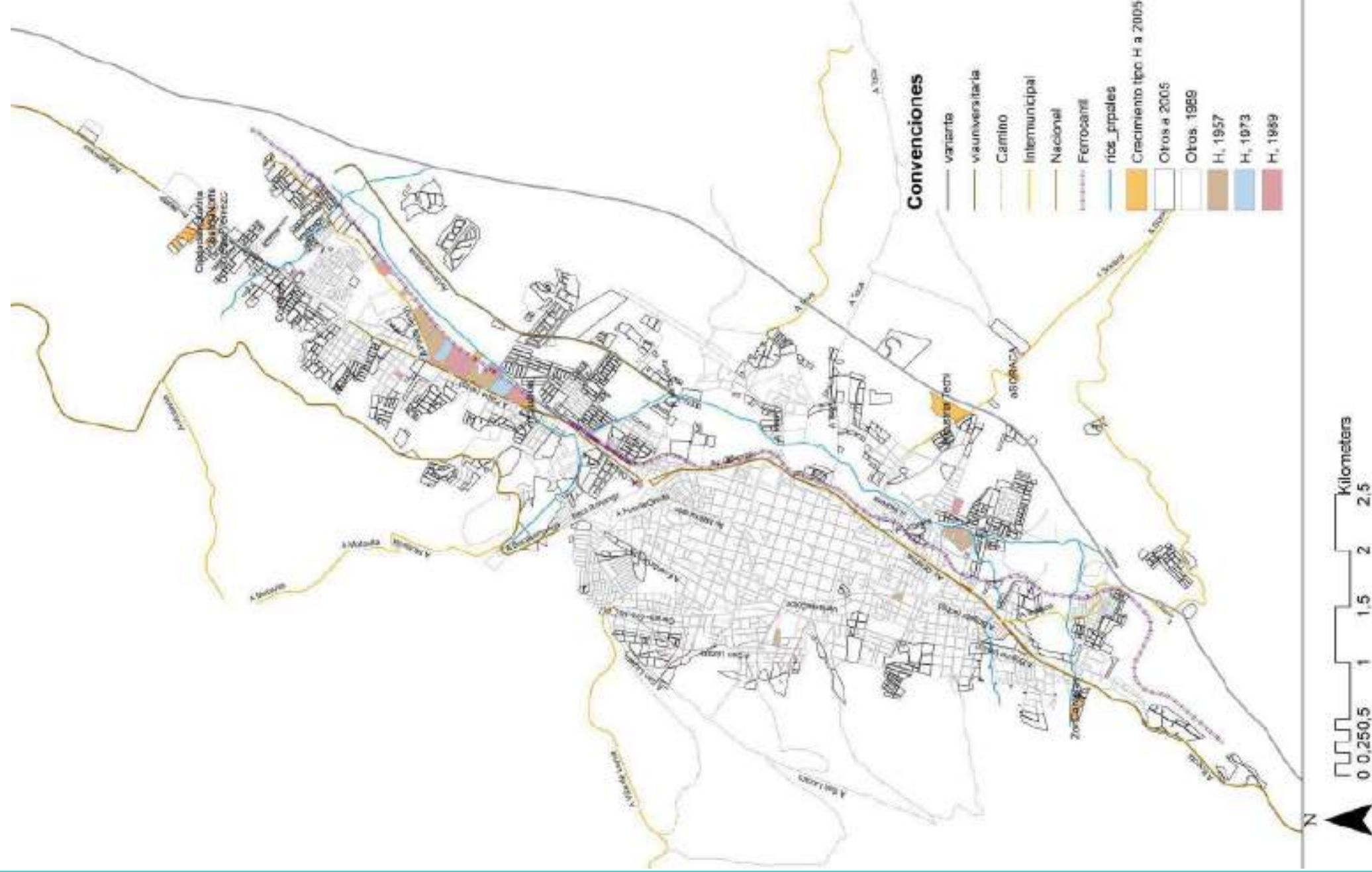
De manera análoga pero en menor intensidad, se encuentran fragmentos en la vía a Soracá, cerca de la urbanización Ciudad Jardín, como también sobre la vía a Bucaramanga. En el norte, en la antigua vía a Paipa y en la carretera hacia Sogamoso, algunas fincas son alcanzadas por el crecimiento urbano.

**Figura 30. Salida sur de Tunja en 2005**

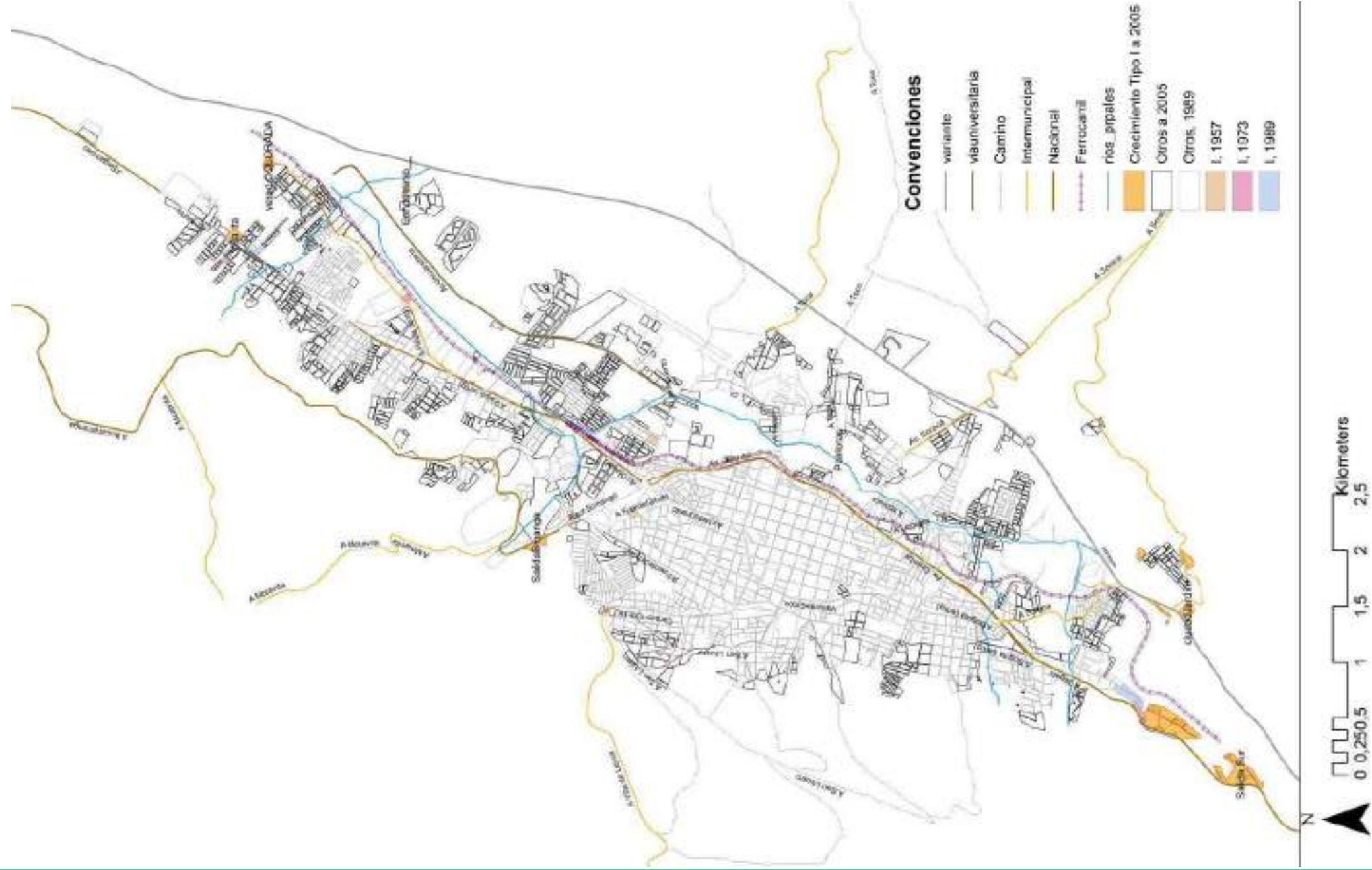


Fuente: aerofotografía IGAC 2005

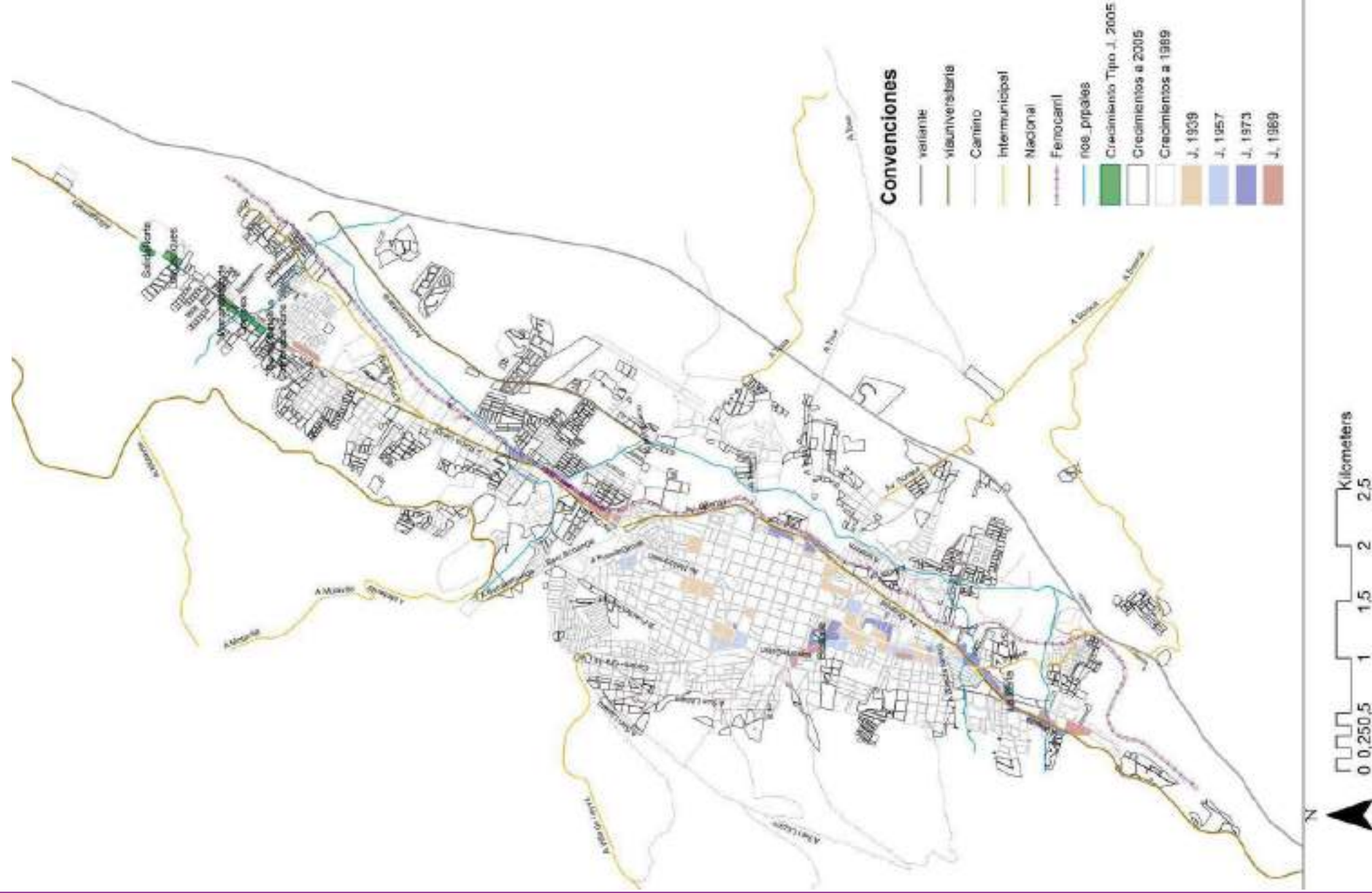
Plano 12. Crecimiento H: Polígonos de industria y almacenaje en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes



Fuente: la autora a partir de aerofotografías IGAC



Plano 14. Crecimiento J: Unifamiliar de uso comercial mixto en el periodo 1990-2005, comparado con periodos precedentes



Fuente: la autora a partir de aerofotografías IGAC



### 2.3.9 Crecimiento J: Unifamiliar de uso comercial mixto

En el periodo se registra una expansión longitudinal en el extremo norte, sobre la carretera a Sogamoso, tal como se aprecia en el plano 14, la cual ocupa 4.3 ha y representa tan solo un 1.04 % del crecimiento. En Hidalgo (2014), se aclara que esta forma tampoco se consideró inicialmente, pero se incluyó con un fin:

responder a una condición que no puede leerse como comercio formal ni como necesariamente informal. Se trata de viviendas medianeras que no fueron planeadas para acoger esa función comercial, pero donde esta se mezcla con otros usos (residencial, almacenaje y talleres) adoptados de forma espontánea o marginal. Así, predominan manzanas abiertas o cerradas, cuya consolidación (en especial en el sur) está ligada a su cercanía a vías. Quizá sea esta la razón principal para la notoria presencia de este tipo arquitectónico en las inmediaciones de la antigua entrada de Bogotá y de la desaparecida estación del Carare (p. 67).

### 2.4 LAS TIERRAS VACANTES: ¿UNA FORMA DE OCUPAR EL SUELO?

Varias parcelas vacantes quedan delimitadas por crecimientos urbanos entre 1990 y 2005. Al mismo tiempo, disminuye la tendencia del incremento de vacíos observada en los periodos previos, a pesar de que se produce en el oriente. De cualquier modo, es un fenómeno suficientemente significativo para analizar:

Esta categoría abarca terrenos vacantes o baldíos y, en algunas pocas ocasiones, se refiere a aquellos donde no ha sido posible identificar adecuadamente el tipo al cual corresponden. Afirmar que las áreas vacantes son una forma de crecimiento parece un contrasentido. No obstante, es preciso considerar la siguiente cuestión: si bien estas tierras no siempre se encuentran parceladas ni edificadas, carecen de red vial y de servicios, el vacío se vuelve forma y adquiere un carácter protagónico en el paisaje periférico por diversas circunstancias: es preponderante, produce especulación del suelo por retención, no es dinámico en el mercado o no puede ser urbanizado debido a su inaccesibilidad o a los riesgos que ofrece (Hidalgo, 2012c, p. 43).

(...)

Las subcategorías CO (Popular espontáneo vacante) y FV (Loteos vacantes) contribuyen a la visión del paisaje vacío, porque corresponden a áreas de baja consolidación que tienden a desarrollarse según el mismo tipo de crecimiento que sus vecinos. Por ende, se trata de expansiones del mismo fenómeno. A su vez, la categoría I (Vivienda semirural), surge al revisar el comportamiento de las parcelas y su edificación en la zona sur, donde una serie de fincas rurales se transforma gradualmente en barrios mixtos. Así, estas subdivisiones pueden entenderse como una mezcla de tipos y evidencian un proceso lento que hace visible los vacíos y llenos característicos de la ciudad (Hidalgo, 2017, p. 84-85).

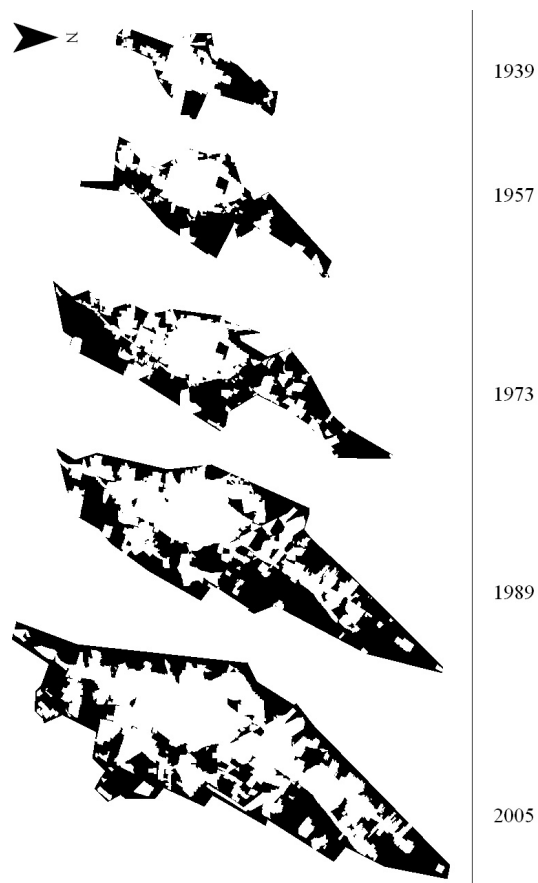
En el nororiente se encuentra el mayor volumen de tierras vacantes disponibles para ser urbanizadas y edificadas mediante diversos usos y densidades. Así lo prevé el POT de Tunja, que comprende la densificación entre sus políticas, así como formar un eje de actividades sobre el área de influencia del ferrocarril. El plano 15 ilustra la transformación de estas tierras a partir de un perímetro imaginario (los vacíos habilitados por la urbanización se resaltan en negro).

**Figura 31. Vistas de la periferia occidental de Tunja**



Fuente: Néstor Ruiz, 2006

**Plano 15. Transformación de tierras vacantes en Tunja hasta 2005**



Fuente: la autora



## 2.5 REDENSIFICACIÓN URBANA PROMOVIDA POR PEQUEÑOS PROPIETARIOS PRIVADOS

La redensificación se considera una forma de crecimiento que trasciende el concepto de expansión y, en los sitios donde se aplica, produce una tipología edificatoria diferente a la originalmente prevista, pues esta se piensa como vivienda unifamiliar y termina siendo multifamiliar. Es posible considerar este fenómeno como uno de los momentos claves de desarrollo de Tunja (Hidalgo (2010, 2012a), cuyo impacto se refleja en la discontinuidad del crecimiento de la ciudad y en la aparición de numerosas edificaciones de vivienda multifamiliar en pequeños lotes, destinados en periodos previos a unifamiliares de baja densidad. "Este fue el efecto de los procesos conocidos como 'loteos', cuya consolidación tarda demasiado tiempo y no marchan a la par de las demandas socioeconómicas, en permanente transformación" (Hidalgo, 2012a, p. 36).

El aumento en el número de pisos de las edificaciones y la densificación resultante se convierten en problemáticas, ya que producen conflicto tipológico, saturación de vías y escasez de espacios públicos, como se aprecia en la figura 32. En todos los casos, las nuevas demandas sobrepasan la capacidad de la in-

fraestructura existente. Adicionalmente, una revisión de la documentación sobre este fenómeno permite inferir el débil control ejercido por las autoridades competentes, en tanto que son múltiples las aparentes violaciones a los parámetros definidos por el POT: "falta de aislamientos anteriores y posteriores, inmuebles con alturas superiores a las de sus vecinos, ocupación excesiva de lotes, superación de los índices de construcción, edificación sobre antejardines y realización de sótanos y rampas inadecuadas" (Rodríguez, citado por Hidalgo, 2012a, p. 38). Todo esto se asocia con el propósito de obtener mayor rentabilidad y, para tal fin, se ejerce presión sobre los órganos reguladores y las curadurías, de modo que interpreten erróneamente la normatividad.

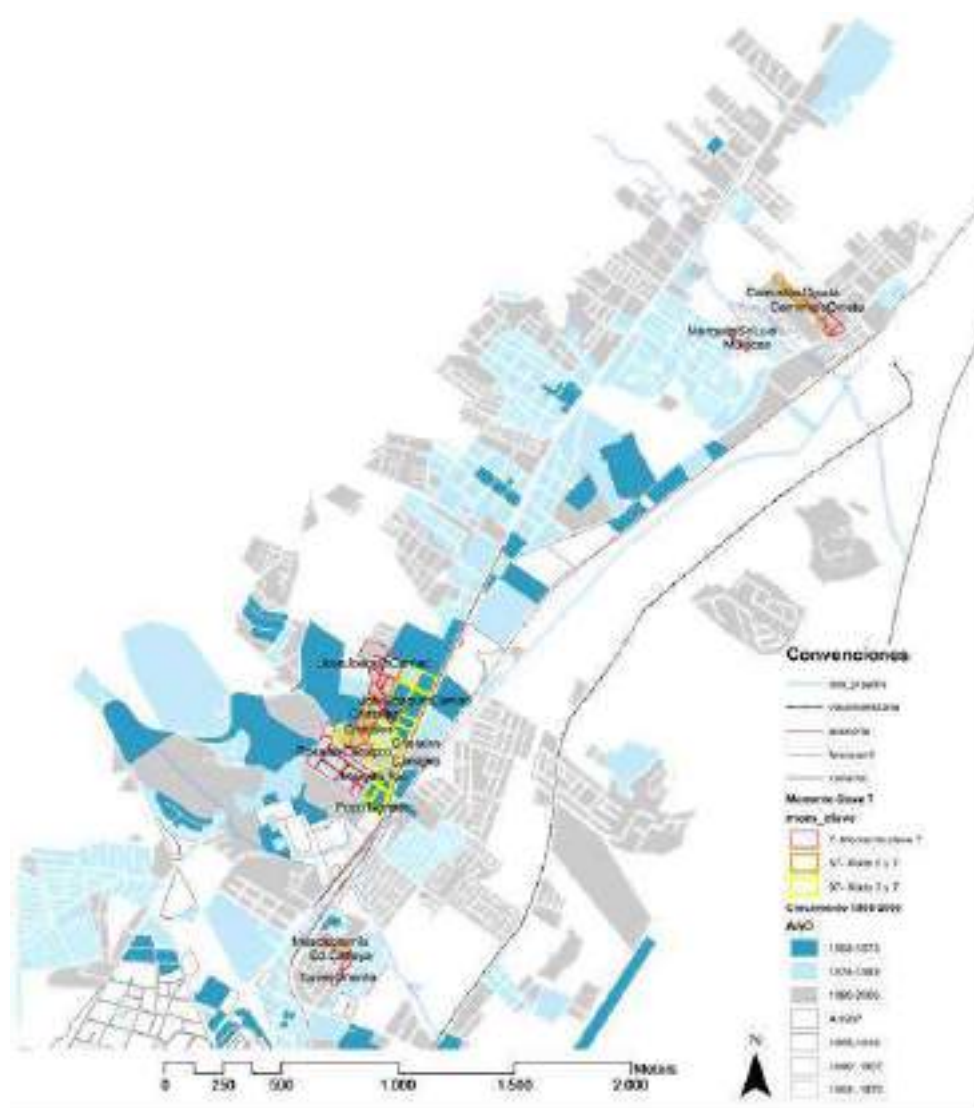
El plano 16 revela que las redensificaciones promovidas por propietarios privados pequeños son mayores en el barrio Los Cristales, aunque también se registran en otros como Mesopotamia y en los alrededores de la Universidad de Boyacá.

**Figura 32. Aspectos del fenómeno de redensificación urbana a partir de la proliferación de apartaestudios y edificios multifamiliares de pequeño formato**



Fuente: Hidalgo (2010), p. 341

**Plano 16. Redensificación urbana promovida por pequeños propietarios privados (1990-2005)**



Fuente: Hidalgo (2010), p. 340



### 3. REVISIÓN DE LOS RESULTADOS DE EJERCICIOS DE PLANIFICACIÓN URBANA ENTRE 1990 Y 2005

Este capítulo describe los ejercicios de planificación urbana durante el periodo. Una novedad es que la *Ley 388 de 1997* establece la obligatoriedad, para todos los municipios colombianos, de formular sus respectivos POT. Planes análogos se habían elaborado en Tunja en 1958, 1973 y 1989, este último vinculado a los 450 años de su fundación. No obstante, estos intentos de planeamiento no logran ordenar la ciudad, pues muchas realizaciones se hacen por fuera de ellos.

Para señalar el escaso papel del planeamiento durante todo el siglo XX, la columna "Tunja, una ciudad desordenada", aparecida el 26 de abril de 1996 en *El Tiempo*, con autoría de Fernando Zubieta<sup>19</sup>, resulta de apoyo e ilustración. En su reflexión, este arquitecto y líder político se pregunta hasta qué punto ha existido planeación en la capital boyacense, o si al menos se ha dado.

Zubieta encuentra armónica aquella ciudad colonial y republicana, a diferencia de la moderna, que perdió su armonía e identidad. Su periferia creció a través de la informalidad y la acción de promotores privados se intensificó sin control hasta desembocar en un caos. Además, se ha registrado un largo proceso de

desobediencia hacia los planes formulados por especialistas, debido a que, entre otros factores, los estudios de detalle para implementarlos no se llevaron a cabo.

Para Zubieta es paradójico que no se cuente con un plan vial apropiado a pesar de la existencia en Tunja de una universidad pública con Facultad de Ingeniería de Vías y Transportes. Asimismo, denuncia que la falta de control conlleva a la multiplicación de cinturones de miseria, por lo habitual asentados sobre terrenos de alto riesgo debido a su composición geológica o a sus inclinadas pendientes, donde es imposible prestar adecuadamente los servicios públicos.

De la improvisación, en especial ocasionada por intereses políticos, no se salvan las intervenciones públicas, consideradas como atomizadas, insuficientes y por lo general incompletas. Así ocurre en el barrio Los Muiscas, que después de 20 años de construido aún carece de servicios y vías adecuadas. Sin embargo, se siguen aprobando urbanizaciones, "sin que exista una adecuada infraestructura vial y de servicios públicos, llevando a que la calidad de vida de estos sectores y de la ciudad en su conjunto, empeore a través del tiempo" (párrafo 5).

---

<sup>19</sup> Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-288758>.

Aunque algunas recomendaciones de los planes se concretan, no están exentas de dificultades. Así pasa con el Complejo de servicios del sur, cuyo inapropiado sistema vial genera conflictividad y la mayor congestión de la ciudad, cuando en teoría se pretendía desarrollo para su zona sur. Esto refleja que las propuestas urbanísticas, al malinterpretarse, derivan en inversiones poco provechosas.

Adicionalmente, son varios los proyectos realizados por fuera de los límites tunjanos. Tal es el caso del parque industrial, de promoción privada, que por tal motivo se ve obligado a abastecerse de servicios de forma ilegal. Otro ejemplo es el Departamento Administrativo de Tránsito y Transportes departamental, "abastecido, igualmente, en forma ilegal de servicios públicos y que recoge el impuesto de rodamiento de los carros de Tunja, con destino a las arcas del municipio de Cómbita" (párrafo 3). Ambos son, por consiguiente, la demostración de que el desorden de planificación se extiende a escala departamental, lo cual refleja también una abrumadora falta de coordinación intersectorial.

Otras inversiones departamentales sin planificación han terminado en fracaso: la remodelación de la cancha de fútbol del barrio San Antonio testimonia una mala gestión; el traslado de las ferreterías del centro histórico no se logró, después de ocho años de plantearse, ya que el municipio no encontró lugar para reubicarlas; en la avenida Los Patriotas se favorecen intereses privados con la valorización de terrenos,

sin acudir a instrumentos de cobro por este concepto o por plusvalía.

Zubieta expone preguntas desesperanzadoras sobre la planeación municipal, el desarrollo urbano, el compromiso de los dirigentes y la conciencia del pueblo sobre esta realidad. En cuanto a la urbanización, encuentra una inconsistencia:

el Municipio asume una actitud coercitiva para presionar el proceso (...) empleando la Ley de Reforma Urbana en la imposición de los altos impuestos prediales a los lotes considerados de engorde y, por otro lado, asume la actitud contradictoria de frenar el mismo proceso, ante la imposibilidad de aprobar nuevas urbanizaciones por la insuficiencia de agua y por no tener un adecuado tratamiento a las aguas residuales de la ciudad (párrafo 6).

### **3.1 PLAN DE DESARROLLO. 450 AÑOS DE TUNJA Y PLAN QUINQUENAL**

En 1989, con ocasión de los 450 años de fundación de la ciudad, el Congreso de la República aprueba la *Ley 50 de 1986* a partir de un plan de desarrollo elaborado por Rubén Darío Utria. De igual modo, se elabora un plan quinquenal de inversiones para atender necesidades de infraestructura y servicios.

El plan 450 años se conoce como plan Utria, apellido del consultor. Dicho plan se consideró maratónico y costoso en la medida que se presentó ante el Gobierno nacional de forma acelerada, para que Planeación Nacional pudiese promulgar

el Decreto 644 que contenía las inversiones y los responsables. El Plan quinquenal contenía 6 programas, 14 subprogramas y 49 proyectos. Una de las dificultades que se presentó fue el incumplimiento nacional de los recursos necesarios para su materialización. Por otra parte, para el manejo de partidas procedentes de múltiples sectores, no había un ente coordinador claro y varios de los proyectos no contaban con estudios suficientes (Hidalgo, 2018, p. 102).

La prensa local hace eco de la improvisación, la carencia de recursos y las demoras en las obras para denunciar la inmadurez del planeamiento local. Esta problemática es una constante a lo largo del siglo XX y el sentimiento de desilusión con relación a las expectativas se mantiene en los años noventa.

Cuando Tunja celebra sus 452 años es visitada por el presidente Cesar Gaviria a propósito de la inauguración de la Casa Museo Rojas Pinilla. Miguel Ángel Molina escribe en *El Tiempo* (agosto 6 de 1991) "Gaviria va a una Tunja olvidada"<sup>20</sup>, en alusión a lo poco que se había hecho de lo contenido en el plan quinquenal:

El Gobierno anunció apropiaciones por 18.500 millones de pesos. De estos solo se han girado 1.371 millones de pesos. El déficit en los aportes supera los 16 mil millones. De ahí que los problemas de Tunja sean los mismos de toda su historia (...) El inventario de las obras del

plan quinquenal que se quedaron en promesas es extenso: acueducto, alcantarillado, vía perimetral de oriente, facultad de medicina, canalización del río Jordán, pavimentación de vías, terminal de transportes, anillo verde para combatir el grave problema de erosión que afecta 2.500 hectáreas en los alrededores de Tunja y recuperación de parques (...) En 1987 fueron apropiados 192 millones de pesos para obras de infraestructura relacionadas con el acueducto. En 1988 fueron girados 493 millones para la terminación del acueducto. Lo que el Gobierno nacional debe saber es que el acueducto aún no está terminado. Solamente se ha logrado una solución temporal (...) En 1989 fueron girados 413 millones de pesos para el alcantarillado (...) El año pasado el Gobierno nacional giró 272 millones para obras de alcantarillado, dotación de la biblioteca de la UPTC y remodelación de la Casa Gustavo Rojas Pinilla (...) Este año, la administración apenas ha recibido 100 de los 3.000 millones que estaban programados en la Ley. Estos recursos están dirigidos a obras de arborización (párrafo 7).

### **3.2 PLANES DE DESARROLLO. CONSEJO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN**

Con la elección popular de alcaldes, en todos los municipios de Colombia se establece la formulación de planes de desarrollo por parte de los mandatarios electos. En este contexto, en cumplimiento de la *Ley 152 de 1994* se crea

---

<sup>20</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-132096>.

en Tunja el Consejo Municipal de Planeación, mediante el Acuerdo 001 de 1995. Dicho ente asesora y conceptúa en todo lo relacionado con tales planes antes de que sean presentados al Concejo de la ciudad, de modo que los gremios y representantes de la comunidad puedan realizar sus aportes y observaciones. De igual manera, se encarga de dar seguimiento al cumplimiento de lo definido.

Entre 1990 y 2005 se adoptan los planes de desarrollo indicados en el cuadro 16.

**Cuadro 16. Planes de desarrollo de los alcaldes de Tunja, posteriores a la Constitución Política de 1991**

Alcalde	Periodo	Plan de desarrollo
Teódulo Benítez	1992-1994	Sin información.
Manuel Arias Molano	1995-1997	"Tunja Siglo XXI" (Acuerdo del 7 de julio de 1995). Constituido por 37 estrategias, cada una con proyectos, programas y metas, expresadas a través de 52 artículos que incluyen un plan plurianual de inversiones.
Jairo Aníbal Díaz Márquez	1998-2000	"Construyamos la ciudad que queremos" (Acuerdo municipal 0009 del 30 de junio de 1998).
Pablo Guío	2001-2003	"Una alcaldía para todos" (Acuerdo 016 del 16 de junio de 2001).
Benigno Díaz	2004-2007	"Restauración social, económica y moral" (Acuerdo municipal 0016 del 28 de mayo de 2004, artículo 7) <sup>21</sup> .

Fuente: la autora a partir de entrevistas y documentación de archivos oficiales

<sup>21</sup> En *El Tiempo* del 21 de mayo de 2004 se publica la nota "Plan de desarrollo, a evaluación", en que se mencionan las dificultades para conseguir los 224 mil millones de pesos requeridos para financiar dicho plan. Se indica que el aval del Consejo Territorial de Planeación y un primer debate en el Concejo municipal son señales de la participación ciudadana. Igualmente, distintas voces exponen sus consideraciones:

Vicente Azula, delegado de la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol) ante el Consejo Territorial de Planeación, dijo que el plan no hace una propuesta radical en cuanto a redireccionar el desarrollo de la ciudad y que el mismo no es novedoso e innovador. (párrafo 5).

Nosotros sugerimos que el Plan de Desarrollo debería ser más explícito en cuanto a exponer cómo se van a resolver los problemas de la ciudad, dijo Azula, y agregó que espera que la administración tenga en cuenta las consideraciones expuestas por el ente consultivo centradas principalmente en las dimensiones física, económica, ambiental y educativa. (párrafo 6).

Hugo Arias Castellanos, exrector de la UPTC, sostuvo que la administración debe tener muy en cuenta la expansión urbana en constante crecimiento, la inmigración del campo a la ciudad, así como la estrategia para saber qué hacer con la población que arriba a la ciudad buscando oportunidades laborales. Castellanos también estimó conveniente la recuperación del centro histórico y potenciar la vocación cultural de Tunja, además de atraer la inversión privada que precisa el desarrollo local. (párrafo 7). Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1561679>.



### 3.3 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT) DE TUNJA (2001-2010)

En cumplimiento de la *Ley 388 de 1997*<sup>22</sup>, el POT se formula con la finalidad de ordenar la dimensión físico-territorial, pues se percibía que el planeamiento estaba desactualizado e inadecuado para las expectativas de desarrollo derivadas de los planes previos<sup>23</sup>. Ante esta realidad, líderes políticos y sociales expresan sus opiniones, con frecuencia opuestas, sobre el desorden urbanístico y la urgencia de planear, como también sugerencias respecto a lo que debía incluirse.

#### 3.3.1 Antecedentes de la formulación del primer POT de Tunja

Antes de tratar la formulación y puesta en marcha del POT, es pertinente revisar sus antecedentes. Por un lado, está el marco legal nacional y, por otro, las discusiones locales sobre la necesidad de abordar el ordenamiento urbano.

**Cuadro 17. Marco legal para la formulación del POT**

Año	Norma	Contenido esencial
1986	Decreto 1333	Presenta el Código de Régimen Municipal y sus elementos claves, los cuales son retomados posteriormente por la <i>Ley 388 de 1997</i> , tales como: plano regulador para la ciudad futura, recomendaciones sobre los perímetros urbanos, regulación de fuentes contaminantes, tipos de suelo urbano y zonas de reserva.
1989	Ley 9	Ley de reforma urbana que profundiza en lo establecido por el Código de Régimen Municipal e incluye reglamentos orientativos sobre usos del suelo, reserva de tierras para urbanización, manejo y protección medioambiental, caracterización del espacio público, tratamientos al desarrollo y rehabilitación urbana.
1991	Constitución Política	Determina un nuevo ordenamiento en cuanto a lo político-administrativo con la modificación de competencias.
1993	Ley 99	Ley ambiental. Incorpora la dimensión ambiental al POT.
1994	Ley 136	Se refiere a los mecanismos de participación ciudadana.
1994	Ley 152	Ley orgánica del plan de desarrollo. En su artículo 41 establece la obligatoriedad para que los municipios realicen POT complementarios al plan de desarrollo.

<sup>22</sup> Cabe recordar que esta, la Ley de Ordenamiento Territorial, define el marco jurídico y procedimental para los POT y complementa la planeación general en cuanto a la dimensión físico-territorial (Massiris, 1999).

<sup>23</sup> Las normas urbanísticas en Tunja perdieron vigencia al culminarse el Plan de Desarrollo de 1993. Por ello, el Concejo municipal expidió el Acuerdo 011 de 1995 que autorizó al alcalde a expedirlas mediante decreto (*El Acuerdo*, nro. 1, mayo de 1995).

Año	Norma	Contenido esencial
1997	Ley 388	Ley de Ordenamiento Territorial. Establece el marco procedimental y jurídico para la formulación de los POT. Reconceptualiza este ordenamiento y lo define como un conjunto de acciones concertadas, destinadas a orientar el desarrollo en armonía con el medio ambiental y la tradición cultural.
1997	Ley 397	Ley de la Cultura. Trata la protección del patrimonio cultural.
1998	Decretos varios	Decreto 879: alcances y procedimientos. Decreto 1504: espacio público. Decreto 1507: planes parciales. Decreto 1599: plusvalía.
1999	Ley 507	Modificación a la <i>Ley 388 de 1997</i> en cuanto a la ampliación de plazos para presentar los planes de ordenamiento y en la implementación del plan de asistencia técnica. Este último vincula las áreas metropolitanas que sirven de apoyo, los departamentos para los municipios pequeños, el mecanismo de cabildo abierto para garantizar la participación ciudadana y varias entidades: Ministerio del Interior; Viceministerio de Vivienda, Desarrollo Urbano y Agua Potable; Inurbe; IGAC; Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam); Instituto Nacional de Investigaciones Geológico-Mineras (Ingeominas).

Fuente: la autora a partir de Massiris (1999)

En 1996, el periódico *El Diario* (nro. 37, septiembre 19) señala en su editorial y en distintas notas que la ciudad es caótica y los crecimientos periféricos carecen de interconectividad. También acentúa la necesidad de un reordenamiento urbano, como quiera que este frente ha estado descuidado ante la concentración de la administración en solucionar el problema del suministro de agua.

Igualmente, sobre este particular se expresan representantes de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, la SBIA, el Registro Nacional de Avaluadores y el capítulo inmobiliario de la Federación Colombiana de Lonjas de Propiedad Raíz (Fedelonjas), quienes, al aceptar una invitación del Concejo para discutir el tema, enfatizan la perentoriedad de un reordenamiento técnicamente idóneo,

para lo cual recomendaron a la administración, la constitución de un comité interdisciplinario con la participación de los gremios de la construcción y de la lonja y una comisión accidental del Concejo municipal, para conjuntamente trabajar con la administración en la elaboración del plan de reordenamiento territorial del municipio, para lo cual el Concejo municipal le concedió facultades extraordinarias al señor alcalde (*El Diario*, nro. 37, septiembre 19 de 1996, p. 3).

El candidato a la Alcaldía Enrique Tobo también tiene su punto de vista:

Tunja no tiene una visión estratégica de largo plazo; sus posibilidades de expansión urbana se ven restringidas por la carencia de planeación, lo que ha generado 1700 hectáreas con altos procesos de erosión activa y unos costos muy altos en el aumento de la cobertura de los servicios públicos en áreas donde su proyección es físicamente conflictiva (*El Tiempo*, junio 9 de 2000, párrafo 4)<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1297443>.

Por su parte, gremios y profesionales de Tunja conceptúan sobre cómo debería ordenarse esta capital. *El Tiempo*, en su edición digital del 4 de mayo de 1999<sup>25</sup>, publica la opinión del director del Centro de Estudios Gran Boyacá y líder gremial y académico, Hugo Arias Castellanos, con el titular "Los desafíos de Tunja". Sus propuestas apuntan a alcanzar condiciones de orden, productividad y competitividad, mediante el desarrollo de los siguientes ejes fundamentales:

1. La recuperación, conservación y explotación del patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad, como una prioridad de primer orden, para lograr la pertenencia de los ciudadanos y fomentar el turismo cultural que habrá de complementarse con los bienes patrimoniales y la dotación natural de los municipios del circuito turístico de Boyacá. El denominado casco histórico o corazón de Tunja se convertiría en la sala de recibo, rigurosamente adecuada para viajeros regionales, nacionales e internacionales. Esta clave urbanística implica la necesidad de contar con excelentes servicios de acueducto, alcantarillado y comunicaciones, restaurantes, hoteles y sitios de esparcimiento físico y espiritual. Es preciso tener en cuenta megaproyectos como la doble calzada Bogotá Tunja Sogamoso, terminales de transporte terrestre decentes, los aeropuertos de Tunja, Paipa y Sogamoso, y un verdadero sistema urbano e interurbano de conexión de pasajeros por

tierra que incluya las infraestructuras viales (carreteras, calles para automotores, ciclovías y senderos peatonales), los equipos y la calidad humana para prestar los servicios.

2. La definición y el afianzamiento de Tunja como distrito educativo, de modo que se le asignen los espacios físicos adecuados para la ejecución ordenada de actividades de instrucción y capacitación en correlación con otras funciones urbanas. Igualmente, la apertura de la ciudadela del deporte y la recreación en condiciones de la más moderna y pertinente dotación. Allí se concentrarían, por días de la semana, instituciones, colegios y grupos estudiantiles en programas bien establecidos que aportarían a la formación integral de los jóvenes. La ciudad se convertiría, necesariamente, en un epicentro productor de tecnologías y de insumos para la educación, tales como textos, ayudas audiovisuales, *software*, útiles de estudio y vestuario juvenil, entre otros, con posibilidades de suministrar excedentes de esa producción a más centros y a Bogotá, e incluso de exportar hacia el exterior. Las universidades serían el cerebro investigativo real para el cambio hacia el desarrollo urbano y regional.

3. La disposición de la infraestructura y el equipamiento para procesos productivos en varias líneas de agroindustria, con énfasis en productos alimenticios de clima frío en los que se aplique biotecnología, y con miras a su envío a

---

<sup>25</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-886619>.

varias partes del país y su exportación al mundo, ya que se conocen las megatendencias regionales y mundiales al respecto.

4. La creación de la ciudadela del transporte, probada ya en varias ciudades europeas con un tamaño similar al de Tunja.

Uno de los mayores obstáculos para el crecimiento armonioso de la ciudad es la carencia de un plan vial, si bien varios estudios sobre la materia se realizan pero, finalmente, no se aplican<sup>26</sup>. Hugo Arias Castellanos escribe "Las vías de Tunja" en *El Tiempo* (febrero 3 de

1998), artículo que confirma la problemática y perfila pautas para apoyar a la Alcaldía desde la ingeniería y detener la improvisación<sup>27</sup>.

La alcaldía de Jairo Aníbal Díaz Márquez (1998-2000), contrata la asesoría de la UPTC para formular el POT a través del Instituto de Investigaciones y Formación Avanzada (IIFA) y del programa de Estudios de Posgrado en Geografía (EPG), con la dirección de Francisco Díaz Márquez (*El Tiempo*, abril 7 de 1998<sup>28</sup>). El seminario que ambos convocan se considera el arranque del instrumento para la ordenación territorial. "Durante el evento se desarrollaron

---

<sup>26</sup> Como el de la empresa Infraestructura Urbana (INUR). Su proyecto consiste en un plan vial a 25 años que contempla propuestas como el desarrollo vial del suroccidente, la adecuación de perfiles estrechos del centro histórico, la construcción de una avenida de descongestión para el norte, la realización del sistema circunvalar y la solución al nudo que suele formarse en la glorieta. El plan era realizable con recursos de sobretasa a la gasolina, valorización y aportes privados (*El Diario*, nro. 122, agosto 6 de 1997, p. 4, 5).

<sup>27</sup> Arias Castellanos escribe:

las deficiencias viales deben precisarse con la mayor objetividad posible y analizarse a la luz de los factores que las generan; para eso hay profesionales, estudiosos, especialistas, ciudadanos con sentido común y hasta políticos que piensan ayudar a Tunja, cuyos conocimientos y criterios pueden ser útiles a los gobernantes (...) La administración puede pero no debe seguir pavimentando vías para compensar el incumplimiento de los urbanizadores o para corregir las deficiencias técnicas en su construcción inicial, porque con esa conducta dejará satisfechos a algunos o a varios pero a la ciudad eso le sirve menos que la ejecución de un plan vial que sea el resultado de una visión estructural. La planificación del crecimiento físico y la definición estricta de los usos del suelo son aspectos fundamentales que el nuevo alcalde ha estudiado, conoce a fondo y que, seguramente, aplicará como bases estrictas e insustituibles para el ordenamiento urbano de la capital de Boyacá y para que a ésta se le pueda definir su plan vial de obligatorio cumplimiento. El sistema vial es la columna vertebral de la ciudad y es la base de sus estructuras físicas; por eso, en este aspecto es mejor no seguir improvisando o actuando ligeramente pues los errores, displicencias y concesiones personalistas a los inversionistas, urbanizadores y constructores hacen daños casi irreparables a los intereses colectivos o traen demasiados costos si alguna autoridad optara por corregirlos. A Tunja y a todas las ciudades de Boyacá debe mirárseles con la óptica de ciudades altamente competitivas y ayudar, como ciudadanos del común, a que los gobiernos inviertan bien y con transparencia los pocos recursos públicos para mejorar cada día las condiciones reales de competitividad. (Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-804094>).

<sup>28</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-744264>

temas como la cultura del ordenamiento territorial, cultura y territorio, la legislación sobre el tema, el marco metodológico, la zonificación del uso de la tierra, la participación comunitaria en el proceso y la pedagogía del territorio" (*El Tiempo*, mayo 12 de 1998, párrafo 3)<sup>29</sup>. Asimismo, en 1998 se realizan encuestas y jornadas participativas con el fin de evaluar las impresiones de los habitantes, el estado de los barrios y los servicios públicos<sup>30</sup>. Estas acciones orientadas al diagnóstico de la ciudad para la formulación del POT se prolongan hasta el año 2000<sup>31</sup>.

En el marco de esa política participativa del proceso, Camacol exige a la Alcaldía que el POT se presente a discusión de los gremios

para que estos propongan sus recomendaciones. En *El Tiempo* (marzo 7 de 2000)<sup>32</sup>, precisan sus intereses:

es muy importante que los constructores conozcamos cómo se va a dividir la ciudad, su estratificación, cuál es la vocación de los suelos en los diferentes sectores de Tunja, cuál va a ser el crecimiento de la ciudad y cómo va a darse su reorganización, para así poder empezar a planear, sobre un documento serio, nuestros nuevos proyectos de desarrollo y nuestro aporte a la evolución económica, urbanística y social de Tunja (párrafo 4).

---

<sup>29</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-768025>

<sup>30</sup> En *El Tiempo* del 16 de octubre de 1998 se presenta un informe que refiere estas dinámicas participativas: En opinión del profesor de la UPTC, Francisco Díaz Márquez, asesor, coordinador académico-científico y metodológico del Plan de Ordenamiento Territorial (...) Para poder elaborar un diagnóstico acertado, es necesario que la información sea veraz, es de vital importancia, porque se requiere conocer realmente cuáles son las condiciones de vida de los tunjanos, tanto en la zona urbana como en la rural. Cómo viven, qué hacen, cuántos son, qué esperan de su barrio, comunidad o vereda y qué quieren de su ciudad; son incógnitas que se deben despejar en forma seria y precisa, dijo Díaz (...) En los 127 barrios de Tunja y sus 10 veredas, no hay una persona que no sepa del POT. La misma comunidad está participando de la elaboración del plan, mediante el conocimiento e identificación de necesidades en su localidad (párrafo 7). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-851524>.

<sup>31</sup> En octubre de 1998 tiene lugar la denominada "Jornada comunitaria en Tunja", cuyo propósito es levantar información sobre el estado de los barrios y de sus respectivos servicios públicos, al igual que datos referentes a las familias. Si bien se reconoce el esfuerzo de la Alcaldía mayor en esta jornada para darle cumplimiento al POT, se presentan inconvenientes por la falta de cooperación ciudadana y la escasa capacitación de los encuestadores (*El Tiempo*, octubre 16 de 1998, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-851819>).

<sup>32</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1293767>

Los plazos señalados por el Gobierno nacional para la aprobación de los POT en distintos municipios tuvieron que ampliarse varias veces, en la medida que no se conseguía culminarlos<sup>33</sup>. Tunja no fue la excepción, lo cual generó dificultades como la prohibición de expedir licencias de construcción hasta cuando se adoptara el plan<sup>34</sup>, con la consecuente molestia de ciudadanos y expertos.

El retraso en relación con el tiempo fijado por el Gobierno central para presentar y aprobar el documento final genera serias inquietudes. En este sentido se manifiesta la Contraloría de Tunja, que expresa preocupación por la probabilidad de incumplir con la fecha definida, los altos costos y los datos desactualizados. Corpoboyacá, a su vez, expone sus propias apreciaciones concernientes a completar y actualizar parte de la información incluida en el texto preliminar de diagnóstico (*El Tiempo*, mayo 5 de 2000)<sup>35</sup>. Francisco Díaz Márquez, quien coordina todo el proceso del POT, afirma que

la concertación con los gremios y la comunidad debe hacerse sobre la base del proyecto de acuerdo y no antes.

Finalmente, en junio de 2000 se culmina la formulación y el POT es oficialmente puesto en consideración ante los gremios, los candidatos a la Alcaldía, los medios de comunicación y la comunidad en general. Se aspira que el Concejo lo apruebe en un tiempo máximo de un mes (*El Tiempo*, junio 2 de 2000)<sup>36</sup>. La evaluación de la comunidad y las entidades encargadas deja observaciones:

- Se le considera de alto costo, con exceso de lugares comunes, generalidades y carencia de mapas que permitan al Consejo Territorial de Planeación estudiarlo. A esto se suma la molestia porque el alcalde Jairo Aníbal Díaz Márquez contrató a su hermano, Francisco, para formularlo (*El Diario*, nro. 209, octubre de 2000).

---

<sup>33</sup> Entre las dificultades derivadas de la falta de cumplimiento en la aprobación de los POT se encuentran el freno en la construcción y el congelamiento en la asignación de subsidios de vivienda. Solo 40 municipios lograron oficializar sus planes antes del 30 de junio de 2000, de manera que más de mil quedaron en proceso y a la espera de que el Gobierno nacional resolviera mediante ley o decreto una prórroga hasta el 31 de octubre de ese año para cumplir con la obligación. El director de la Federación Colombiana de Municipios, Gilberto Toro, llamó la atención sobre las consecuencias económicas del hecho. En Tunja se reconoció que su POT estaba en estudio aunque quedó la incertidumbre por el vacío jurídico surgido tras el vencimiento del plazo sin haber concretado la debida adopción del documento (*El Tiempo*, julio 30 de 2000, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1254014>).

<sup>34</sup> En el caso del licenciamiento, para evitar una parálisis económica se siguieron expidiendo licencias de construcción, pero se suspendieron las de urbanismo. El curador urbano nro. 2, José María Aponte Quintero, denunció que la medida del Gobierno nacional afectaba directamente a los constructores (*El Tiempo*, agosto 15 de 2000, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1254232>).

<sup>35</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1260476>.

<sup>36</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1234838>.

- Corpoboyacá presenta varias recomendaciones y acuerda que los ajustes necesarios sean incluidos en dos meses (*El Tiempo*, diciembre 29 de 2000)<sup>37</sup>.

- La Contraloría de Tunja expresa de nuevo su preocupación, ahora porque se incumpla el segundo plazo otorgado para la aprobación (junio 30 de 2000)<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> Mediante un acta de concertación entre la Corporación y el municipio se establece el plazo de dos meses para ajustar puntos como: potenciales de la economía tunjana y medios de subsistencia; aprovechamiento de la actividad turística; crecimiento universitario; reconsideración del impacto del traslado de equipamientos como la plaza de mercado y el terminal de transportes; disposición de áreas para actividad industrial; realización de un plan parcial para el uso urbano en el valle de los ríos Jordán y La Vega, con sus correspondientes estudios hidrogeológicos e hidrológicos; utilización de cárcavas como espacio público; reubicación total de los chircaleros de las zonas rurales; fijación de límites para la expansión urbana con el respectivo empleo de lotes urbanizados no construidos o de engorde; replanteamiento del proyecto de vivienda Ciudad Jardín debido a sus bajas condiciones de habitabilidad. (*El Tiempo*, diciembre 29 de 2000, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1264755>).

<sup>38</sup> El *Tiempo* del 5 de mayo de 2000 reporta sobre este particular:

En la actualidad y teniendo en cuenta las etapas que restan, esta Contraloría manifiesta su honda preocupación por la tardanza en la presentación del documento final del Plan de Ordenamiento y advierte desde ya que difícilmente se podrá cumplir con los plazos previstos (...) para presentarlo al Consejo Consultivo, al Concejo Municipal, a Corpoboyacá y al Consejo Territorial de Planeación, máxime cuando carece de una gran cantidad de información actualizada, crucial para las fases de prospectiva, formulación, concertación y revisión de dicho plan (párrafo 4).

Por su parte, el director de Planeación municipal, Efraín Rodríguez Rodríguez, aseveró que en los estudios del Plan de Ordenamiento Territorial se han gastado 254 millones de pesos y no 439, como lo afirma la Contraloría (párrafo 6)

Rodríguez Rodríguez señaló que el equipo del POT y la administración municipal tienen fijados unos cronogramas que les van a permitir cumplir con los plazos otorgados por la ley para la formulación del plan. Añadió que es falso que el POT esté trabajando con información desactualizada, pues en la medida que han ido necesitando determinados datos los han solicitado al IGAC, para poder avanzar adecuadamente. (párrafo 7)

Por su parte, la Corporación Autónoma Regional de Boyacá (Corpoboyacá), luego de revisar el documento de diagnóstico preliminar presentado por la Alcaldía de Tunja, le hizo una serie de recomendaciones como la actualización de la información agropecuaria y minera, analizar las posibilidades de definir una vocación económica futura de los habitantes de Tunja y complementar la información en cuanto a estratificación (párrafo 9). Disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1260476>).

El POT culmina la fase de formulación y pasa a la de aprobación de forma acelerada, mediante su presentación oficial el 3 de junio 2000<sup>39</sup>. Un proyecto nacional para ampliar el plazo hasta el 31 de octubre es objetado, lo cual deja a los municipios que no consiguieron entregar el plan a tiempo en un vacío jurídico. Este se

refleja, entre otras dificultades, en el freno de la construcción ante la falta de normas, según lo informa *El Tiempo* del 30 de julio de 2000<sup>40</sup>.

A pesar de los contratiempos, el POT de Tunja es finalmente formulado. Tras esto, Hugo Arias Castellanos reflexiona en una nota editorial

---

<sup>39</sup> El *Tiempo* del 2 de junio de 2000 informa al respecto:

El Plan de Ordenamiento Territorial de Tunja será expuesto oficialmente ante los candidatos a la Alcaldía, los gremios, los medios de comunicación y la comunidad en general hoy a partir de las nueve de la mañana y ante Corpoboyacá y el Concejo a las tres de la tarde (párrafo 1)

El Concejo será convocado a sesiones extraordinarias en el mes de junio para que se dedique exclusivamente al estudio y aprobación del POT (...) se ha previsto la realización de un cabildo abierto en el Concejo, en el que podrán participar todas las personas, entidades y organizaciones con sus aportes para enriquecerlo. (párrafo 2)

el POT de Tunja estará listo para ser aprobado antes del 30 de junio, fecha límite dada por el Gobierno nacional, para su adopción. (párrafo 3)

Por otra parte, la administración municipal envió copia del documento del POT al Consejo Territorial de Planeación, ente que instaló el Comité de Planeación el miércoles anterior, que se encargará del estudio del Plan de Ordenamiento Territorial (párrafo 6). Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1234838>.

<sup>40</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1254014>.

<sup>41</sup> En *El Tiempo* del 23 de marzo de 2001, Arias Castellanos plantea:

El estado de la ciudad de hoy, es el resultado de la conformación de su tejido urbano, creado y operado mayoritariamente por una masa muy heterogénea de personas procedentes de innumerables sitios de origen y asentadas en Tunja por razones de simple transición. (párrafo 4).

La cultura, conducta y valores cívicos de los habitantes, así como la calidad y liderazgo de las administraciones públicas han sido factores determinantes del estado de la Tunja actual. Cada ciudadano sabe cómo es la ciudad y cuáles son las posibilidades de supervivencia (¿o de superación?) que tiene en ese espacio. (párrafo 5).

Tunja no ha logrado coherencia y consistencia en el manejo de los intereses generales de la ciudad como resultado del casi nulo nivel de organización, capacitación urbana y participación sistemática de los ciudadanos; esto caracteriza, todavía, a Tunja como una urbe de típico comportamiento rural con la mayor parte de sus habitantes preocupados, como es obvio, por la subsistencia diaria por encima de todo, y con gobernantes que apenas han podido efectuar lo estrictamente viable para sostenerse en sus cargos y alimentar sus aspiraciones políticas. (párrafo 6).

En consecuencia, la Tunja de mañana podría ser una prolongación o proyección de la de hoy, a menos que todos los pensantes lideren un proceso que consiga la organización adecuada de los ciudadanos y su participación ordenada en la determinación de la Visión de la ciudad a 25 años adelante; y que, fundamentalmente ese proceso, logre comprometerlos en las acciones concretas (proyectos estratégicos) conducentes a crear y adoptar la cultura del desarrollo ciudadano para mejorar, con trabajo honrado y de todos, las condiciones generales de vida en esta ciudad capital (párrafo 7). Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-563002>.



sobre el fracaso del planeamiento previo, realidad que atribuye a la ignorancia de la comunidad, su baja participación y las fallas en el liderazgo de los dirigentes<sup>41</sup>.

### 3.3.2 Síntesis del POT de Tunja. 2001-2009

En el año 2001, superada la etapa de concertación y tras distintas revisiones, el Concejo municipal, mediante *Acuerdo 014 del 31 de mayo del 2001*, adopta el POT. Este se acoge completamente a las disposiciones legales vigentes en Colombia y, siguiendo la metodología de la planificación estratégica, define su razón de ser, es decir, el ordenamiento territorial, y traza una visión para Tunja:

Artículo 2. DEFINICIÓN. El ordenamiento territorial constituye el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, programas, actuaciones, decisiones y normas coherentes y concertadas, establecido con el fin de administrar el territorio municipal, el cual es estructurado a partir de políticas, estrategias, programas y proyectos que garanticen el uso racional y equitativo del suelo, el desarrollo económico en armonía con la naturaleza y el acceso de toda la población a la vivienda, los servicios públicos y sociales, la recreación y los derechos ciudadanos consagrados en la Constitución Política de Colombia.

Artículo 18. Tunja como ciudad-región será un municipio cultural, que al desarrollar su potencial como ciudad educativa, educable y educadora y como ciudad turística a nivel nacional

e internacional, dentro de un marco ambientalmente sostenible, promoverá las vocaciones económicas, sociales y culturales propias, las potencialidades históricas y territoriales, así como la creatividad vital de sus pobladores.

El POT posee tres componentes: general o de largo plazo, urbano y rural (art. 6). Igualmente, establece tres tipos de normas: las estructurales, destinadas a regular los usos del suelo y que no pueden ser modificadas, salvo en la revisión general del plan; las generales, cuyo fin es organizar el tratamiento y la intensidad de dichos usos, los aprovechamientos y la habitabilidad, y finalmente, las normas complementarias, que puede expedir el alcalde por decreto y se refieren a planes parciales y unidades de actuación urbanística (art. 7). En cuanto a las autoridades de planeación, se define que estas son el alcalde, el Concejo municipal y la Oficina de Planeación (art. 10). En lo concerniente a instancias, además del Concejo de la ciudad, se incluye al Consejo Territorial de Planeación y a la Junta de Planeación municipal (art. 11).

Los objetivos específicos del POT son enumerados en el artículo 17:

1. Desarrollar la plataforma de soporte para el impulso a la industria turística, mediante la implementación del liderazgo regional, del turismo cultural, de la gastronomía, el folclore y los eventos científicos y educativos.

2. Convertir y posicionar a Tunja como centro educativo regional y nacional con modernos e innovadores planteamientos pedagógicos; centros de investigación y espacios de intercambio científico de carácter internacional.

3. Impulsar mecanismos que garanticen que en Tunja se generen los conocimientos suficientes para crear tecnologías y técnicas modernas, limpias y de carácter alternativo, que apoyen los procesos formadores e innovadores empresariales, sociales, culturales y políticos del municipio y la región.

4. Posicionar a Tunja como líder y centro regional en la prestación de servicios de salud, ingeniería, sistemas y en general, todas las actividades especializadas.

5. Fortalecer la conformación de empresas agroindustriales a nivel regional que apliquen tecnologías limpias, propicien la recuperación del campo y promuevan el desarrollo comercial de forma moderna, competitiva y de cobertura nacional.

6. Reglamentar las políticas de desarrollo urbano y rural necesarias para ordenar el cambio y definir el crecimiento económico y social de forma sostenible con el medio ambiente y en armonía con las características físicas del territorio.

El artículo 25 categoriza el suelo en urbano y rural. La clasificación por zonas (urbana, de expansión, suburbana y de protección) se describe en los artículos 26 y 32. El 26 indica:

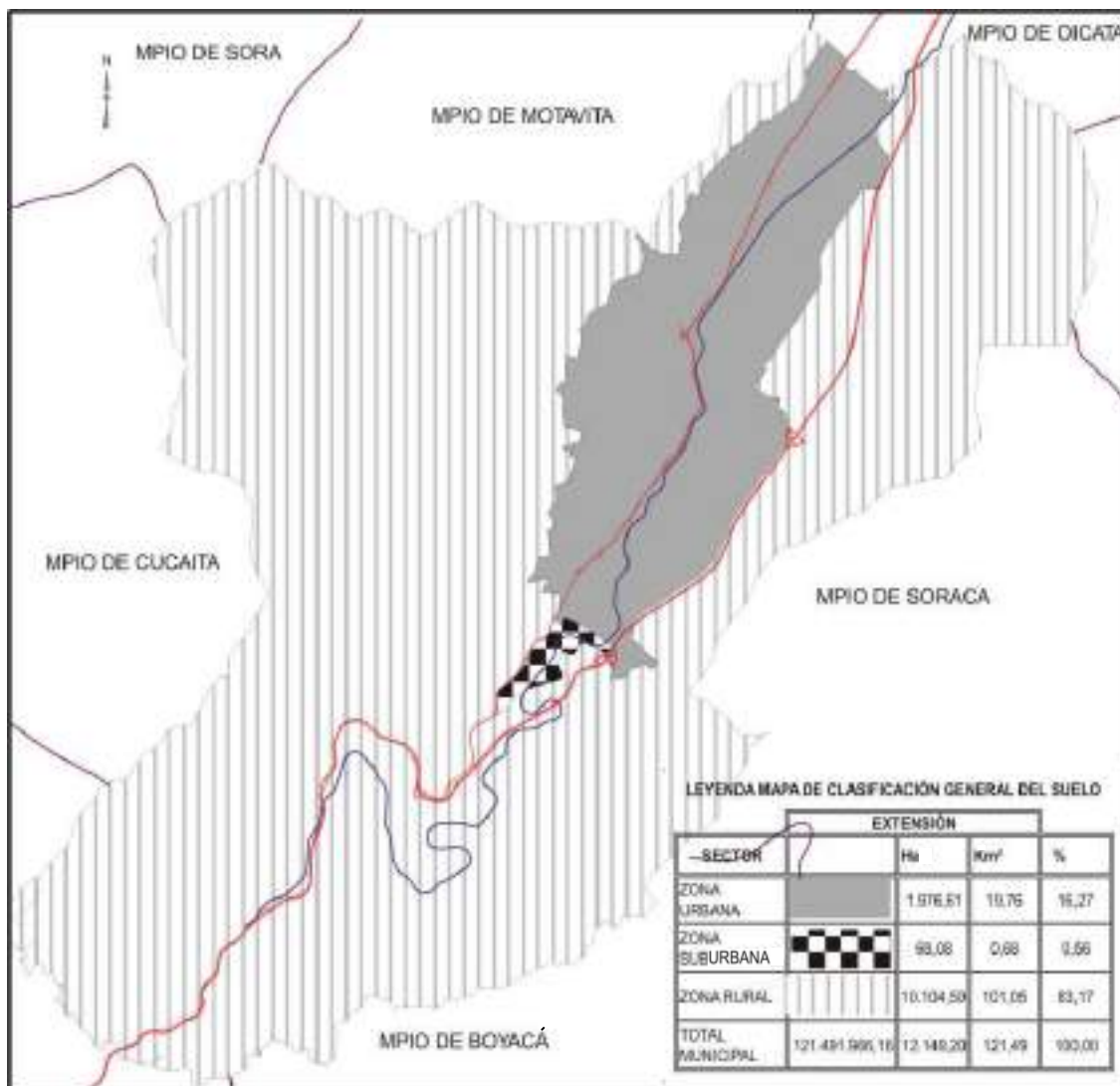
“constituye la zona urbana el área del territorio municipal definida como de uso urbano, la cual cuenta con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, y posibilita su desarrollo, urbanización y consolidación”. El perímetro de esta zona se delimita en el artículo 27 mientras que el 28 define el área para la expansión de la ciudad, de conformidad con la *Ley 388 de 1997*. El 30 explica así la categoría suburbana:

Corresponde a las áreas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida del campo y la ciudad, que cuentan con restricciones de uso y densidad, donde se debe garantizar el autoabastecimiento de servicios públicos de conformidad con lo establecido en las leyes 99 de 1993 y 142 de 1994.

El artículo 31 indica las características de una zona de protección:

Constituida por las áreas localizadas dentro de cualquiera de las anteriores clases, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras, para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de áreas de amenaza y riesgo no mitigables para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.

Plano 17. Clasificación general del suelo, actualizada a 2005



Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja, 2005

El título III, dedicado al componente urbano, especifica estas políticas, las del medio ambiente y las de vivienda de interés social. Los artículos 45 a 63 puntualizan las normas urbanísticas en cuanto a áreas mínimas, densidades, aislamientos, áreas de cesión, afectaciones, aprovechamientos, habitabilidad, calidad del hábitat, estacionamientos y regulaciones generales del espacio público. Como complemento a estas últimas, en los artículos 64 y 65 se crean las fichas normativas para aplicar en polígonos homogéneos por decreto del alcalde.

Las normas y los procedimientos sobre licencias de construcción y urbanismo se detallan en los artículos 66 a 75. Asimismo, se determinan los sistemas estructurantes urbanos, a saber: el plan vial (arts. 77 a 88); el sistema de transporte (arts. 89 a 94); el de equipamientos (arts. 95 y 96) y el de servicios públicos domiciliarios (arts. 97 y 98), con sus componentes y características.

El área urbana se subdivide en sectores para particularizar los tratamientos urbanísticos a realizar en cada una de ellas, al igual que las normativas aplicables. Los tratamientos son caracterizados así en el artículo 99:

Los tratamientos constituyen las orientaciones para la realización de actuaciones urbanísticas como parcelar, urbanizar o construir, así como para la inversión en espacio público, aplicables a cualquier sector del suelo urbano de acuerdo con criterios de homogeneidad, con el fin de

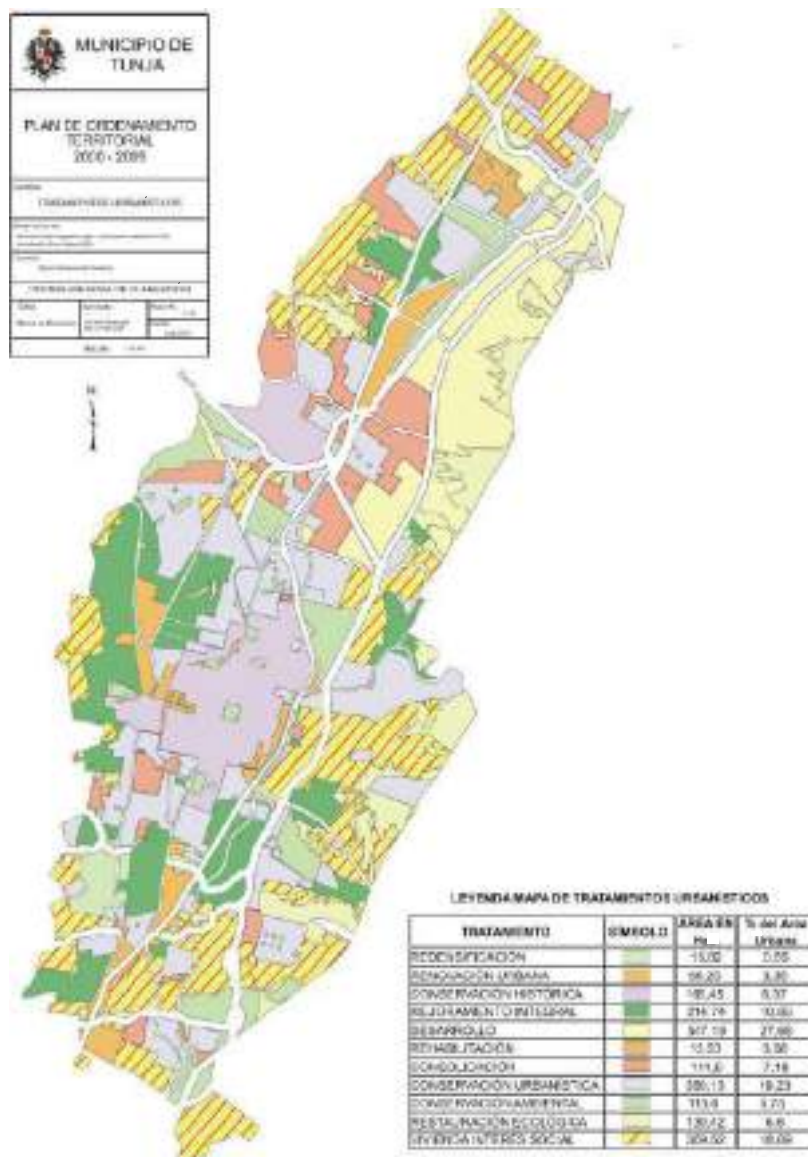
diferenciar los manejos urbanísticos y los derechos y obligaciones de los propietarios.

En los artículos 99 a 113 se abarcan estos tratamientos, clasificados en los siguientes tipos: conservación (histórica, urbanística, ambiental), desarrollo (obliga a realizar planes parciales), consolidación, rehabilitación, renovación urbana (también requiere un plan parcial o fichas normativas), mejoramiento integral, redensificación, recuperación geomorfológica y restauración ecológica.

Las normas para la ocupación del suelo público se tratan en los artículos 114 a 186. Se especifican las políticas, el marco conceptual que incluye todo el sistema ambiental, las zonas de protección y reserva, las rondas, los humedales y cuerpos de agua, las áreas de recuperación ambiental, geomorfológica y de suelos, las zonas de amenaza por inundación, cárcavas y deslizamiento de taludes. Respecto a los componentes constitutivos artificiales, se hace referencia a las redes de servicios públicos, los parques, las áreas de cesión obligatoria por parte de los urbanizadores, las plazas y plazoletas, los espacios verdes cedidos por particulares, los elementos articuladores, tales como escenarios deportivos, culturales y aquellos que se consideran especiales por su interés público, urbanístico, arquitectónico, cultural, recreativo, artístico, histórico y arqueológico.

De manera similar, los artículos 187 a 217 establecen la normativa de los usos del suelo privado. Los usos básicos son dos: residencial

## Plano 18. Tratamientos urbanísticos del POT de Tunja



Fuente: Alcaldía mayor de Tunja, 2002

y especializado. Este último contempla tres clases (comercial, industrial e institucional), que a su vez se subdividen en grupos conforme al impacto que pueden tener sobre el resto de la ciudad. Para cada uno se define su utilización principal, compatible, condicionada y prohibida, con el apoyo de cartografía detallada.

El título IV desarrolla el componente rural. Contempla sus políticas, usos, zonas de protección general, de protección de acuíferos, fuentes y reservas de agua potable, de conservación y restauración, de producción ganadera, agrícola y minera. Igualmente, sus sistemas estructurantes, como son el vial, de servicios de gas, energía, agua potable y aguas residuales. Respecto a equipamientos, se incluyen aquellos condicionados por la parte urbana pero ubicados en la rural (por ejemplo, plantas de tratamiento de residuos sólidos). La normativa para zonas suburbanas considera la combinación entre producción agrícola y áreas residenciales e incluye parcelaciones de vivienda campestre de baja densidad.

El título V, dedicado a la gestión del POT, contiene los procedimientos e instrumentos financieros requeridos para hacerlo posible. El artículo 245 se concentra, en particular, en cinco políticas para la gestión del territorio:

1. Toda acción de implementación del POT se fundamentará en la asociación de lo público con lo privado, como forma de garantizar la eficiente inversión municipal y la participación de lo privado en la ejecución y el financiamiento.

2. El reparto equitativo de cargas y beneficios, derivado de la implementación del POT, garantizará su apropiación por parte de la comunidad y los demás actores.

3. La base de la implementación del POT será el fortalecimiento institucional, el cual se realizará en las siguientes áreas:

- a. Reforma a la administración municipal;
- b. Vinculación del sector privado al desarrollo urbano;
- c. Democratización de la planeación y la gestión;
- d. Internacionalización de Tunja.

4. Fortalecimiento de procesos relacionados con la educación, la cultura y el desarrollo del turismo contarán con un sistema de incentivos tributarios.

5. Será prioridad de acción la estrategia de sostenibilidad para el centro histórico.

La gestión urbanística se aborda en el artículo 255 mediante los planes parciales y las unidades de actuación urbanística que se detallan en artículos posteriores.

Los planes parciales son el instrumento por medio del cual se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento territorial para áreas determinadas del suelo urbano, del suburbano, del rural y de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales.

La unidad de actuación urbanística corresponde a un área conformada por uno o varios inmuebles, cuyo proyecto de delimitación debe quedar explícitamente señalado en el plan parcial, la cual debe ser urbanizada o construida en suelos urbanos o de expansión urbana, o en áreas construidas en tratamientos de renovación urbana o de desarrollo, como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.

Los artículos 256 a 258 se enfocan en los planes parciales: su obligatoriedad, carácter, parámetros y requisitos. También se precisan sus partes constituyentes (preliminar, diagnóstico, formulación y aprobación), así como los documentos y planos que los componen. Se individualizan los tipos posibles que se realizan en zonas de renovación urbana, donde las normas del POT operan mientras se aprueben estos planes y los de nuevas centralidades urbanas.

Los artículos 269 a 273 se concentran en las unidades de actuación urbanística, derivadas de los planes parciales. Se establecen sus condiciones, requisitos, obligaciones, procedimientos y el reparto equitativo de cargas y beneficios. Agentes públicos, privados o mixtos pueden gestionar estas actuaciones.

El artículo 278 plantea la creación de un fondo de compensación para "asegurar el reparto equitativo de cargas y beneficios producto de la implementación del ordenamiento territorial y garantizar el pago de compensaciones, debido a cargas urbanísticas de conservación histórica, arquitectónica o ambiental." Como renta, este fondo prevé obtener el 5% de los recaudos por plusvalía y el 1% de la inversión en proyectos que requieran licencia ambiental.

El Banco de Tierras del municipio es creado en el artículo 279, "para que asuma las funciones a las que se refiere el artículo 49 de la Ley 388 de 1997, entre otras, la adquisición por enajenación voluntaria, cesión gratuita o expropiación de los inmuebles necesarios para el cumplimiento de los fines y políticas consagrados en este Plan de Ordenamiento Territorial".

El capítulo VI puntualiza los instrumentos financieros, algunos de ellos nuevos en el contexto colombiano, pues se incorporaron tras la Constitución de 1991 o la *Ley 388 de 1997*, en medio de dificultades para su implementación. Son ellos:

- Participación en la plusvalía generada por las decisiones administrativas que configuran mejores aprovechamientos del suelo, como son la incorporación de suelo rural al urbano, la modificación en los usos del suelo, la autorización de mayores aprovechamientos y la ejecución de obras públicas que no han sido objeto de valorización (arts. 280 a 301).

- Derechos adicionales de construcción y desarrollo, entendidos como títulos valores equivalentes a los beneficios de plusvalía y complementarios a ellos (arts. 302 a 305).

- Valorización, es decir, la retribución por el mayor valor que adquieren las propiedades gracias a las obras públicas (art. 306).

- Bonos, que son títulos de libre negociación dirigidos a financiar vivienda social, infraestructura y equipamiento; y pagarés de reforma urbana, cuyo fin es pagar indemnizaciones para obras públicas (arts. 307 y 308).

Para obtener el suelo necesario destinado a proyectos de interés general, en el artículo 309 se determinan los instrumentos jurídicos que lo hacen posible. El 310 se refiere a la enajenación voluntaria a través de la oferta de compra de los bienes declarados de utilidad pública. El 311 se detiene en la expropiación por vía administrativa, orientada a adquirir bienes en los cuales no se logra acuerdo con los propietarios y que también aplica ante la declaratoria de utilidad pública.

Otros instrumentos requieren unidades gestoras y contar con la aprobación de la mayoría de los propietarios en proporción a su participación. Estos son:

- Intervención sobre la estructura predial (art. 312): su fin es modificar esta estructura y la morfología urbana mediante la asociación de propietarios para la gestión

conjunta, en especial al desarrollar planes parciales.

- Sistema de cooperación (art. 313): semejante al instrumento previo, se aplica cuando no es necesario modificar la configuración predial.

- Sistema de reajuste de tierras o integración inmobiliaria (art. 314): usado para hacer unidades de actuación que requieran nueva división predial, entendida como ejercicio de loteo a partir de la agrupación de predios.

Otro sistema adoptado mediante el artículo 316 es el de compensación. Su objetivo es ayudar a los propietarios cuando sus bienes son afectados por cargas asociadas al POT. Las compensaciones pueden ser económicas, transferencias de derechos de construcción y desarrollo, beneficios y estímulos tributarios.

El título VII desarrolla las políticas de gestión ambiental, en tanto que los instrumentos e incentivos de estas se encuentran en el capítulo VIII. Finalmente, el título IX determina las operaciones territoriales estructurantes.

### **3.3.3 Evaluación del cumplimiento parcial del POT hasta 2005**

El cuadro 18 analiza puntualmente las políticas de soporte a la formulación del componente urbano. De igual forma, se valora el cumplimiento de estas hasta el 2005, año en que termina el periodo del siglo XX aquí estudiado.



**Cuadro 18. Evaluación del cumplimiento de las políticas relacionadas con el componente urbano del POT para el periodo 2001-2005**

Políticas definidas por el POT en el Acuerdo municipal 0014	Valoración según lo sucedido entre 2001 y 2005
1. Fomento a la construcción dentro del perímetro urbano, con prioridad en el desarrollo de áreas disponibles.	Continúan las actuaciones por fuera del perímetro urbano. Esto obliga a modificarlo con posterioridad al <i>Acuerdo 014 del 31 de mayo de 2001</i> , sin que logren densificarse las áreas disponibles.
2. Limitación de actividades comerciales en el centro histórico, en aras de reducir la presión por localización en el sector.	No se logra completamente, aunque se generan nuevas centralidades urbanas.
3. Creación de centralidades priorizadas.	Se crea una centralidad parcial en el sector norte del barrio Los Muiscas.
4. Densificación de las laderas e incremento de la oferta de vivienda para estratos bajos en zonas distintas a estas.	Logro parcial, pues si bien se crea una amplia oferta de vivienda popular en el sur (Ciudad Jardín y Cooservicios) la expansión de urbanización espontánea y precaria continúa en las zonas de ladera.
5. Fortalecimiento del espacio público a través de un sistema de parques recreativos, culturales y educativos.	No se consolida el sistema de parques y solo se realizan acciones puntuales.
6. Protección, recuperación y saneamiento de los ríos Jordán, La Vega y la quebrada La Cascada, al ser protagonistas del desarrollo en su condición de ejes estructurantes ambientales, de modo que se incorporen al sistema de parques urbanos.	Se desarrollan acciones de saneamiento mediante la separación del alcantarillado pluvial y las aguas servidas. No se avanza en la incorporación de los afluentes al sistema de parques.
7. Priorización del sentido oriente occidente en la realización de vías transversales.	No se logra. Prosigue la tendencia de expansión vial en sentido norte sur con la Avenida Universitaria y los trabajos parciales de la variante de la BTS.
8. Recuperación de barrios residenciales tradicionales donde se presentan usos incompatibles que requieren ser reubicados de acuerdo con las diez subzonas administrativas propuestas.	Serías dificultades para reubicar los usos incompatibles con el residencial.
9. Formación de una zona de servicios múltiples, complementarios con el uso educativo, en la franja de influencia del eje del ferrocarril y la Avenida Oriental.	La zona de servicios múltiples se traslada al vecindario de la Avenida Universitaria (eje del ferrocarril) mas no a la Avenida Oriental.
10. Control a la densificación residencial en la franja oriental.	Sucede lo contrario. En el norte de la franja oriental se establecen los conjuntos residenciales exclusivos de baja densidad. En el sur de dicha franja se desarrollan mayores densidades residenciales y, a la vez, se expande el perímetro urbano. Adicionalmente, crece la urbanización marginal espontánea en las montañas orientales.
11. Freno a la densificación del centro antiguo.	No se logra.
12. Ordenamiento y mejoramiento urbanístico, ambiental y funcional de los accesos de la ciudad.	El acceso sur sigue siendo caótico. Los del norte y del occidente se expanden desordenadamente. Se da una mejoría vial en el acceso oriental (vía Soracá).
13. Generación de incentivos fiscales para propiciar el desarrollo de terrenos que contribuyan a construir infraestructura urbana y ordenar el territorio.	Sin datos.

Fuente: la autora, a partir del POT 2001

En el título IX, el POT se refiere a las operaciones territoriales estructurantes, de las que se evalúa su desarrollo entre 2001 y 2005 en el cuadro 19.

**Cuadro 19. Evaluación del cumplimiento de las operaciones urbanísticas de la periferia urbana definidas por el POT para el periodo 2001-2005**

Operación urbanística definida en el POT 2001	Evaluación 2001-2005
<p>Operación cerro de San Lázaro (art. 323). Se trata de desestimular la urbanización marginal de la zona, recuperar ambientalmente los cursos de agua de la montaña, controlar el crecimiento por encima de la cota de servicios a través de un parque límite, aminorar las densidades con parcelas agrológicas, reubicar pobladores asentados en zonas de riesgo y complementar los equipamientos.</p>	<p>Se recuperaron parcialmente algunas zonas de cárcavas, se hicieron inventarios de viviendas ubicadas en áreas de riesgo y se reubicaron habitantes. El control urbano es escaso, de modo que se incrementa la marginalidad del sector.</p> <p>No se desarrolla un proyecto integral forestal ni agrológico acorde a lo planteado.</p>
<p>Terminal de transportes y zona de servicios (art. 324). Consolidar, mediante un plan parcial, un área especializada de servicios de transporte interregional fuera del perímetro urbano, ligada a la construcción de la variante BTS.</p>	<p>Realización de algunas propuestas arquitectónicas para el nuevo terminal y ejecución parcial de la variante.</p>
<p>Operación zona norte (art. 325). Esta parte de la ciudad se piensa como reserva de vivienda para estratos medios y altos, con espacio público de calidad y cumplimiento de estándares (15 m<sup>2</sup> por habitante). Esto se suma a la protección de los humedales allí presentes, la dotación de los parques propuestos por el POT en el sistema estructurante de espacio público, y la consecución de una red vial articulada a la avenida primera. Como estrategia, se decide diferir la operación hasta contar con todo el sistema de acueducto y el diseño del plan parcial de iniciativa pública que es necesario. Igualmente, aplicar los instrumentos de reajuste de tierras, valorización, reparto equitativo de cargas y beneficios, valorización y plusvalía.</p>	<p>No se formulan planes parciales para desarrollar esta zona que, por la vía del libre mercado y la especulación del suelo, se ha consolidado para estratos medios y altos.</p> <p>La recuperación ambiental se ejecutó parcialmente.</p> <p>No se concreta lo pretendido en cuanto a calidad del espacio público. Tras numerosos tropiezos se culmina la avenida primera, también conocida como Universitaria.</p>
<p>Operación acceso sur (art. 326). Mediante un plan parcial de iniciativa pública se apunta a reformar el sector, desarrollarlo como un polo, dotarlo de equipamientos recreativos acordes, proteger el recurso ambiental que es la quebrada San Antonio, estructurar el espacio público y controlar los usos compatibles a la vivienda. Además, se busca reubicar el complejo de servicios del sur, construir una doble calzada en la Avenida Oriental y fomentar la renovación urbana. Pueden emplearse todos los instrumentos definidos para un plan parcial.</p>	<p>Ninguna de las iniciativas se lleva a cabo.</p>

---

Operación recuperación de cárcavas del área urbana (art. 327). Se concibe desde un enfoque geomorfológico y con la finalidad de incorporarlas al sistema de espacio público de recreación pasiva y paisajismo, mitigar su vulnerabilidad y peligros asociados, y reubicar a la población asentada allí, pues son áreas de riesgo. Se propone un proyecto ambiental, educación en esta materia y obtener recursos externos. Para lograrlo, se prevé adquirir los inmuebles, hacerlos bienes públicos y ofertar VIS a quienes habitan en zonas riesgosas.

Se realizan acciones parciales en cárcavas del occidente. En las del oriente tienen lugar algunas intervenciones de iniciativa privada dirigidas a la recuperación geomorfológica que permita hacer los terrenos aptos para enclaves de vivienda de lujo. Igualmente, se construyen urbanizaciones y equipamientos sin tratamientos adecuados de cada lugar y se incrementa la vivienda marginal en sitios de riesgo. No se conocen proyectos de espacio público como los planteados.

---

Operación urbanística eje de estudiantes (art. 328). Con una franja especializada, deportiva y universitaria, situada entre el río Jordán y la Avenida Oriental, se articula un sistema de espacios públicos con usos compatibles que incorpore, a la vez, alternativas de transporte sobre la vía férrea. Como nombre se escoge "Parque de la ronda del río". Se espera atraer actividades compatibles por medio de incentivos tributarios, se relocalizan las que no lo sean y se captan recursos por valorización y plusvalía.

Se elaboran propuestas académicas relacionadas con el proyecto del parque y con el transporte público alternativo. Más allá de esto, no se dan avances. Aparte del mejoramiento de instalaciones deportivas para los Juegos Nacionales del 2000, no se incrementan las dotaciones ni se concretan las vías necesarias.

---

Avenida Universitaria y río Jordán (art. 329). Construcción de los interceptores de aguas residuales para recuperar el río, desarrollo de la avenida con una ciclopista y del parque lineal del afluente. Como instrumentos se consideran la inversión directa en servicios públicos, la valorización de predios gracias a la vía y planes parciales para obtención de suelo.

Hay propuestas académicas relacionadas con el proyecto del parque. Se realizan fragmentos de la ciclovia en la ronda del río, sin que exista un diseño completo con las características indicadas. Tras varios tropiezos se culmina la Avenida Universitaria, sin ciclopista ni aceras. No se aprueban planes parciales en la zona.

---

Operación rural para el manejo del entorno regional y la vecindad (art. 330). Dado el crecimiento de Tunja sobre los municipios vecinos y la posibilidad de absorberlos, se plantea la idea de una ciudad-región que permita aminorar los impactos negativos y preservar los recursos ambientales del territorio a través de estrategias de convenios intermunicipales y la asociación de municipios, de tal forma que se gestionen proyectos e inversiones conjuntas.

No se conocen iniciativas orientadas a materializar este planteamiento. Por el contrario, se presentan problemas entre Oicatá y Tunja por el relleno sanitario.

---

Operación de consolidación de la ciudad incompleta. Zona suroriental (Patriotas, San Francisco, batallón) y zona noroccidental (J. J. Camacho, J. A. Galán, Buena Vista). Propuesta para ejercer control sobre terrenos vacantes por medio del incentivo a la producción de VIS y la declaratoria de construcción prioritaria en terrenos que no cumplan una función social. Además, se realizan obras con participación de las comunidades de cada sector y un plan de mejoramiento de viviendas existentes.

Aunque ya estaba en marcha antes de la formulación del POT, se culmina el proyecto de vivienda de Ciudad Jardín y su segunda etapa (Pinos de Oriente), gracias a subsidios de vivienda estatales, pues esta es una iniciativa pública. La dotación de servicios públicos se da con posterioridad a la ocupación de las casas. Se construyen urbanizaciones de vivienda social gracias a promociones privadas dispersas que captan recursos de subsidios del Inurbe, tanto en el norte como en el sur. No se conocen planes de mejoramiento de vivienda ni declaratorias de construcción prioritaria. Varios terrenos permanecen vacantes, sin desarrollo alguno.

---

Fuente: la autora a partir del POT 2001

En lo referente a las acciones estratégicas a corto plazo, descritas en el artículo 333, se tiene: implementación de planes parciales para zonas específicas; parque longitudinal del río Jordán y continuación de la Avenida Primera; interceptores de este río como parte del plan maestro de acueducto y alcantarillado. Solo se avanzó en esta última, si bien ya existían proyectos antes del POT.

La evaluación efectuada permite concluir la escasa relación entre planeamiento urbanístico y desarrollo real de la ciudad. A pesar de existir planes previos, una experiencia de alcances ambiciosos como el POT no se había producido. Es una intervención con diversas dimensiones, lo cual ha sido común en Latinoamérica:

Las prácticas recientes del ordenamiento territorial en sus distintas escalas y articulaciones están asociadas a múltiples factores, entre los que se destacan la tradición en materia de planificación, la continuidad de las políticas públicas, la capacidad institucional de gestionar el suelo y, sobre todo, la capacidad de interlocución entre los modelos de ordenamiento y los intereses de los sectores económicos y el mercado. Por ello, son constantes los conflictos territoriales en los territorios urbanos, rurales y rururbanos, donde no hay un diálogo asertivo entre políticas de ordenamiento, prácticas territoriales e intereses económicos. (Torres-Tovar, 2016, p. 8).

Los problemas enfrentados por el POT de Tunja pueden asociarse con una noción y un hábito prevalecientes que Maldonado Copello (1999) expone así:

La concepción del interés general es en nuestra sociedad una de las más claras expresiones de lo que la literatura anglosajona denomina el síndrome de nimby (not in my back yard) que asume que las colectividades y los municipios solo tienen obligaciones, pero no derechos, y esta es una creencia profundamente arraigada en los diferentes sectores sociales. En general, lo que parece predominar es un "régimen de ilegalidades negociables", una negociación, interpretación y adecuación permanente y particular de las reglas de juego (p. 50).

Es posible enumerar de manera puntual esos evidentes problemas del POT:

- Insuficiente preparación técnica para lograr que la formulación se enmarcara en los términos definidos por la *Ley 388 de 1997*.
- Inexperiencia local, regional y nacional en el tema.
- Su poca aceptación por parte de alcaldes y concejales, a quienes correspondía ejecutar lo formulado y planteado.
- Escasez de recursos financieros para acometer los proyectos.
- Falta de voluntad política para desarrollarlo.
- Confrontación entre afectados y beneficiados por las propuestas.
- Mínima coordinación intersectorial entre las instituciones con alguna injerencia en llevar a la realidad lo establecido, pues cada una se concentró en sus propios proyectos, conforme a sus intereses particulares y en momentos distintos.
- Limitada incidencia del POT en los planes

de desarrollo de los alcaldes y en los planes anuales de inversión<sup>42</sup>.

- Desconocimiento y violación de las normas, por parte de arquitectos y constructores, al emprender proyectos urbanísticos.

- Debilidad de la administración en varios frentes: para implementar medidas efectivas de control urbano, agilizar la formulación de planes parciales, elaborar fichas normativas y revisar el POT para ajustarlo a nuevas necesidades.

- Imposibilidad de aplicar la primacía del interés general sobre el particular.

No obstante, también se advierten logros valiosos conseguidos tras su aparición:

- Permitió consolidar bases de datos confiables para los ejercicios posteriores, así como una cartografía sistematizada.

- Inició procesos participativos de reflexión sobre el futuro de la ciudad.

- Contribuyó a generar mayor conciencia en cuanto a la noción de lo público, como también a sentar las bases de una cultura del planeamiento.

- Fue determinante para iniciar y continuar acciones de preservación y mejoramiento medioambiental.

- Fortaleció el análisis sobre el tema de la ciudad-región al entender, por una parte, el impacto de Tunja sobre los pequeños municipios vecinos y la posibilidad de absorberlos<sup>43</sup> y, por otra

---

<sup>42</sup> Evaluaron los POT de Boyacá" es el título de una nota de prensa que, a propósito de las primeras reuniones del proceso "Caracterización de las tendencias poblacionales en la región del Alto Chicamocha para el fortalecimiento de los procesos de planeación participativa en el ordenamiento territorial", señala el divorcio entre los POT y los planes de desarrollo. Estas acciones hacen parte del proyecto "Fortalecimiento de la dimensión poblacional en el ordenamiento ambiental y territorial", liderado por el Ministerio del Medio Ambiente y en el que 18 municipios boyacenses de las provincias de Centro, Tundama y Sugamuxi comparten sus opiniones. El proyecto, que busca conocer la movilidad de la población de estas localidades y el grado de participación ciudadana en la elaboración de los POT, es apoyado por el Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA) y se realiza en otras regiones de Colombia, además del Alto Chicamocha: las áreas metropolitanas del Valle de Aburrá y de Barranquilla, varios poblados del Atlántico, el Magdalena Medio, la sabana de Bogotá y el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. El trabajo completado revela la existencia de conflictos en la implementación del POT en numerosos lugares. (*El Tiempo*, enero 17 de 2003, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1033119>).

<sup>43</sup> *El Tiempo* (octubre 23 de 1998), presenta una nota que ilustra ese impacto y el interés por gestionarlo: Una nueva ciudad, una sola región, con un solo propósito: buscar la solución de problemas y necesidades comunes como educación, salud, vías y transporte, es el objetivo de la propuesta del Concejo Municipal de Tunja (párrafo 1) Ciudad-región, explicó Libardo Carvajal Hormaza, presidente del Concejo de Tunja, es la integración en una sola región de los municipios de la provincia Centro, algo así como crear un solo frente para unir esfuerzos y recursos (párrafo 3). (Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-848934>).

La fusión entre los pueblos del área de influencia de Tunja y esta ciudad también genera inquietud. *Entérese* (nro. 641, febrero 29 de 2004), informa sobre las jornadas de sensibilización promovidas por la Personería tunjana, en las cuales se discute la existencia misma de esos municipios ante su eventual disolución.

parte, la atracción de Bogotá sobre su área de influencia, que amenaza con debilitar la ejercida por la capital de Boyacá<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Bogotá lidera una propuesta para constituir una ciudad-región con municipios de Tolima, Meta, Boyacá y Cundinamarca. Para consolidar esta agrupación se requieren obras de infraestructura como la doble calzada BTS y el corredor férreo, que mejoraría la conexión entre Boyacá y la capital del país, mientras que proyectos similares se harían con las demás regiones. En 2004 la iniciativa sufre un revés jurídico:

En el que representa el más duro golpe al proceso de conformación del modelo de ciudad-región, la Corte Constitucional tumbó la reforma que había autorizado a Bogotá, Cundinamarca y los departamentos contiguos a asociarse en una región administrativa y de planificación (párrafo 1).

El alcalde Luis Eduardo Garzón dijo que la decisión de la Corte no frenará los procesos de coordinación y consolidación con los gobernantes de la región ni con el Gobierno nacional (párrafo 4).

Al margen de los problemas de forma, ni el Gobierno nacional ni el Congreso han retrocedido en el tema de ciudad-región, afirmó el mandatario. Garzón aseguró que se seguirán generando situaciones de hecho con las autoridades vecinas. Explicó que ya se ha reunido con los gobernadores de Cundinamarca y Boyacá, y con los alcaldes de Tunja y Villavicencio, y que próximamente lo hará con otros mandatarios (párrafo 5). (*El Tiempo*, abril 3 de 2004, disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1577818>).

En el editorial “Ciudad-región, sin rumbo para Boyacá”, Ricardo Díaz sostiene que existe un consenso entre la academia, la clase política, la clase popular y el estamento gobernante para adoptar el modelo de Bogotá ciudad-región. Una de las razones sustanciales radica en que mientras Boyacá no diseñe una solución propia para superar su atraso, se verá en la obligación de continuar su dependencia sin discusión de cuanto imponga el Distrito Capital. Ahora bien, es un proyecto que se espera aplicar en 2015 y en realidad no está pensado para el departamento sino para proyectar a la capital colombiana en la escena internacional:

como desarrollar este tipo de procesos no mueve masas electorales, a quién le va a interesar convertir al departamento en un ente productivo. (párrafo 6).

Por lo anterior tiene que conformarse un comité encargado exclusivamente de este tema y liderar los procesos más convenientes para establecer el modelo de región que concatene con el de ciudad-región, pero sobre todo con las necesidades de nuestro departamento. (párrafo 7). (*El Tiempo*, marzo 9 de 2004, disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1504103>).

La propuesta recibe enorme interés por el volumen de mercado posible y el potencial político, pero implica serios esfuerzos de coordinación. Para tratar tanto los retos como las bondades se organizan encuentros:

la Presidencia del Senado de la República, la Fundación Konrad Adenauer y los bisemanarios Boyacá 7 días, Llano 7 días y Tolima 7 días reúnen en el Foro Ciudad-región: interacción y desarrollo, a expertos, alcaldes y gobernadores de cada una de las regiones para discutir las fortalezas, amenazas y oportunidades que plantea este desafío (párrafo 3). (*El Tiempo*, abril 8 de 2005, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1682539>).

### 3.4 RIESGOS Y AMENAZAS QUE AFECTAN EL CRECIMIENTO Y ORIGEN DE SU GESTIÓN

La ciudad inicial –hoy el centro histórico de Tunja– se asentó en zonas altas del territorio, eventualmente atravesadas por zanjones o cursos de agua que permanecían secos durante parte del año, mientras que en períodos de lluvias llevaban el líquido hacia el valle. Este contenía humedales naturales cuyo crecimiento era regulado por los ciclos de temporadas lluviosas y secas. En los alrededores de ese núcleo antiguo también se encontraban zonas áridas con problemas de desertificación por cárcavas. Cuando a lo largo del siglo XX la urbanización no planificada supera ampliamente el asentamiento histórico, se construyen urbanizaciones en los terrenos de zanjones y cárcavas y se rellenan los humedales del valle para facilitar la ocupación residencial de todas las clases.

Durante el tiempo en que nadie ocupaba esos sitios, los fenómenos naturales no causaban desastres. Luego, en la medida que paulatinamente los asentamientos crecen, así también aumentan los riesgos<sup>45</sup>. Un ejemplo son los deslizamientos y las inundaciones que se producen con las lluvias fuertes (figuras 33, 34 y 35).

Figura 33. Polideportivo del barrio El Consuelo, dañado por lluvias



Fuente: *El Diario*, nro. 56, octubre 16 de 1996, p. 2

<sup>45</sup> Para que haya riesgo se precisa la combinación de dos fenómenos: la existencia de una amenaza y una población que puede ser afectada por esta.

**Figura 34. Inundaciones en 2003**



p. 1



p. 5



En este de varias viviendas en el barrio Mesopotamia se inundó por causa de la brecha aguazero que cayó sobre la ciudad este lunes (ayer).



En este sector, donde está ubicado el puente de ingreso al barrio Santa Inés, al pararse, se presenta el problema de represamiento de agua.

p. 5

Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 861, noviembre 11 al 13 de 2003, p. 1 y 5.



**Figura 35. Desastres en 2005**



Fuente: *Boyacá 7 días*, noviembre 22 de 2005, p. 3 y 4.

Los deslizamientos afectan mayoritariamente a la población marginal ubicada en las montañas y causan daños más graves que los generados por inundaciones. Estas, por el contrario, golpean en el valle a los estratos altos<sup>46</sup>. En cualquier caso, se evidencia una contundente falta de planeamiento, pues las calamidades se derivan de haber autorizado o tolerado la urbanización inapropiada. Durante el periodo, 1995, 2004 y 2005 son los años en que estos problemas son mayores.

La irresponsabilidad de los promotores y constructores de las urbanizaciones formales se refleja en la falta de previsión ante los daños y perjuicios que podían sobrevenir al edificar viviendas en zonas con riesgos potenciales, como también en pasar por alto las adecuaciones técnicas necesarias para evitarlos. Al mismo tiempo, la poca autoridad de las entidades a cargo de la planificación queda patente al aprobar proyectos insuficientemente estudiados. Cuando aparecen los desastres, los costos para atenderlos son mucho más altos que su prevención.

---

<sup>46</sup> *El Tiempo* (julio 6 de 2005), publica el artículo "En Tunja proliferan casas en zonas de riesgo": Según el Comité Local para la Atención de Emergencias (Clopad) las áreas de mayor vulnerabilidad son las siguientes: (párrafo 17).

La parte plana del valle del río Jordán y La Vega, donde se ha generado crecimiento y desarrollo urbanístico incontrolados, haciendo vulnerable esta zona y situando en alto grado de afectación directa a los barrios: Villa Olímpica, Doña Limbania, La María y el conjunto residencial Los Urapanes. Así mismo, se considera en zona de riesgo a las urbanizaciones Villa Universitaria, Los Lirios, Mesopotamia, La Pradera, Pozo de Donato, Santa Inés, Remanso de Santa Inés, Terrazas de Santa Inés, Quince de Mayo y las Quintas de Tunja. En riesgo parcial se consideran los barrios Villa Bachué, Doña Eva, Bochica, El Jordán, Los Patriotas, Fuente Higueras y Jorge Eliécer Gaitán. También se han detectado áreas del centro de la ciudad cuyo deficiente sistema de drenaje ha permitido inundaciones como es el caso de Las Nieves y El Carmen. (párrafo 18). (Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1961438>).

Además, una carta publicada por el periódico *Boyacá 7 días* el 16 de abril de 1999, firmada por Hugo Moreno con el título "Problemas de Tunja"<sup>47</sup>, denuncia la presencia de basura y escombros sobre los cauces de los ríos y alerta sobre tres graves situaciones vinculadas con el levantamiento de construcciones violatorias de las normas de aislamiento mínimo sobre los cuerpos de agua y que, sin contar con licencias de construcción, poseen conexión de servicios públicos. De esto se deduce la complicidad de las autoridades y la ausencia de conciencia sobre los peligros a los que pueden enfrentarse los residentes, en estos casos, invasores.

Otra realidad alarmante es la relacionada con las cárcavas, según informa *Boyacá 7 días* (nro. 865, noviembre 25 al 27 de 2003), ante lo cual a la empresa Sera Q. A. le corresponde poner en marcha un programa piloto de recuperación que se prolonga hasta el año 2004, como parte de la solución a las problemáticas asociadas con inundaciones (figura 36). Dentro de estas dificultades también se encuentra el hundimiento de las antiguas bóvedas de alcantarillado, como sucede en el Parque Santander de acuerdo con lo reportado por el mismo periódico (nro. 1039, agosto 2 al 4 de 2005), emergencia que debía ser atendida por la firma mencionada en vista del peligro inminente (figura 37).

*Boyacá 7 días* (nro. 1040, agosto 5 al 8 de 2005) hace eco de un factor de riesgo más que si bien no se asocia con cárcavas y los efectos de las lluvias, pone igualmente de manifiesto los vacíos en la planeación: el paso de trenes puede ser una causa principal del agrietamiento y deterioro de varias viviendas situadas en la ronda del ferrocarril, lo cual cabía esperar antes de que estas se construyeran en dichos terrenos. Sin embargo, así se permitió (figura 38).

**Figura 36. Modelo piloto para tratar las cárcavas de Tunja**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 865, noviembre 25 al 27 de 2003, p 10

<sup>47</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-960735>.

**Figura 37. Sección del cráter causado por hundimiento asociado a bóvedas**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1039, agosto 2 al 4 de 2005, p. 4

**Figura 38. El tren como factor de riesgo de viviendas cercanas a su ronda, debido a vibraciones y contaminación auditiva**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1040, agosto 5 al 8 de 2005, p. 10

## 4. SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS

Este capítulo estudia la dotación de servicios públicos domiciliarios. Una novedad respecto a los periodos previos es la concesión de estos, para su administración y manejo, a firmas privadas que, no obstante, desaparecen<sup>48</sup>. En todos los casos, los procesos están precedidos de crisis y escándalos asociados con la corrupción de las empresas públicas que estaban a cargo de la prestación.

Para el pensamiento neoliberal que se campea en el país hace más de una década, no tiene derecho a existir sino aquello que produzca rentabilidad económica en un entorno de competitividad, sin tener en consideración las condiciones de desarrollo desigual de nuestra sociedad. Así, gradualmente se han ido sacando del campo de las responsabilidades del Estado todos los servicios básicos y se han sometido al régimen de la competencia. Se habla hoy de la educación, la salud, la vivienda, los servicios públicos, la recreación, como problemas de mercado. Dentro de esta lógica los usuarios o beneficiarios ahora pasan a llamarse clientes. (Arango, 2001, p. 26).

Estos cambios son facilitados por el marco legal que se resume en el cuadro 20.

**Cuadro 20. Marco legal de la prestación de servicios públicos**

1993	Ley 60	Determina las competencias municipales en materia de prestación de servicios públicos domiciliarios, el manejo de las áreas de riesgo por desastres naturales y el control de los equipamientos de acopio.
1994	Ley 142	Régimen de prestación de servicios públicos domiciliarios.

Fuente: la autora a partir de Massiris (1999)

### 4.1 ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO

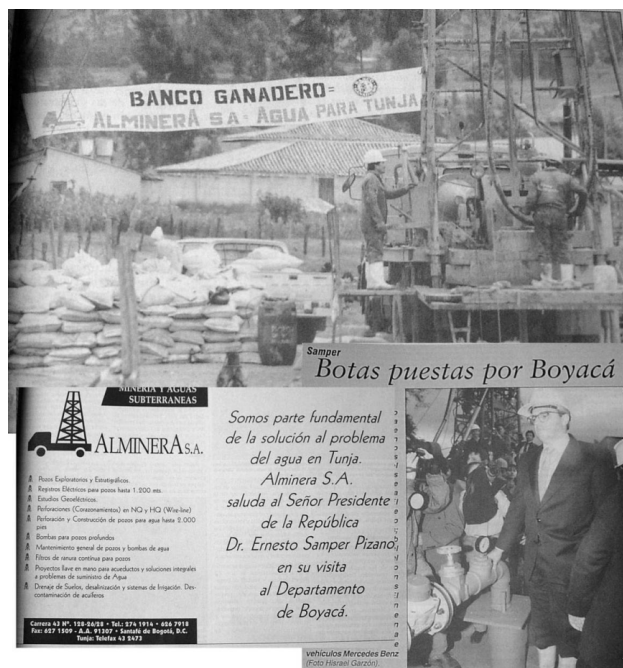
En este periodo, la problemática histórica del suministro de agua encuentra una solución, gracias a la concesión entregada a la compañía Sera Q. A.<sup>49</sup>. Juntamente con el nuevo marco legal y los proyectos orientados a privatizar empresas del sector público en el país, la aguda crisis que en 1996 experimenta Tunja en este servicio lleva a considerar el cambio en su manejo como la salida apropiada. Esa emergencia habría sido menor si la administración municipal hubiese puesto en funcionamiento los pozos profundos perforados en el pasado, precisamente para afrontar los periodos de verano que, año tras año, disminuían el nivel de la represa Teatinos. Pero no sucedió de esa forma.

<sup>48</sup> En el anexo final se revisan detalladamente las concesiones estatales a particulares entre 1990 y 2005.

<sup>49</sup> Esta razón social cambia a Proactiva Aguas de Tunja S.A. E.S.P. en el año 2008 y nuevamente lo hace en 2018 para pasar a llamarse Veolia Aguas de Tunja S.A. E.S.P.

Las noticias de prensa dejan en claro la rapidez en las licitaciones o en las adjudicaciones de los contratos de perforación de pozos profundos con la empresa Alminera (figura 39), como también en la concesión a Sera Q. A. por 30 años. Estos procesos conllevan a una innegable mejoría del servicio en comparación con lo sucedido a lo largo del siglo, aunque también significan alzas en las tarifas. Tales incrementos, a su vez, derivan en una problemática social.

**Figura 39. Entrega de los primeros pozos profundos por parte de Alminera S.A., durante la visita a Tunja del presidente Ernesto Samper**



Fuente: *El Diario*, nro. 67, octubre 31 de 1996, p. 6 y nro. 69 noviembre 2 de 1996, p. 7

Una señal positiva en materia de alcantarillado es la separación de aguas negras y lluvias, gracias a la construcción de colectores cuyo fin es la descontaminación de los ríos Jordán y La Vega. Así lo indica el semanario *Blanco y Negro* en la nota "Se moderniza la red de alcantarillado", en la que Ulises Ortega se refiere a los trabajos de la segunda fase de dicha obra que cuenta con siete frentes y una inversión de aproximadamente 15 mil millones de pesos (figura 40).

**Figura 40. Modernización de redes de alcantarillado a partir de la construcción de colectores**



Fuente: *Blanco y Negro*, nro. 22, mayo 9 al 15 de 2002, p. 6A

Es notable el manejo para transmitir una imagen de eficiencia, cumplimiento y trabajo orientado a la comunidad, tanto de las empresas privadas contratadas (figura 41) como de los funcionarios protagonistas de los momentos de crisis, de gestionar recursos y de brindar soluciones. Para los gobernantes sometidos a elecciones populares, mantener alto el nivel de popularidad es de suma importancia y para ello la prensa juega un papel de primer orden. De hecho, abundan las declaraciones personales e institucionales de tinte autopublicitario.

Los periódicos locales son escenario de constantes enfrentamientos entre representantes de distintos movimientos, pero la superficialidad

de sus opiniones evita cualquier compromiso significativo. Las declaraciones, en muchos casos contradictorias, permiten entender que sobre la concesión del servicio público de agua, más que información se produjo desinformación y desorientación en el público. Al reproducir ese amplio volumen de apreciaciones opuestas, la prensa contribuye a formar conceptos ligeros. Adicionalmente, los titulares y contenidos tienden a ser amarillistas, poco profundos y difícilmente contrastables.

Por consiguiente, esclarecer las múltiples realidades, determinar la relación costo beneficio de todo el proceso, y dilucidar hasta qué punto hubo corrupción y procedimientos

Figura 41. Nota autopublicitaria de Sera Q. A.

**Construcción Tanque de Almacenamiento Bombeo la Fuente**

actualmente están conectados al bombeo de la fuente y los pozos que se proyectan conducir hasta este punto, con el objetivo que una vez conducidas las aguas de los pozos profundos al bombeo la Fuente por medio de un sistema de bombeo nuevo sean llevados a los puntos de almacenamiento ubicados en las partes altas de la ciudad (Tanque San Rafael) y que allí puedan ser distribuidos por gravedad a la totalidad del sector norte.

Este tanque cuenta con una capacidad de 1300 mts3 dónde se recogerá el agua captada de los pozos: Fuente II, Estadio, Riemonta, UPTC, Fuente I, Parque Recreacional, Belalcázar, Batallón Bolívar. Se construirá allí 2 casetas de bombas, un laboratorio, banco de medidores, una caseta de cloración, un dosificador de cal, tratamiento que se le realizará al agua captada de los pozos con el objetivo de asegurar la calidad de agua en la distribución.

Este proyecto se realizó bajo la normatividad nacional según NSR-98; la categoría del proyecto se cataloga como Intermedio, de igual forma la complejidad del proyecto viene definida por la variabilidad del subsuelo en la zona de la obra que para este caso es baja, de tal forma que el proyecto se clasifica en complejidad 2.

\*Clasificación del proyecto:  
 \* Exploración y Muestreo  
 \* Ensayos de Laboratorio  
 De acuerdo con los resultados de laboratorio, observación, análisis de campo y las necesidades estructurales del proyecto, se genera un estudio geotérmico el cual comprende:  
 \* Descripción visual

\* Morfología y Textura Superficial  
 \* Formación Geológica  
 \* Hidrografía y Niveles Freáticos  
 \* Parámetros Geosísmicos  
 \* Zona de Riesgo Sísmico  
 \* Perfil del Suelo  
 \* Potencial de Licuación

Por otra parte cabe destacar la construcción de los Tanques: El Milagro y el Trío, cada uno con una capacidad de 400 mts3, favoreciendo de esta manera el suministro de agua en los sectores altos del costado occidental de la ciudad.

**CONSTRUCCION TANQUE DE ALMACENAMIENTO - BOMBEO LA FUENTE**  
 Teniendo en cuenta que no existía un tanque de almacenamiento con la capacidad suficiente para recoger el agua extraída de los pozos profundos y como complemento al proyecto de la red interpozos que

Fuente: *El Diario*, nro. 205, agosto de 2000

cuestionables, son tareas que aún demandan atención y análisis.

## 4.2 ALUMBRADO PÚBLICO Y ENERGÍA ELÉCTRICA

Durante este periodo, Colombia atraviesa una crisis energética general que conduce en 1992 a un severo racionamiento de energía en todo el país.

En Boyacá, este servicio es suministrado por la Empresa de Energía de Boyacá (EBSA). Creada en 1955 como Centrales Eléctricas de Tunja, cinco años más tarde cambia su razón social por Electrificadora de Boyacá S.A. y en 1995 adopta su nombre aún vigente. Cuando la Ley 192 de 1994 determina que a partir de 1997 los municipios asuman la operación del

alumbrado público, la Alcaldía de Tunja negocia con la EBSA la posibilidad de hacerlo a través de un concesionario (*El Diario*, nro. 121, julio 31 de 1997). Jairo Aníbal Díaz Márquez, alcalde entre 1998 y 2000, decide continuar con la compañía al menos hasta la expedición del POT, tras lo cual el panorama estaría más claro para evaluar si se suscriben convenios de largo plazo (*El Tiempo*, marzo 31 de 1998)<sup>50</sup>. Aun así, en 1999 se abre una licitación para el manejo por 30 años del alumbrado y este es otorgado a la Unión Temporal Ciudad de Tunja, con el compromiso de cambiar las luminarias instaladas por un sistema de menor consumo energético<sup>51</sup> y no incrementar desmesuradamente las tarifas (*El Tiempo*, abril 20 de 1999)<sup>52</sup>.

---

<sup>50</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-778872>.

<sup>51</sup> *El Tiempo* (noviembre 26 de 1999) publica la nota "Avanza con éxito programa de alumbrado público", en la que se ofrece un recuento de las obras acometidas en dicho año en este frente:

La repotenciación, mantenimiento y alumbrado navideño, han sido las prioridades del trabajo conjunto que viene adelantando la Alcaldía mayor de Tunja en coordinación con la Dirección de Servicios Públicos y Unión Temporal Ciudad de Tunja A.P. (párrafo 1).

Libertador, Obrero, San Ignacio, Terminal, Santiago de Tunja, San Francisco, Centro, Consuelo, Aquimín, Rosales, Santa Inés, Frontera, Fuente V Etapa, Suamox, Kennedy, Américas, Muiscas, Plaza Real, La Florida, San Antonio, Gaitán, Nieves, Remansos de Santa Inés, Mesopotamia, Prados del Norte y La María, han sido los sectores que Unión Temporal Ciudad de Tunja A.P. ha visitado efectuando el control y reposición de luminarias del servicio de alumbrado público. La empresa reportó hasta la fecha la instalación de 760 bombillas con su respectiva infraestructura. (párrafo 2).

De acuerdo a la programación establecida, los trabajos a ejecutar hasta el 31 de diciembre de 1999 serán: repotenciación: barrios Los Muiscas, Libertador, Frontera, Altamira y Cooservicios. (párrafo 3).

Lo anterior demuestra que el Alcalde Mayor de Tunja Jairo Aníbal Díaz Márquez, con estos programas, está dando cumplimiento al anunciado Plan de Reactivación Económica de Tunja, que fue lanzado durante la visita del Presidente de la República Andrés Pastrana Arango. (párrafo 8)

Tunja inicia, en la recta final de la actual administración, la cristalización de proyectos que están generando empleo para los habitantes, y preparando a la ciudad para recibir el nuevo milenio. (párrafo 9). (Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-889122>).

<sup>52</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-961500>.

Las tarifas son motivo de debate en la ciudad, pues mientras la administración sostiene que busca cómo hacerlas favorables para la ciudadanía, la prensa registra protestas por el alto costo del servicio de energía, en especial en 1996<sup>53</sup>.

En 1994, la EBSA realiza un cuestionado negocio relacionado con la unidad 4 de la central termoeléctrica Termopaipa, en un contrato por 20 años que, de acuerdo con *Boyacá 7 días* (febrero 4 de 2005), implica comprar la energía por un valor más costoso del que luego es posible aplicar para venderla. La acumulación de pérdidas derivadas de estas operaciones significó una eventual liquidación.

### 4.3 RECOLECCIÓN DE BASURAS

En 1995, el alcalde Manuel Arias declara una emergencia por la liquidación de la empresa estatal encargada hasta entonces de este servicio. Tras esto, la primera concesión se entrega a la firma Ciudad Limpia, que desempeña su labor entre ese año y 2001. Además de la recolección, se dedica a la construcción del relleno sanitario en el norte de la ciudad, colindante con el pueblo vecino de Oicatá. La segunda concesión inicia en 2001 y se otorga a Servigenerales Ciudad de Tunja S.A. E.S.P (Servitunja), la cual está al frente de la operación del relleno cuando en 2004 es objeto de discrepancias con ese municipio (figura 43).

Como sucede con los otros servicios, la prensa publica notas autopublicitarias de las empresas, registra la crisis de esta recolección, las quejas por el alza de tarifas y las dificultades entre Tunja y Ciudad Limpia por la propiedad del relleno y la imprecisión del contrato inicial, tensión que lleva a una demanda al municipio.

Un caso singular es registrado por *El Diario* del 27 de junio de 1997. La Alcaldía y los habitantes de Los Patriotas y Las Peñitas llegan a un acuerdo para que la basura siga depositándose en zonas de estos barrios, a cambio de inversiones en materia de vías y otras infraestructuras. Ser vecino de depósitos de desechos no es agradable, pero las condiciones de pobreza obligan a aceptar incluso esta clase de propuestas que redunden en algunas mejoras materiales (figura 42).

**Figura 42. Titular: “La basura pidió cacao”**



Fuente: *El Diario*, nro. 109, junio 27 de 1997, p. 5

<sup>53</sup> *El Tiempo*, abril 3 de 1996 (disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-296138>) y *El Diario*, nro. 1, julio 30 de 1996; nro. 21, agosto 27 de 1996.



**Figura 43. Relleno sanitario de Pírgua y conflictos con el Municipio de Oicatá**



Fuente: *Puente Boyacense*, nro. 17, octubre de 2004, p. 3

Con la nueva normatividad ambiental del Ministerio del Medio Ambiente (resoluciones 1045 y 1390), las corporaciones autónomas regionales de Boyacá (Corpoboyacá), Chivor (Corpochivor) y Cundinamarca (CAR) ordenan a 53 municipios de su área de influencia cerrar sus botaderos a cielo abierto y exponer sus planes municipales de gestión integral de residuos sólidos (PGIR). Esto conduce a que se empiece a enviar material de centros poblados cercanos a los rellenos sanitarios de Sogamoso y Tunja. Tal situación genera rechazo local, pues se ve como un irrespeto a la autonomía municipal la obligación de acatar decisiones

provenientes de otras instancias, nacionales y regionales. Según denuncia *Boyacá 7 días* (figura 44), a la concesionaria del servicio en estas ciudades le corresponde recibir basura de Paipa, Chivatá, Cucaita, Siachoque, Samacá, Sáchica, Sora, Soracá, Toca, Tuta, Moniquirá y Tinjacá.

**Figura 44. Más basuras para Tunja, proveniente de municipios vecinos**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1058, octubre 7 al 10 de 2005, p. 8

## 5. ESPACIO PÚBLICO Y VIARIO

Este capítulo estudia los espacios públicos (calles, parques y plazas) que se realizaron o reformaron en el periodo. Se examinan las obras viarias hechas en contraste con las planeadas. Se considera la importancia de las infraestructuras en la morfología adoptada por la ciudad, como ya ocurría desde 1958.

### 5.1 EL VIARIO ESTRUCTURAL DE LA CIUDAD

El análisis de las vías de Tunja debe pasar por las diferentes escalas de estas: nacional, regional, urbana y barrial. Aunque esto sugiera una red robusta, el plan vial es objeto de críticas centradas en su atraso y así lo registra la prensa local.

*El Diario* (nro. 122, agosto 6 de 1997) menciona que un estudio propone realizar el plan en 25 años con una inversión de 75 millones de dólares. De manera fundamental, debe hacerse el desarrollo vial asociado al complejo de servicios del sur, adecuar el centro antiguo para regularizar las secciones de sus estrechos perfiles, acondicionar intersecciones críticas, construir la avenida Hunza para descongestionar la avenida Norte, dar al servicio el sistema circunvalar por el occidente, eliminar el nudo de la glorieta mediante pasos deprimidos y ampliar la dotación de puentes peatonales, mobiliario, paraderos y señalización.

*Boyacá 7 días* (nro. 270, febrero 3 de 1998) indica que este plan debe trazarse a partir de una visión estructural de la ciudad, tras analizar las deficiencias viales. Hugo Arias Castellanos declara en *El Tiempo* (febrero 3 de 1998), su expectativa en cuanto a que la nueva alcaldía elabore un plan vial resultante de dicha visión:

La planificación del crecimiento físico de la ciudad y la definición estricta de los usos del suelo son aspectos fundamentales que el nuevo alcalde ha estudiado, conoce a fondo y que, seguramente, aplicará como bases estrictas e insustituibles para el ordenamiento urbano de la ciudad capital de Boyacá y para que a ésta se le pueda definir su plan vial de obligatorio cumplimiento (...) es mejor no seguir improvisando o actuando ligeramente pues los errores, displicencias y concesiones personalistas a los inversionistas, urbanizadores y constructores hacen daños casi irreparables a los intereses colectivos o traen demasiados costos si alguna autoridad optara por corregirlos.<sup>54</sup>

Los artículos 77 al 88 del POT 2001 proponen formar un sistema vial consistente en cuatro sectores, con centro en la glorieta (art. 84) (plano 19). En cada bloque se ejecutarían las siguientes acciones de escala urbana general:

---

<sup>54</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-804094>.

### Bloque suroccidental

- Ampliación de las carreras 14 y 15 con doble calzada y separador;
- Ampliación de la Avenida Colón a dos calzadas con separador;
- Proyecto Paseo de los Presidentes en su primera etapa;
- Transversal 20 como vía para cierre por el occidente.

### Bloque suroriental

- Ampliación a doble calzada de los ejes viales de la vía del Progreso;
- Terminación de la avenida Los Patriotas y empalme con la vía a Soracá;
- Eje vial paralelo al canal del río Jordán, con protección ecológica;
- Ejes viales paralelos a la línea férrea.

### Bloque noroccidental

- Prioridad en la construcción de la avenida Juan José Rondón;
- Ejes viales en sentido occidente oriente.

### Bloque nororiental

- Avenida Norte;
- Futura calle 80;
- Proyecto doble calzada;
- Ejes viales transversales, como las calles 47, 53 y 64.
- Terminación al norte de la Avenida Universitaria.

Adicionalmente, se proyecta una serie de intercambiadores viales:

- Avenida Sur – Carrera 14
- Avenida Oriental – Avenida Suárez (Hongos)
- Avenida Oriental – Avenida Los Patriotas
- Avenida Oriental – Calle 17
- Avenida Oriental – Vía batallón – Calle 24
- Glorieta Norte
- Diagonal 38 – Carrera 16
- Avenida Norte – Calle 47 – Puente Las Quintas
- Avenida Norte – Calle 53
- Avenida Norte – Calle 64

La realidad demuestra que hasta el año 2005 se avanzó poco en lo planeado. Las realizaciones durante este periodo se reducen a:

- Variante de la doble calzada BTS: se alcanza a completar un tramo de calzada simple en el sur de la ciudad;
- Avenida Primera o Universitaria;
- Rehabilitación de las avenidas Oriental y Norte;
- La nueva salida hacia Soracá, desde la avenida Los Patriotas;
- Avenida Norte – Calle 47 – Puente Las Quintas;
- Fragmentos de circuitos en vías menores. Se busca estructurar así una malla en distintos sectores y superar la dependencia lineal de los barrios respecto a arterias principales como la Avenida Norte y la Oriental.

Aun así, cada administración intenta presentar un balance positivo. Un ejemplo es el alcalde Pablo Guío, quien al culminar su mandato en 2003 evalúa sus obras en materia de vías en un informe especial publicado por *Boyacá 7 días* (nro. 833, agosto 5 al 7 de 2003) con motivo del aniversario 464 de Tunja. Guío destaca 24 km construidos, al tiempo que se refiere a la promesa de terminación de la Avenida Universitaria y la ampliación de la salida a Villa de Leyva.

**Figura 45. Repavimentación en la Avenida Norte**



Fuente: *El Diario*, nro. 15, agosto 17 de 1996, p. 2

### Plan Vial y realizaciones durante el periodo 1990-2005

EVALUACIÓN 2005

Cod	Descripción	Realización
<b>Bloque suroccidental</b>		
1	Proyección de las carreras 15 y 16 a doble calzada con separador	No
2	Proyección de la Avenida Córdova con calzadas con separador	No
3	Proyecto Páramo de los Páramos en su primera etapa	No
4	Proyección de vías de acceso a la zona rural	No
<b>Bloque suroccidental</b>		
5	Proyección de vías de acceso	No
6	Proyección de la Avenida los Páramos - proyecto Via Suroccidental	No
7	Proyección de la Avenida los Páramos - proyecto Via Suroccidental	No
8	Proyección de la Avenida los Páramos - proyecto Via Suroccidental	No
9	Proyección de la Avenida los Páramos - proyecto Via Suroccidental	No
10	Proyección de la Avenida los Páramos - proyecto Via Suroccidental	No
<b>Bloque noroccidental</b>		
11	Prioridad en la construcción de la avenida Juan José Rondón	Proyectada
12	Ejes viales en sentido occidente oriente	Realizada
<b>Bloque nororiental</b>		
13	Proyección de vías de acceso	No
14	Proyección de vías de acceso	No
15	Proyección de vías de acceso	No
16	Proyección de vías de acceso	No
17	Proyección de vías de acceso	No
18	Proyección de vías de acceso	No
19	Proyección de vías de acceso	No
20	Proyección de vías de acceso	No
21	Proyección de vías de acceso	No
22	Proyección de vías de acceso	No
23	Proyección de vías de acceso	No
24	Proyección de vías de acceso	No
25	Proyección de vías de acceso	No
26	Proyección de vías de acceso	No
27	Proyección de vías de acceso	No
28	Proyección de vías de acceso	No
29	Proyección de vías de acceso	No
30	Proyección de vías de acceso	No
31	Proyección de vías de acceso	No
32	Proyección de vías de acceso	No
33	Proyección de vías de acceso	No
34	Proyección de vías de acceso	No
35	Proyección de vías de acceso	No
36	Proyección de vías de acceso	No
37	Proyección de vías de acceso	No
38	Proyección de vías de acceso	No
39	Proyección de vías de acceso	No
40	Proyección de vías de acceso	No
41	Proyección de vías de acceso	No
42	Proyección de vías de acceso	No
43	Proyección de vías de acceso	No
44	Proyección de vías de acceso	No
45	Proyección de vías de acceso	No
46	Proyección de vías de acceso	No
47	Proyección de vías de acceso	No
48	Proyección de vías de acceso	No
49	Proyección de vías de acceso	No
50	Proyección de vías de acceso	No

CATEGORÍA	ACCIÓN	SÍMBOLO	CÓDIGO	Km	%
VIA NACIONAL EXISTENTE - ASFOCADAS		VNE_A	33	1,86	
VIA NACIONAL PROYECTADA - DISEÑO		VNP_D	6,80	2,46	
VIA REGIONAL EXISTENTE - ASFOCADAS		VRE_A	1,68	1,60	
ARTERIA EXISTENTE - ASFOCADAS		ARE_A	24,76	32,74	
ARTERIA EXISTENTE - IMPERMEABLE		ARE_B	38,84	34,70	
ARTERIA PROYECTADA - DISEÑO		APD_D	6,20	2,15	
ARTERIA PROYECTADA - CONSTRUCCIÓN		APD_C	1,13	0,37	
SECTORIAL EXISTENTE - ASFOCADAS		SE_A	1,12	2,27	
SECTORIAL EXISTENTE - IMPERMEABLE		SE_B	12,36	1,71	
SECTORIAL PROYECTADA - DISEÑO		SPD_D	0,50	1,17	
SECTORIAL PROYECTADA - CONSTRUCCIÓN		SPD_C	0,15	1,10	
BUENAS EXISTENTE - IMPERMEABLE		BUE_M	8,97	0,24	
BUENAS PROYECTADA - DISEÑO		BPD_D	30,78	10,44	
BUENAS PROYECTADA - CONSTRUCCIÓN		BPD_C	0,00	0,00	
COLECTORA EXISTENTE - ASFOCADAS		CE_A	1,73	1,60	
COLECTORA EXISTENTE - IMPERMEABLE		CE_B	0,00	0,00	
COLECTORA PROYECTADA - DISEÑO		CPD_D	8,70	3,47	
COLECTORA PROYECTADA - CONSTRUCCIÓN		CPD_C	0,00	0,00	
TERMINAL DE PASAJEROS		NT	1,10	1,44	
ACERQUADO		VA	1,10	1,44	
ACERQUADO IMPERMEABLE		VI	1,10	1,44	

Vías colectoras en el sector José Joaquín Camacho y Colinas del Norte



CONEXIÓN VIAL OCUERAS NORTE

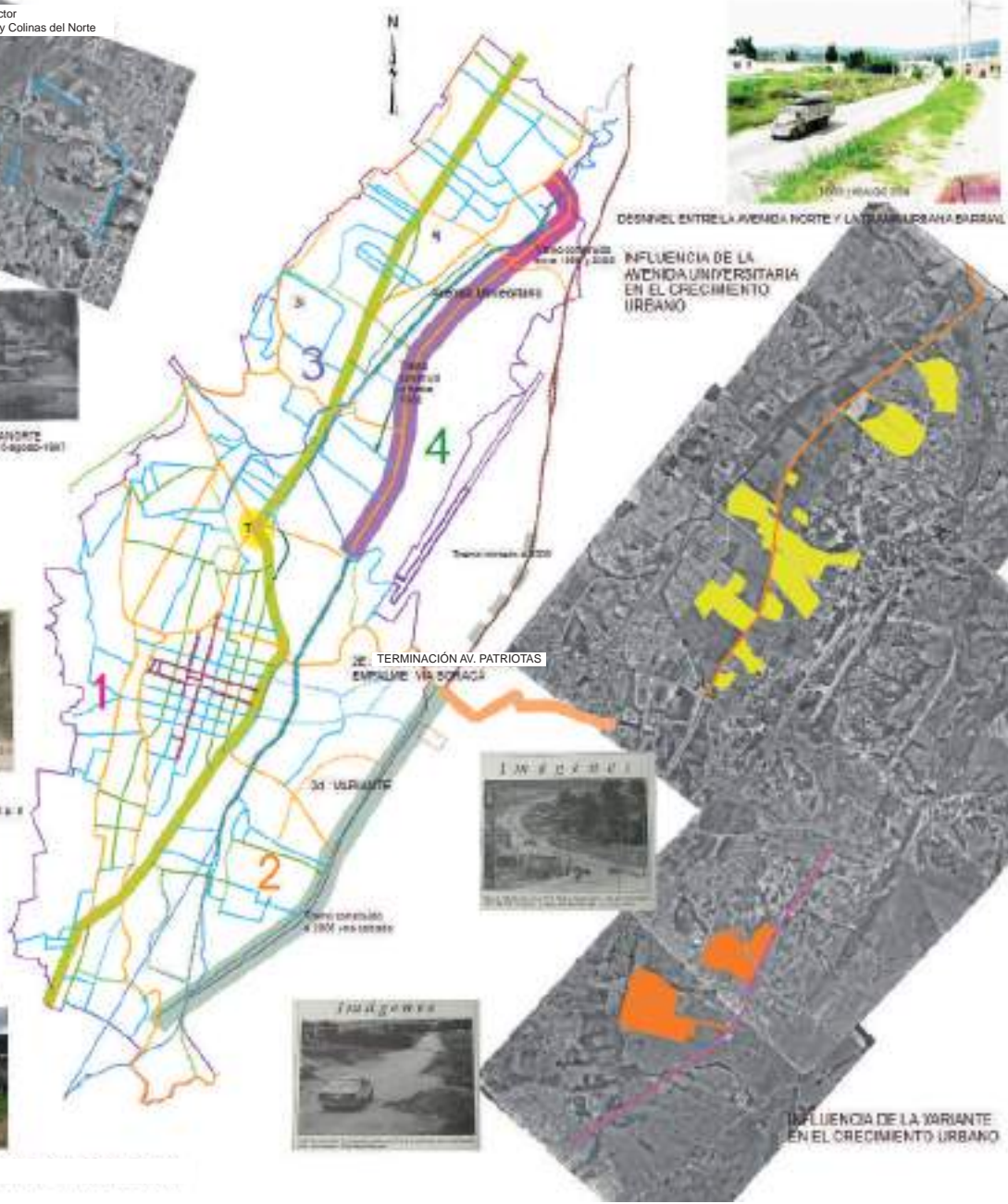




Figura 46. Algunas realizaciones viales del año 2003



Nro. 833, agosto 5 al 7 de 2003, p. 6



Nro. 833, agosto 5 al 7 de 2003, p. 7



Nro. 875, diciembre 30 de 2003 a enero 1 de 2004, p. 4.



Nro. 875, diciembre 30 de 2003 a enero 1 de 2004, p. 4.



Nro. 875, diciembre 30 de 2003 a enero 1 de 2004, p. 4

Fuente: *Boyacá 7 días* (números 833 y 875)



### 5.1.1 Variante doble calzada (BTS)

Durante este periodo, la vía que incide en la morfología y la expansión de Tunja es la variante de la carretera nacional doble calzada BTS. Aunque no se termina todo el conjunto proyectado, su culminación es segura y su alto impacto en el tamaño de la ciudad es predecible. El análisis de las tendencias de crecimiento, realizado a partir del estudio de la historia urbana, permite prever que con esta obra le sucederá a la capital departamental algo similar a lo ocurrido cuando, en su momento, la Avenida Norte propició una expansión en árbol, con desarrollos aislados e inconexos entre sí y altamente dependientes de un solo corredor vial.

En consecuencia, como ya ha acontecido, es probable que se generen crecimientos por fuera del límite oriental, en tanto persista la interpretación de las normas por parte de los curadores urbanos, la presión de los propietarios del suelo para desarrollar el territorio según sus intereses, y la debilidad manifiesta de la administración en el ejercicio del control urbano.

El trazado de la variante también visibiliza e incorpora al interior de la ciudad los crecimientos marginales del costado oriental de la loma del aeropuerto. Además, parece inducir la percepción de que se trata del límite urbano y esto trae, como efecto, la ampliación del área disponible para la expansión, con la incorporación de más terrenos vacantes a la oferta de

suelo. No se trata del perímetro urbano legal, pero lo es "virtual". Es algo recurrente en la evolución de estos perímetros: sus cambios son generalmente provocados por situaciones de hecho.

*Boyacá 7 días* (nro. 28, mayo 13 al 20 de 1994), da cuenta del estado de la obra en 1994. Los 2300 millones de pesos necesarios para cuatro de los 12 km proyectados se consiguen gracias a un convenio interinstitucional entre el Ministerio de Transporte, Invías y la Alcaldía de Tunja. Se dan avances en la adquisición de 11 predios y la proyección de otros 20, así como en la cesión de una franja de terreno (comprendida entre las intersecciones con la vía a Soracá y con la vía a Toca) por parte de la Gobernación.

Igualmente, es pertinente mencionar que los fragmentos viales concretados durante este periodo tienen incidencia directa en el crecimiento de los barrios del sur, pues generan progresión hacia sus bordes y facilitan una mejor accesibilidad en comparación con la malla vial existente.

**Figura 47. Obras para la variante o perimetral en 1994**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 28, mayo 13 de 1994, p. 5

### **5.1.2 Avenida Primera o Universitaria**

Después de un largo y complicado proceso, la avenida se culmina en este periodo y favorece la aparición de una zona de reserva para el desarrollo del nororiente, la cual se orienta al mercado de estratos medios y altos debido a los altos costos en que se desenvuelve la oferta y la demanda inmobiliaria.

En 1997, la edición de *El Tiempo* del 14 de noviembre<sup>55</sup> informa que a manera de canje por el impuesto de valorización, los propietarios de parcelas aledañas a la vía efectúan una cesión de terrenos, lo cual es calificado por la Alcaldía como un gesto que facilita a la ciudad un alto ahorro en la compra de esas áreas. Sin embargo, la cesión todavía no se había legalizado en 2004<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-699516>.

<sup>56</sup> En la nota "Avenida Universitaria, propiedad privada", aparecida en *El Tiempo* del 12 de marzo de 2004, los 15 propietarios de los terrenos por donde pasa la vía denuncian que las cesiones de áreas que realizaron para la obra no se han legalizado. Esta dilatación del proceso ha sido común a varias alcaldías:

Manuel Arias Molano, quien comenzó la construcción de la vía y la dejó inconclusa por falta de recursos. (párrafo 4).

Jairo Aníbal Díaz, quien, durante los tres años de su gobierno, se mostró interesado en el tema, sin embargo sus buenas intenciones no se reflejaron en la oficialización de documentos ni en la continuidad de la obra. (párrafo 5).

Luego llegó Pablo Antonio Guío, quien finalizando su administración contrató a la Cooperativa Coomente, para terminar la obra, sin embargo, tampoco legalizó la cesión de áreas. (párrafo 6).

Benigno Hernán Díaz, alcalde, [del momento] manifestó que la administración pretende finiquitar la parte legal del tema (párrafo 8).

Sin embargo, se ha encontrado con algunos inconvenientes que está resolviendo, relacionados con estudios previos y solicitudes pertinentes para la ejecución de la obra. (párrafo 9). (Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1503917>).

Otra cesión fue efectuada por la Gobernación de Boyacá mediante Ordenanza 177 de abril 8 de 2003. Gracias a esta, se entregan a Tunja de manera gratuita 153 m<sup>2</sup> necesarios para conectar la Avenida Universitaria con la Avenida Olímpica y se advierte que su destino exclusivo es la construcción a cargo del municipio de andenes, áreas peatonales del sector y muros de encerramiento.

*El Tiempo* (diciembre 15 de 1998) publica "A salir de la Plaza de Bolívar"<sup>57</sup>, artículo de opinión escrito por el concejal de Tunja Isnardo Camacho, quien recomienda conocer y utilizar el tramo hasta ese momento construido de la avenida, dado el esfuerzo que significó en inversiones por más de 2 mil millones de pesos y cuyo poco uso puede motivarse en la falta de costumbre. Junto a esta posible razón, las intermitencias en la articulación de la vía con la malla existente también inciden: ese tramo de 3.5 km se completa en 1998, pero al no culminarse su conexión con otras vías para lograr un circuito, es empleado escasamente por el tránsito vehicular. Adicionalmente, el concejal aspira a que los recursos adicionales de sobretasa a la gasolina se destinen a darle continuidad al trazado hacia el sur, en aras de dinamizar el desarrollo urbano.

Entre 1999 y 2003 la vía queda prácticamente paralizada (figura 48), debido a la falta de recursos y de diseños técnicos no contemplados

en su primera fase. Un impulso se da cuando el Acuerdo municipal 0013 del 10 de mayo de 2002 define el perfil vial y fija el paramento que ha de regir la construcción. La reiniciación de trabajos para concluir la obra es anunciada por *El Tiempo* el 18 de febrero de 2003)<sup>58</sup>. En 2005 el periódico *Entérese* (nro. 700, abril 17) informa sobre una inscripción de proponentes para escoger el encargado final de la culminación. Finalmente, una vez se terminan las calzadas entra en funcionamiento, aunque quedan pendientes las aceras y el tramo de ciclorruta definido por el POT.

**Figura 48. La Avenida universitaria en 1999, subutilizada por falta de culminación**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 393, abril 27 al 29 de 1999, p. 6

<sup>58</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1001078>.

**Figura 49. Obras en la Avenida Universitaria para 2003**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 833, agosto 5 al 7 de 2003, p. 6

### 5.3.1 Rehabilitación de las avenidas Oriental y Norte

Esta obra, con una extensión de 8 km, es realizada por el Consorcio Solarte y Solarte (CSS) como parte de los compromisos adquiridos por esta firma concesionaria de la doble calzada BTS<sup>59</sup>. Si bien su propósito es adecuar las vías de acceso de la ciudad (figura 51), no corresponde con los proyectos de mejoramiento de las salidas y entradas de Tunja previstos por el POT.

<sup>59</sup> Los trabajos incluyen la tala de los viejos árboles plantados en el separador, lo cual se cumple en 2003 con el compromiso de sembrar nuevas especies, al igual que la repavimentación completa con algunas rectificaciones en la zona de la glorieta, tarea llevada a cabo entre 2004 y 2005 (El Tiempo, febrero 3 de 2004, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1518062>; El Diario, nro. 295, mayo 31 de 2004, y Puente Boyacense, nro. 300, octubre 31 de 2004).

**Figura 51. Impacto de las obras de Solarte y Solarte en la reforma de la Avenida Norte**



Fuente: *El Diario*, nro. 295, mayo 31 de 2004, p. 1

### 5.4.1 Avenida Patriotas y nueva salida hacia Soracá

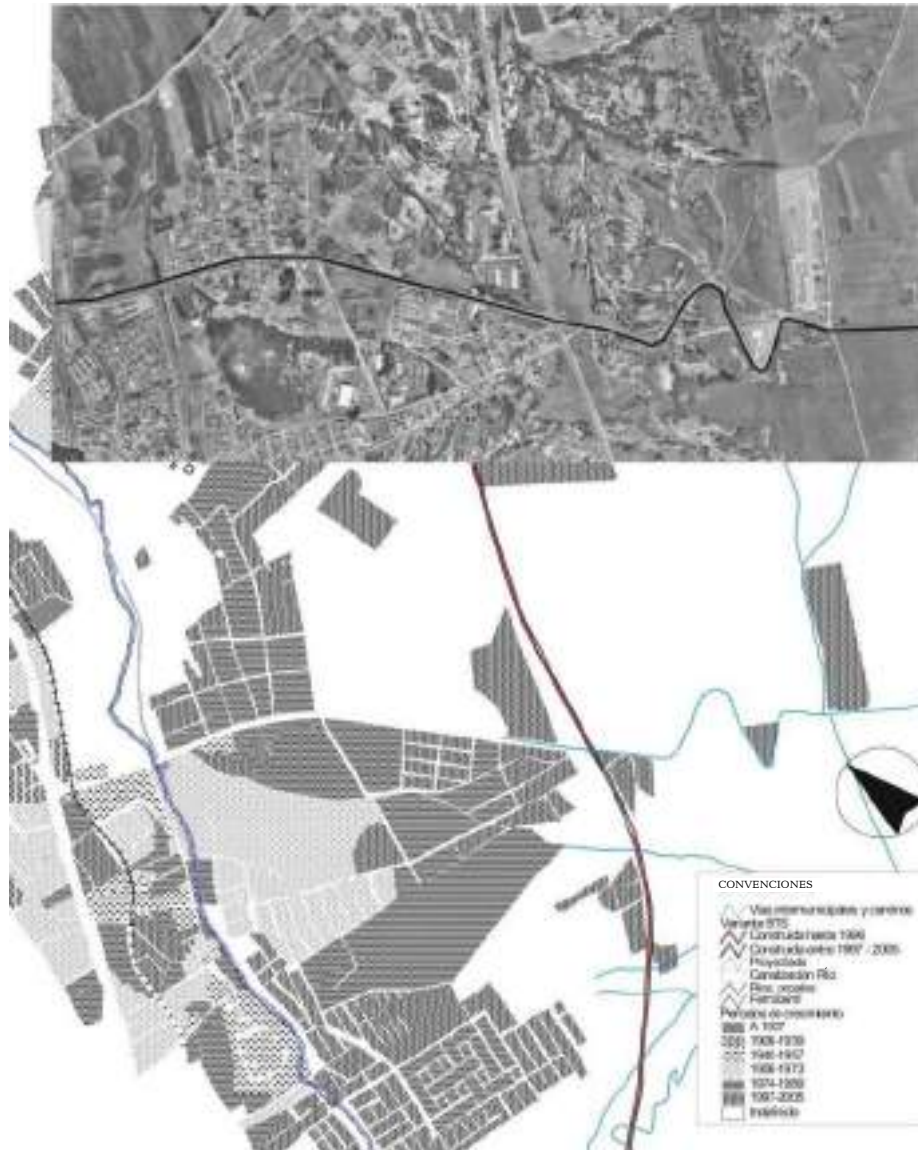
En 1995 se instala en Tunja la compañía Ocesa S.A. para trabajar en un tramo de las obras del oleoducto Cusiana - La Belleza. La avenida Los Patriotas (así llamada por conducir a la urbanización marginal situada al oriente de la ciudad, próxima a la antigua terminal de transportes), llevaba al campamento construido por esta firma, muy cerca del lugar por donde pasa la variante de la doble calzada BTS. La vía se pavimenta y una sección es rectificada para unirla con la carretera a Soracá, de modo que se articula un circuito vial en el suroriente.

Figura 50. Impacto de la Avenida Universitaria en su entorno



Fuente: la autora a partir de fuentes indicadas

Figura 52. Vía Los Patriotas y salida a Soracá



Fuente: aerofotografías IGAC, 2005

El predio comprado por el municipio para reubicar la terminal también guarda relación con la construcción de esta vía. Tal reubicación empezó a discutirse en 1988 y el POT la planteó a partir de estudios hechos alrededor de 1999.

En la figura 52, mediante aerofotografías, se identifica el trazado de esta avenida.

### 5.1.5 Puente de la urbanización Las Quintas

Es una de las obras inconclusas del periodo, demostración de la falta de planeamiento, el despilfarro de recursos y la poca claridad en el manejo de las relaciones entre los urbanizadores y la administración municipal.

Para la construcción del puente se requería un convenio entre la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías), la Alcaldía y los urbanizadores de Las Quintas (Campo y Samudio Ltda. e Inversiones Carvajal). Los trabajos iniciales se ejecutan con recursos de Ferrovías pero el resto de lo proyectado no se concluye, pues los aportes de las otras dos partes no se hacen efectivos (figura 53). Ante este

incumplimiento y las generalizadas dificultades de acceso, se presentan reclamaciones de los compradores de predios de este conjunto<sup>60</sup>.

**Figura 53. Incumplimiento del puente vehicular para la urbanización Las Quintas**



<sup>60</sup> El *Tiempo* (febrero 8 de 2005) publica "Reclaman construcción de puente". En esta nota, 15 propietarios de predios comprados en Las Quintas solicitan la terminación de dicha estructura, iniciada y abandonada, la cual permitiría ingresar al conjunto. Gloria Valderrama, representante de una de las urbanizadoras, se compromete a completarlo, asegura que el barrio sí tiene vías de acceso, desmiente las afirmaciones vinculadas con la supuesta propiedad privada de otro puente y de la calle que se han habilitado para llegar al barrio y ratifica la existencia de una entrada a este por la Avenida Primero de Mayo (disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1315915>). El presidente de la junta de acción comunal denuncia en "Engaño en Las Quintas", nota de *Boyacá 7 días* (nro. 994, febrero 22 de 2005), el incumplimiento de lo proyectado y las firmas constructoras no descartan la conclusión de la obra.



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 994, febrero 22 de 2005

La urbanización ofertada en Las Quintas es del tipo lotes con servicios, de modo que quienes adquieren las parcelas usan un plano tipo para construir. La parcelación tuvo lugar antes de 1996, según se verifica en aerofotografías, pero la falta de vías de acceso impide a los propietarios iniciar sus construcciones individuales. Así sucede hasta cuando se da la apertura de una calle alterna que conecta el conjunto con la Avenida Universitaria, alrededor del año 2001.

### 5.1.6. Ciclorruta en la Avenida Suárez

Para la administración de Pablo Guío, la ciclorruta es una opción de recreación y desplazamiento, por tal razón, la construida en la Avenida Suárez (figura 54), en el trayecto del Bosque a Los Hongos, hace parte de las obras entregadas por este alcalde a la ciudad con motivo de su cumpleaños. Sin embargo, la vía no estuvo exenta de polémica para los ciudadanos. *Boyacá 7 días* (nro. 829, julio 22 de 2003) reporta que un equipo de estudiantes del programa de Arquitectura de la Universidad de Boyacá critica severamente el diseño y la construcción, debido a problemas de accesibilidad y de desplazamiento para los peatones.

**Figura 54. Polémica ciclorruta en la Avenida Suárez**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 875, diciembre 30 de 2003 a enero 1 de 2004, p. 4.



## 5.2 PARQUES, PLAZAS Y ESPACIO PÚBLICO

EL POT determina que el espacio público es un sistema estructurante para el mejoramiento de la calidad de vida en la ciudad y plantea estrategias y proyectos en relación con este espacio, al igual que con los parques (figura 55):

- Consolidación de parques como el del suro-riente en el barrio San Antonio.
- Creación de un anillo verde orientado a recuperar ambientalmente las laderas occidentales y orientales, el río Jordán, la salida a Soracá, las lomas de Pirgua, el alto del Ruge, la zona de la cascada y la salida al aeropuerto.
- Protección ambiental de humedales y de todo el valle de los ríos Jordán y La Vega, para el cual se contempla un tratamiento como parque lineal urbano.
- Mejoramiento del espacio público barrial e incremento de parques y zonas verdes para posibilitar su afianzamiento como un sistema que, a su vez, incorpore la recuperación y protección de parques como el de Los Mártires, el Bosque de la República y todos los aislamientos del sistema vial.

### 5.2.1 Los parques del POT

Figura 55. Sistema de parques propuesto en el POT



Fuente: Francisco Díaz Márquez, 2008

El artículo 141 del POT estableció los proyectos mencionados en el cuadro 21:

**Cuadro 21. Proyectos de parques planteados por el POT**

Parque	Descripción
Paseo de los Presidentes <sup>61</sup>	Reforma del parque Santander hasta el parque de Las Nieves.
Mirador El Topo y Cojines del Zaque	Paseo peatonal que une el monasterio de El Topo, el parque Suárez Rendón, los predios del Ministerio de Obras Públicas, los Cojines del Zaque y el Paseo de los Presidentes.
Galería cultural	Recuperación y reforma del espacio público colindante a la terminal de transporte por medio de una galería cultural, de comercio local y servicios, como puerta al centro histórico.
Gran parque longitudinal	En el eje longitudinal del río Jordán y la Avenida Primera.
Barrio Libertador	Sobre la cañada La Picota.

Fuente: POT 2001

Los logros del POT fueron escasos respecto a lo planeado. Con excepción de algunas obras asociadas al Gran parque longitudinal, ninguno de los proyectos se hizo. A continuación se describe lo efectivamente concretado en el periodo.

### 5.2.2 Parque lineal de los ríos Jordán y La Vega

**Figura 56. El río y la línea del ferrocarril**



Fuente: Francisco Díaz Márquez, 2008

<sup>61</sup> Con el titular “Un paseo desde Las Nieves hasta Plaza Real”, *El Tiempo* del 10 de marzo de 2000 se refiere al entonces denominado Paseo de la República, cuyo origen se remonta a una idea de 1970 para la recuperación del centro histórico. En 1989, gracias a la peatonalización de varias calles del sector bajo el liderazgo de Gustavo Quevedo, el proyecto recibe un revitalizador impulso. De hecho, el Ministerio de Cultura financia parte de los estudios, según lo señala este arquitecto en la mencionada nota:

Lo que se haría en el tramo que comprende a la propuesta urbana de Paseo Real es ampliar la Avenida Colón a cuatro carriles; y hacer un parque que vaya desde la Plaza Real, tomando lo que hoy es el Parque del Trigo, el Parque Santander y el Parque Didáctico de Tránsito; hacer senderos peatonales y zonas que le permitan el fácil tránsito a las personas discapacitadas (párrafo 5).

En este momento la financiación del proyecto depende de la gestión que adelante el actual y el próximo alcalde de la ciudad, quienes deberán gestionar ante el Banco Interamericano de Desarrollo los recursos (párrafo 6). (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1280715>).

Los ríos Jordán y La Vega atraviesan Tunja y pertenecen a la cuenca alta del río Chicamocha. Iniciativas regionales para la recuperación de esta cuenca se han dado desde 1993 e involucran 65 municipios de Boyacá y Santander. Una de las mayores complejidades a que se enfrentan estos esfuerzos es el deterioro del recurso hídrico, razón por la cual su manejo integral y, en general, el del medio ambiente, es motivo de continua discusión. En este contexto, en un seminario sobre el tema promovido por la UPTC, Judith Acevedo (1997) examina el programa "Mejor agua" de Corpoboyacá<sup>62</sup>, que incluye un plan de manejo del río La Vega. Alfonso Avellaneda (1997), a su

vez, analiza la problemática del agua en todo el departamento y particulariza los factores que agravan la situación en su capital. Uno de estos es la ocupación de terrenos de humedales en el valle norte, iniciada hacia 1966 con el fin de incrementar la construcción urbana<sup>63</sup>.

Claro está que el POT acentúa la necesidad de recuperar ambos ríos mediante el cuidado de su nacimiento, la descontaminación de su cauce y la declaración de sus rondas como espacios públicos ambientales. En su recorrido urbano, estas rondas presentan problemas de invasión por construcciones, ya que las franjas mínimas de protección son irrespetadas

---

<sup>62</sup> Formulado para "mantener la productividad de los sistemas hídricos, mejorar la eficiencia en el uso del agua, disminuyendo el desperdicio y la contaminación, proteger las cuencas, acuíferos y humedales, especialmente aquellos que abastezcan acueductos veredales y de cabeceras municipales" (Acevedo, 1997, p. 57). Para estos propósitos se perfilan acciones de protección y conservación de cuencas hidrográficas a través de la reforestación, la recuperación de suelos erosionados, la implementación de cambios en el consumo de energía y el saneamiento de la vivienda campesina.

<sup>63</sup> Avellaneda (1997) elabora un inventario del estado en que se encuentran los humedales del valle norte:

1. UPTC - Parque recreacional: amenazas por bacterias, hongos y desechos de construcción. Al construir el parque el agua se reunió en una sola laguna que poco a poco se fue secando. En la memoria oral se describe como una zona de permanente humedad, con aves migratorias y juncos.
2. Humedal del barrio Santa Inés: reducido en un 90% por procesos de construcción que llevaron a vender a urbanizadores las tierras campesinas donde se ubica, dada la presión ejercida por estos. Según la memoria oral, era un sector de buenos pastos y humedad.
3. Humedal de Los Muiscas: se mantiene en buen estado, aunque su tamaño ha disminuido. La tradición oral dice que suele recibir aguas negras y estas son usadas para riego por los dueños de potreros.
4. Humedal del Pozo Donato: es un atractivo turístico y se encuentra en condiciones aceptables. No obstante, un restaurante cercano le vierte aguas negras y esta contaminación lo está deteriorando.
5. Humedal del barrio San Francisco: permaneció hasta cuando fue rellenado para construir la variante.

Avellaneda también enumera realidades que pueden considerarse como causas de comportamientos antiambientales: cambios culturales y de costumbres, actividades campesinas que se tornan urbanas, desprecio por la naturaleza, adquisición de hábitos inapropiados para el desecho de residuos, incapacidad de las autoridades para solucionar problemas de abastecimiento básico.

(figura 56). Por lo tanto, el parque lineal es visto como un proyecto estratégico y en torno a este se verifican acciones de saneamiento, desarrolladas juntamente con Sera Q.A.<sup>64</sup>

La UPTC, por su parte, adecúa dentro de sus predios la ronda del río La Vega con caminos peatonales, reforestación e instalación de mobiliario urbano. No se conocen otras iniciativas para desarrollar el parque en el resto de esa área.

Esto a pesar de que, según un informe de la Contraloría General de la Nación de 2002 y 2003, citado por *El Tiempo* (diciembre 19 de 2003)<sup>65</sup>, las inversiones de Tunja en materia ambiental se concentran únicamente en la recuperación de los ríos La Vega y Jordán, dentro del marco del plan maestro de alcantarillado, y aun así hay retrasos en las obras y fallas en los estudios preliminares.

### 5.2.3 Recuperación ambiental de laderas y cárcavas

En su artículo 116, el POT integra el sistema ambiental y el de parques urbanos:

El sistema ambiental de los cerros de San Lázaro, cerros del costado noroccidental de la ciudad, San Rafael y cerros aledaños a la Avenida Juan José Rondón, cerros de Pírgua, áreas aledañas al aeropuerto, sector de la cascada, así como el

sistema ambiental de los ríos La Vega y Jordán, con sus afluentes, sistemas de humedales y demás cuerpos de agua del sistema hídrico presentes en el área urbana, se integrarán al espacio público mediante la generación de un sistema de áreas protegidas y parques urbanos, integrados con el sistema de parques y áreas de protección ambiental del sector rural.

La recuperación de laderas y cárcavas es también un propósito clave para el mejoramiento medioambiental de Tunja. En cárcavas y zanjonés, además de los problemas ambientales, se dan otros de índole social relacionados con la ubicación de viviendas en zonas de riesgo, pues son el resultado de invasiones, donde el taponamiento de los cursos de agua incrementa aún más los peligros.

Tras una investigación auspiciada por Sera Q.A., en la que son inventariados los zanjonés de la ciudad, la empresa emprende labores para su recuperación en el noroccidente. *El Tiempo* (agosto 16 de 2002)<sup>66</sup> publica una nota acerca de iniciativas similares. Con el titular "Se proponen recuperar cárcavas y zanjonés", señala un costo de 300 millones de pesos para recobrar cuatro de estas formaciones, con lo cual se beneficiaría a familias asentadas sobre escombros que se depositan para taponar corrientes de agua durante procesos de invasión.

---

<sup>64</sup> Estas son descritas en el anexo dedicado a las concesiones de servicios públicos.

<sup>65</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1047445>.

<sup>66</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1310179>.

Dichas cárcavas o zanjones son los que están ubicados en los barrios Santa Rita y Villa Luz, el 20 de Julio, el Libertador (...) y Cooservicios (párrafo 2).

En el barrio Libertador, por ejemplo, hay siete viviendas ubicadas sobre la cárcava, cuatro de ellas en todo el centro de la misma, en el barrio Cooservicios hay 10 familias en riesgo y en Villa Luz otras 10. Esto quiere decir que tenemos cerca de 30 familias viviendo en zonas de riesgo y que tenemos que darle una solución pronta a esta problemática, dijo el secretario de Planeación (párrafo 4).

El proyecto, que cuenta con la participación de Corpoboyacá, Sera Q.A y la Alcaldía, requiere expropiar las zonas invadidas, reforestar aquellas con daño ambiental y aplicar controles para evitar que se sigan arrojando escombros en dichos espacios. Igualmente, Luis Argelio Sepúlveda, secretario de Planeación municipal, recomienda a la ciudadanía verificar la capacidad del terreno para soportar edificaciones antes de comenzar a levantarlas.

Es importante anotar que el deterioro sobre zonas donde la urbanización está prohibida no solo es causado por procesos marginales y precarios. En la figura 57 se aprecia la ocupación de áreas de protección por parte de constructores de vivienda de lujo en las lomas nororientales. Esta es una inocultable violación de la normatividad de aislamiento sobre cárcavas que impide cualquier acción futura para habilitar esas colinas como espacios públicos.

**Figura 57. Cerramientos de las urbanizaciones cerradas de lujo, realizados sobre áreas de protección ambiental en el sector nororiental de Tunja**



Fuente: la autora, 2007

#### **5.2.4 Parque suroriental del barrio San Antonio**

El bosque de San Antonio se extiende sobre aproximadamente 3 ha sembradas de árboles. Protegido por Corpoboyacá, es reconocido por la ciudadanía como una reserva natural, en especial para los habitantes de barrios periféricos del suroriente. En 1997, de acuerdo con *El Diario* (nro. 123, agosto 24) la Alcaldía pretende construir allí un parque recreacional y para esto tala varios árboles. La acción es rechazada por los vecinos y, finalmente, la obra no se materializa.

Entre 1999 y 2000 se presenta otra tala. Esta vez el motivo son los Juegos Deportivos Nacionales

del 2000, para los cuales se requiere construir un estadio de atletismo destinado a ser uno de los escenarios y que, posteriormente, se transforma en el proyecto de la unidad deportiva, compuesta por un coliseo mayor, pista de bicicros, pista para arma rápida y polideportivo. *El Tiempo* (abril 7 de 2000)<sup>67</sup> revela los conflictos surgidos: líderes comunales que exigen mejoras para sus barrios, discrepancias acerca del aprovechamiento forestal del bosque existente, reclamaciones de quienes argumentan supuesta propiedad sobre este, lagunas en las inversiones y los contratos asociados a los Juegos.

### 5.2.5 Parques de barrio y separadores

El artículo 116 del POT propone mejoras cualitativas para los parques barriales:

El espacio público existente en la ciudad se mejorará cualitativamente a partir de la recuperación de los parques de barrio y de carácter urbano mediante la asociación con comunidades para el establecimiento de mecanismos compartidos de administración y mantenimiento, garantizando una oferta adecuada para la totalidad de habitantes.

En la búsqueda de cumplir ese cometido, la Alcaldía delega la administración de parques públicos municipales a particulares (en el documento anexo de concesiones se revisan esos acuerdos). Así, las empresas concesionarias de

servicios públicos pueden emprender campañas en las que donan a las comunidades equipamientos para parques barriales a través de concursos.

Las expectativas de la población para contar con más parques en condiciones adecuadas crecen y así lo registra la prensa local (figura 58). *El Tiempo* (diciembre 15 de 1995)<sup>68</sup> con el titular "Le dan lustre a los parques, zonas verdes y avenidas", destaca un plan de generación de empleo promovido por la Red de Solidaridad Social, cuya finalidad es arreglar distintas clases de estas zonas:

un grupo de 75 personas, integrado en su mayoría por mujeres de escasos recursos, vienen laborando en diferentes sitios de Tunja con el fin de entregarle a sus propios moradores y al grueso de turistas, una ciudad más amable y acogedora. (párrafo 1).

son varios los lugares de la capital boyacense que han sido sometidos a una intensa labor de limpieza y conservación. (párrafo 9).

Las tareas sobre prados y separadores de vías comprenden limpieza de maleza y desechos, siembra de especies nativas y poda de árboles. Para llevarlas a cabo, se ha capacitado al equipo de trabajo y se espera la continuidad del plan a través de alguna forma de asociación que permita contratar con el municipio.

---

<sup>67</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1247459>.

<sup>68</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-491903>.

Otro programa, denominado "Patrullero de mi barrio", liderado por la Alcaldía y orientado también a mejorar zonas verdes y parques, es anunciado en el número 37 de *El Diario* (septiembre 19 de 1996). Consiste en arborización, instalación de alarmas comunitarias y alumbrado, todo con la participación de los residentes (figura 59). Aparte de estas, no se conocen más iniciativas ni obras ejecutadas que se vinculen con estos espacios a lo largo del periodo.

Se tiene noticia de problemas relacionados con la propiedad de terrenos que las comunidades reclaman como zonas de parque, pero ya poseen dueños<sup>69</sup>.

**Figura 58. Expectativas para los parques como espacios de recreación e imagen de la ciudad**



Fuente: *El Diario*, nro. 19, agosto 23 de 1996, p. 4

**Figura 59. Programa de mejoramiento de parques con participación de la comunidad**



Fuente: *El Diario*, nro. 37, septiembre 19 de 1996, p. 4

**Figura 60. Mejoramiento de zonas verdes en avenidas, caso de la glorieta**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 833, agosto 5 al 7 de 2003, p. 8

<sup>69</sup> Así pasó, por ejemplo, en el barrio Bolívar, según reporta *Boyacá 7 días* (nro. 354, diciembre 1 de 1998).

### 5.3 EN DEFENSA DEL ESPACIO PÚBLICO

*Boyacá 7 días* (nro. 3, noviembre 19 al 25 de 1993) resalta el embellecimiento del entorno de la plazoleta Muisca por medio de una intervención artística y la siembra de árboles. Estos son aportes de jóvenes universitarios voluntarios que, con el apoyo de la Alcaldía, crean el mural más grande de la ciudad (figura 61).

Más allá de estas actividades ocasionales, alrededor del espacio público prevalecen episodios álgidos en torno a su utilización y defensa, tales como:

- El conflicto entre los ciudadanos que desean recorrerlo a pie y los vendedores ambulantes que lo ocupan;

- El abandono y el vandalismo que afectan sus partes constitutivas;

- La falta de control sobre las cesiones obligatorias o la invasión de antejardines y otros pequeños espacios por parte de particulares.

Las notas de prensa suelen denunciar las dificultades con los vendedores ambulantes. *El Tiempo* (abril 26 de 1996)<sup>70</sup> titula "El tira y afloje por el espacio público", para tratar el problema de este comercio informal, las protestas de los comerciantes formales, la polémica por el derecho al espacio colectivo frente al derecho al trabajo, las alternativas de reubicación, la formación de cooperativas, los maltratos de la policía a los invasores y el decomiso de mercancías. *El Diario* (nro. 105, junio 6 de 1997)

**Figura 61. El mural más grande de la ciudad embellece el espacio público**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 3, noviembre 19 al 25 de 1993, p. 19

<sup>70</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-289020>.



hace hincapié en que la Cámara de Comercio debe encontrar soluciones a este conflicto (figura 62). A su vez, *Boyacá 7 días* (nro. 297, mayo 15 de 1998) informa que los concejales piden al alcalde recuperar el Pasaje Vargas de su invasión por los vendedores ambulantes.

**Figura 62. Numerosos vendedores ambulantes ocupan la Plaza de Bolívar**



*La informalidad sin solución. Hace 80 años, la Cámara de Comercio de Tunja intenta organizar y agremiar a los comerciantes de la ciudad; Sin embargo cada día resulta más difícil afrontar el problema de los informales. Muchos de estos comerciantes Tunjanos y Boyacenses, tienen en esta actividad, la única alternativa honesta de trabajo; pero en los últimos meses la ciudad se ha visto invadida de personas extrañas que intentan posesionarse de un espacio que la ciudad no puede dejar ocupar: La Plaza de Bolívar. Lo más importante que esta entidad puede hacer en sus 40 años seguramente es plantear soluciones reales a esta situación.*

Fuente: *El Diario*, nro. 105, junio 6 de 1997

También asociada con la recuperación de este espacio es la noticia "Cómo le entrega Díaz a Guío el espacio público", aparecida el 26 de diciembre de 2000 en *El Tiempo*<sup>71</sup>. Díaz, alcalde saliente, libera de ventas informales varios sitios:

Pasaje de Vargas, la calle 19 entre carreras 13 y 11, algunos sectores de la Plaza de Bolívar, la carrera 11 entre calles 18 y 16 y las plazas de mercado (párrafo 2).

Los comerciantes que se reubicaron en el San Andresito de la carrera 11 y en el sótano de la Alcaldía temen que sus antiguos lugares de trabajo sean invadidos nuevamente por otros comerciantes y amenazaron con volver a las calles si la administración permite que esto suceda (párrafo 3).

Una afirmación cargada de ironía es la del semanario *Blanco y Negro* (nro. 22, mayo 9 al 15 de 2002): recuperar el espacio público es "carreta" (figura 63).

<sup>71</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1229509>.

**Figura 63. La "carreta" del espacio público**



Fuente: *Blanco y Negro*, nro. 22, mayo 9 al 15 de 2002, p. 1

Ante la continuación de la problemática derivada del uso del espacio público frente al comercio informal, se crean cuatro mesas temáticas de trabajo para buscar soluciones, según indica *Entérese* (nro. 607, julio 13 de 2003). No obstante, las tensiones no cesan. *Puente Boyacense*, en su edición del 9 al 15 de mayo de 2004, relata en la nota "En Tunja sigue pelea por espacio público", la acción popular interpuesta por Yimmy Moreno para disfrutarlo y cuyo fallo, al serle favorable, perjudica a los vendedores, quienes reclaman su derecho a trabajar. La misma edición publica otros dos artículos sobre el particular: "El espacio público tema de moda", que recoge quejas de quienes venden en vías, plazas y andenes ante la falta de oportunidades de empleo, y "Quiera a Tunja... no compre en la calle", referente a la campaña lanzada por la Alcaldía para atacar esta práctica. El semanario le hace seguimiento

y constata su fracaso. En un número posterior (noviembre 21 al 27 de 2004), con el titular "Sigue pugna por el espacio público", se evidencia la permanencia del conflicto de derechos entre comerciantes formales, ambulantes y ciudadanía, como también la ineffectividad de la iniciativa, entre otras razones porque se requiere un fomento a la microempresa para contrarrestar la informalidad, lo cual es de largo plazo.

En el centro urbano la situación es incluso más delicada, pues al alto número de transeúntes y vendedores se añade un volumen considerable de vehículos. Todos estos usuarios deben emplear andenes estrechos, dada su antigüedad, al igual que paramentos angostos en relación con las necesidades viales.

**Figura 64. Los vendedores de mercado hacen del espacio público un lugar caótico**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1051, septiembre 13 al 15 de 2005, p. 1

**Figura 65. La invasión del espacio público lo convierte en una tierra de nadie**



Fuente: *UPTC al día*, nro. 5, agosto de 2005, p. 1

Junto a esta problemática de compleja resolución, el espacio público también se deteriora como consecuencia de vandalismo y delitos. *El Diario* (nro. 25, agosto 31 de 1996) lamenta el robo de luminarias de la Plaza de Bolívar y menciona la posibilidad de suscribir un contrato para su reposición (figura 66). En su número 80 (noviembre 19 de 1996), este medio informativo denuncia la sustracción del motor de una atracción mecánica en el parque Surimana (figura 67).

Adicionalmente, el abandono, el olvido y la falta de mantenimiento ante los daños también están presentes. Esto afecta bienes, equipamiento e incluso monumentos conmemorativos, como se observa en las figuras 68 y 69. En los parques se replica esta realidad, pues no es

extraño ver su mobiliario casi arruinado luego de un uso prolongado, mientras que su reparación se dilata, a pesar de ser una de las prioridades para el municipio (figuras 70 y 71).

De hecho, *El Tiempo* (diciembre 31 de 1999) en "Parques en abandono"<sup>72</sup>, señala la carencia de recursos para invertir en el mantenimiento de El Bosque y Santander, dos de los principales parques de la ciudad. Como consecuencia, en este último, además de la permanencia de averías causadas por lluvias en los implementos, la presencia de aguas negras ocasiona taponamientos. Estos no son los únicos problemas que aquejan a los vecinos:

Los residentes en el sector aledaño al parque El Bosque denunciaron que este sitio, además de permanecer sucio, sin mantenimiento y vigilancia, es una guarida de ladrones, consumidores y expendedores de drogas, quienes esperan que lleguen las horas de la noche para apropiarse del lugar. (párrafo 5).

El pozo de los patos de El Bosque se encuentra abandonado; la basura que botan los visitantes, la tierra y las ramas que caen han hecho que este sitio, que antes era la atracción del lugar, prácticamente se haya acabado (párrafo 6).

---

<sup>72</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-883573>.

El Parque Recreacional del Norte también padece los rigores del abandono y ha sido víctima de vándalos, como lo indica *El Tiempo* del 8 de febrero de 2000<sup>73</sup>. De allí que la Cámara de Comercio de Tunja, por delegación de la Alcaldía, asuma su administración para adecuar los quioscos y el alumbrado, al igual que para recuperar jardines, cerramientos e infraestructuras.

**Figura 67. Denuncia del robo de un motor en una atracción mecánica del parque Surinama**



Fuente: *El Diario*, nro. 80, noviembre 19 de 1996, p. 1

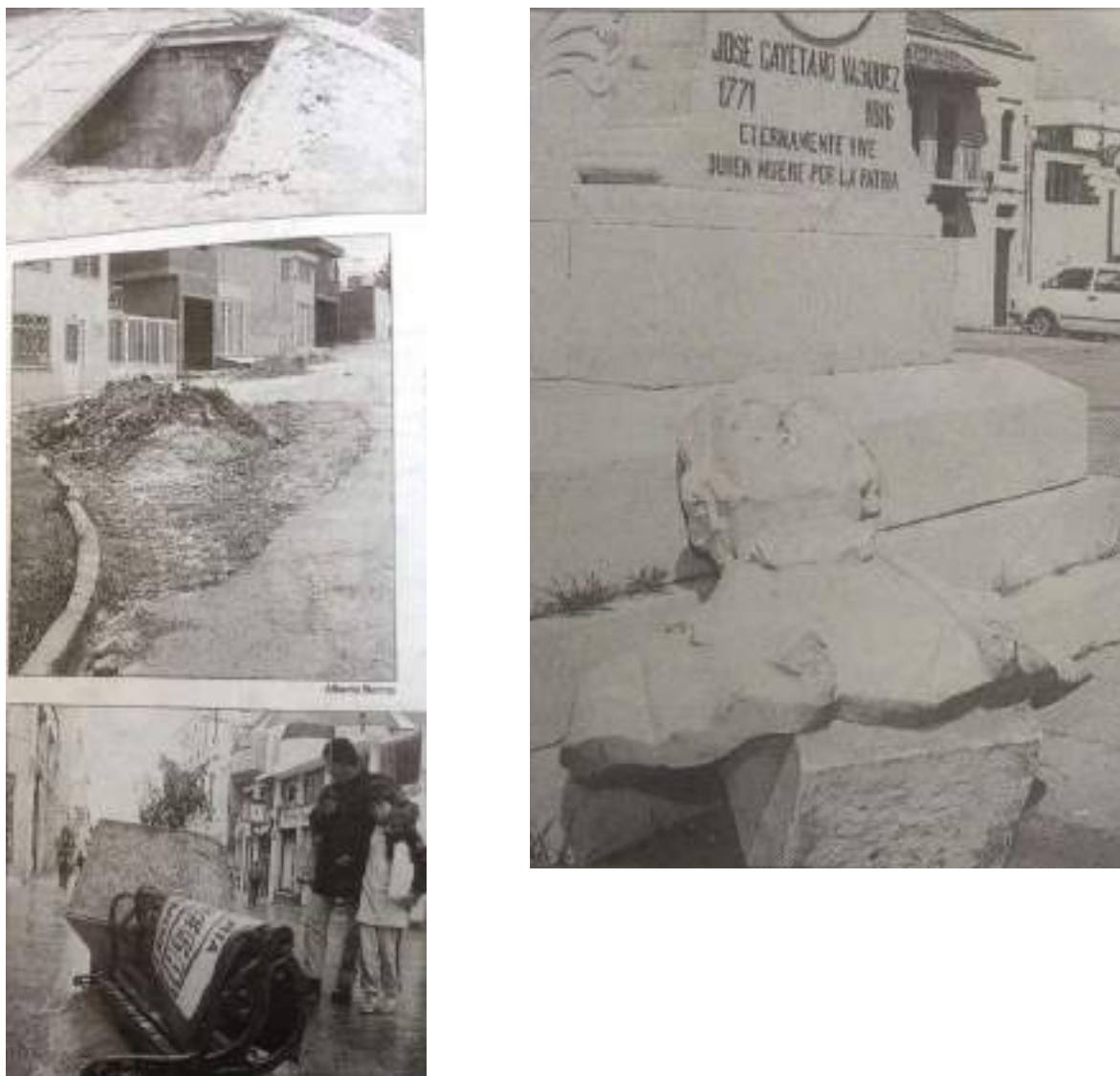
**Figura 66. Denuncias por el robo de implementos del espacio público**



Fuente: *El Diario*, nro. 25, agosto 31 de 1996, p. 1

<sup>73</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1298541>.

**Figura 68. Casos de vandalismo en el espacio público y en monumentos escultóricos**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 348, noviembre 10 al 12 de 1998. Izquierda: p. 24, derecha: p. 7

**Figura 69. El abandono del monumento en la Loma de los Ahorcados**



Fuente: *El Diario*, nro. 89, noviembre 30 de 1996

**Figura 70. Cerramiento del parque Pinzón, caído en deterioro**



Fuente: *El Diario*, nro. 81, noviembre 20 de 1996, p. 5

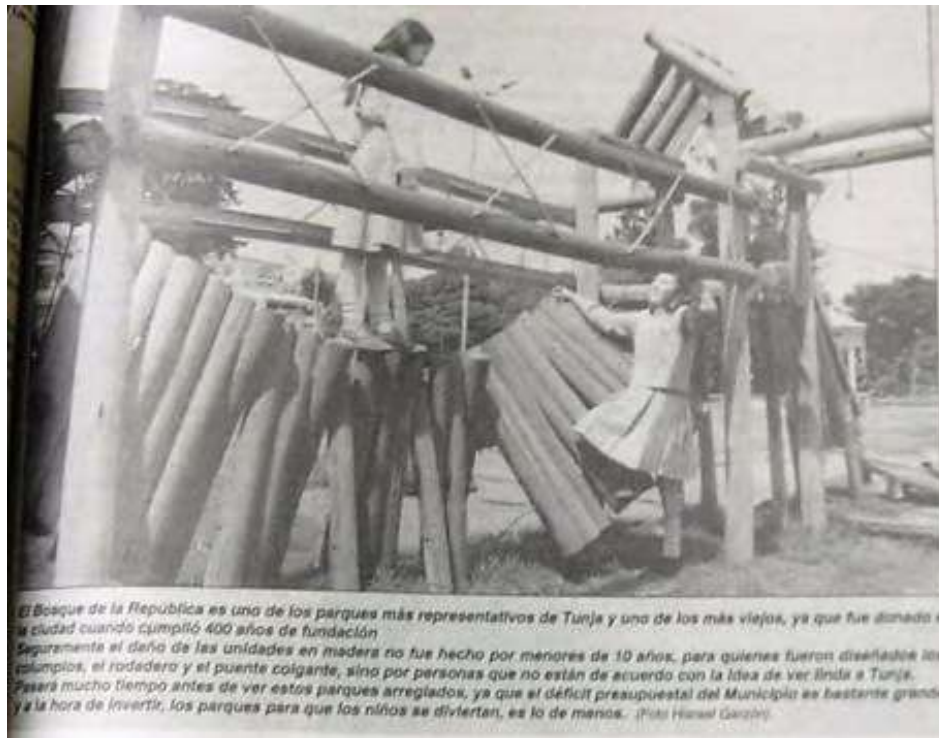
Otro impacto negativo sobre el espacio público lo generan particulares y constructores que se lo “apropian” indebida e ilegalmente al incumplir la normatividad establecida en materia de urbanización, cesión de áreas, construcción sobre aislamientos y aceras. La prensa registra estas violaciones.

En “Se roban el espacio público”, *El Tiempo* (agosto 15 de 2000)<sup>74</sup>, pone de manifiesto cómo actores privados han tomado este espacio mediante la ampliación de edificaciones, sin respetar los aislamientos y paramentos reglamentarios. El curador urbano José María Aponte declara que la Oficina de Control Urbano es la encargada de manejar las denuncias al respecto, en tanto que las construcciones sobre antejardines, por ejemplo, no son permitidas. Un caso crítico se da en el barrio Patriotas, donde los cerramientos provisionales llegan hasta el sardinel, sin dejar andenes para el tránsito de peatones.

La Oficina de Planeación identifica la misma situación cerca del Instituto Juan de Castellanos y en la Avenida Universitaria. En estos lugares, los cerramientos de lotes privados que aún no han solicitado licencias de construcción son un obstáculo para el flujo peatonal. A esto se suman procedimientos similares y arbitrarios en urbanizaciones como Santa Inés y Remansos, donde por medio de rejas se las convierte en conjuntos cerrados no autorizados por dicha oficina.

<sup>74</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1298541>.

**Figura 71. Juegos infantiles en pésimo estado en El Bosque de la República**



Fuente: *El Diario*, nro. 82, noviembre 21 de 1996, p. 1

*Entérese* (nro. 556, julio 21 de 2002), destaca que mediante sentencia del 13 de junio de 2002, el defensor del pueblo conmina al municipio a prestar atención, por una parte, al control sobre las cesiones obligatorias de los urbanizadores solicitantes de licencias de urbanismo a las curadurías, y por otra parte, a identificar autorizaciones de cesiones menores a las estipuladas en la ley. Respecto a esto

último, el arquitecto Leonardo Santamaría solicita una acción de cumplimiento, pues en el barrio Doña Eva se autorizan cesiones menores a las definidas por el POT. La Alcaldía apela el fallo, ya que dicha urbanización se aprobó bajo una norma previa al plan, como es la del Acuerdo municipal 008 de 1998, según lo señalado por *El Tiempo* del 19 de julio de 2002<sup>75</sup>.

<sup>75</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1329903>.

**Figura 72. Restaurante Pizza Nostra en el parque del Pozo Donato**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 357, diciembre 4 al 7 de 1998; arriba: p. 21, abajo: p. 23

En medio de este difícil panorama para el espacio público, un hecho favorable es la recuperación del área circundante al humedal del Pozo Donato. Mediante una colaboración entre la Cámara de Comercio de Tunja, la UPTC y Rafael Cortés, gerente de Pizza Nostra, a este restaurante se le otorga una concesión que le permite ubicarse en el lugar. Claro

está, adquiere responsabilidades: hacer mejoras en la iluminación, jardinería, cerramiento y limpieza de basuras, como lo recalca *El Tiempo* (diciembre 11 de 1998)<sup>76</sup> (figura 72). Aun así, queda la inquietud respecto a lo manifestado por Acevedo (1997), en el sentido de que el establecimiento contamina la laguna al verterle aguas negras.

<sup>76</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-853420>.



## 6. EQUIPAMIENTOS Y EDIFICACIONES INDUSTRIALES

Este capítulo describe los equipamientos y las instalaciones industriales que se realizaron en el periodo, con o sin relación al planeamiento. Es relevante considerar la morfología adoptada por la mayoría de estas edificaciones, como bloques aislados sobre espacios abiertos, lo que incide en la expansión y fragmentación de la forma urbana. Asimismo, se destaca su incremento a partir de la promoción privada, junto con la remodelación de construcciones antiguas para adaptarlas a nuevas demandas.

### 6.1 EQUIPAMIENTOS URBANOS

Para el POT de 2001 debían acometerse varias obras vinculadas con los equipamientos de soporte territorial: mejoramiento del matadero municipal, puesta en marcha del aeropuerto, traslado de la terminal de transportes y construcción de un nuevo centro de abastecimiento, otro de capacitación y desarrollo y de una ciudadela automotriz y de servicios de carretera.

Figura 73. El POT y los equipamientos de soporte territorial



Fuente: Alcaldía municipal

### 6.1.1 Complejo de Servicios del Sur

Aunque el Plan de 1976 consideró inapropiada la ubicación de este complejo, los líderes políticos del momento se opusieron a modificarla, pues ya se habían adelantado las inversiones. Además, antes de 1990 no se realizaron las obras de accesibilidad y servicios públicos necesarias para su óptimo funcionamiento. El lugar fue dotado con plaza de mercado, plaza de ferias o matadero y coliseo –usado también como plaza de toros– aunque estas instalaciones no se encontraban en buen estado (figura 74). En las notas de prensa se repiten las quejas por el desorden en la comercialización de productos, las complicaciones del tránsito en las proximidades y las carencias de iluminación.

En 1997 la Alcaldía recalca la necesidad de completar el complejo, de manera que cumpla las funciones para las cuales se creó. Uno de sus problemas radica en que su manejo fue otorgado a particulares desde cuando se creó, 20 años atrás, pues estas personas no han desarrollado programas de mejoramiento en el área. *El Tiempo* (mayo 23 de 1997)<sup>77</sup> hace referencia a expresiones de interés por convertirlo en una central de abastos regional a pesar de sus dificultades, como es el caso de los

Figura 74. Coliseo del Sur en 1996



Fuente: *El Diario*, nro. 6, agosto 6 de 1996, p. 5

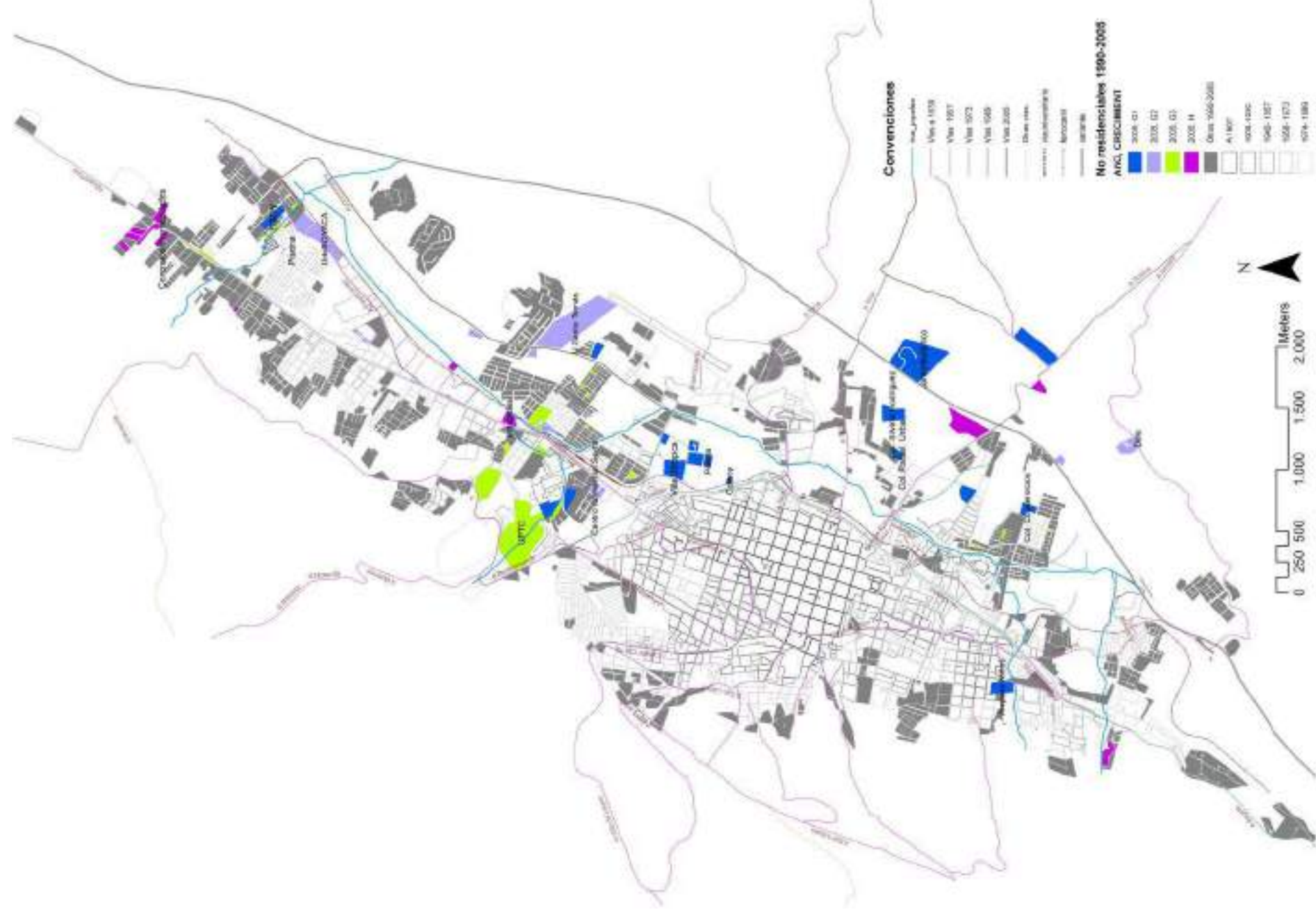
servicios públicos, cuyo funcionamiento a lo largo de los años es calificado como deficiente por el mismo diario (septiembre 3 de 1999)<sup>78</sup>.

El matadero, a su vez, presenta dificultades de orden técnico por el mal manejo en la disposición de residuos. Según *Boyacá construye* (época II, nro. 17, p. 92, 93), los reactores anaeróbicos con que se contaba fueron abandonados y se pretende recuperarlos. La incomodidad de los vecinos por los fétidos olores y la contaminación asociada al funcionamiento de esta instalación es constante<sup>79</sup>.

<sup>77</sup> Redacción *El Tiempo*, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-568647>.

<sup>78</sup> Redacción *El Tiempo*, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-890742>.

<sup>79</sup> En la nota "Piden cierre del matadero", publicada por *El Tiempo* (marzo 17 de 2000), los habitantes de los barrios San Francisco, La Perla y San Carlos, al igual que los vecinos del complejo y del sector rural de La Cabaña, quienes según la Junta de Acción suman alrededor de 600 familias, hacen esta petición y denuncian cómo se ven afectados por este equipamiento. Ante esto, la Alcaldía considera imperioso crear un nuevo matadero a través de una sociedad de economía mixta, con la capacidad de tecnificar los procesos pertinentes. La iniciativa precisa el estudio del Concejo, en especial por sus dificultades de financiación. (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1265800>).





La problemática evidencia un crecimiento urbano incontrolado sobre el sector que derivó en la incompatibilidad de usos. De allí que el POT decide el traslado:

Durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial, se reubicará el actual matadero a la zona especializada nororiental, vereda Pirgua, potenciando sus beneficios con la construcción de un frigorífico de carácter regional y buscando su rentabilidad en la operación a partir del aprovechamiento total de productos. De igual forma se plantea la construcción de una plaza de ferias pecuaria (Art. 38).

A pesar de este anuncio y los proyectos asociados, la reubicación no se verificó.

## 6.1.2 Dotaciones deportivas

**Figura 75. La villa olímpica, desde las laderas orientales**



Fuente: Rosero, A., 2006

### 6.1.2.1 Juegos Deportivos Nacionales del 2000

Gracias a los Juegos Nacionales del 2000, Tunja recibió nuevos escenarios deportivos y mejoró los existentes. En 1997 se habló de celebrar las justas únicamente en Boyacá, pero en 1999 se determinó que serían compartidas con el departamento de Nariño, lo cual significó la disminución de las responsabilidades, pero también de los recursos para las obras.

Para la ejecución de las obras se destinaron recursos del orden nacional. Durante el año 2000 se adecuaron el estadio La Independencia, la villa olímpica, el coliseo del barrio San Antonio, las canchas de tenis en el Parque Recreacional del Norte y un antiguo sector industrial para que sirviera de sede a varios deportes, en un proyecto denominado Expo-parque. De igual modo, hubo pavimentación de vías para las pruebas ciclisticas. La alcaldía de Jairo Aníbal Díaz incluyó los trabajos en su programa de reactivación económica, pues se veían como una forma de incrementar el empleo.

Por falta de planeación y demoras en la asignación de los recursos nacionales, casi todos los escenarios debieron ser utilizados sin haber sido terminados, pues no alcanzaron a estar listos a tiempo. Con posterioridad al evento, algunos incluso se abandonaron y las inversiones se perdieron.

El caso más significativo es el del coliseo del barrio San Antonio. Un proyecto bastante ambicioso, anunciado como demostración del

cumplimiento del alcalde en su compromiso con los juegos y entregado en concesión al consorcio Peldaños y Construcciones. Así lo reseñaba *El Tiempo* (octubre 6 de 2000)<sup>80</sup>:

De acuerdo con las especificaciones entregadas, este escenario tendrá 23 suites, 25 locales, 320 palcos, 300 parqueaderos, 6 cabinas de prensa y vallas publicitarias, que se están comercializando por parte del consorcio encargado de la construcción. Además, señaló Elizabeth Acero, representante de la firma constructora,

la edificación prestará dos servicios: uno para escenario deportivo con capacidad para 3000 personas y otro para auditorio de eventos culturales, con capacidad para más de 4000 personas.

Si bien en diciembre de 2000 no se encontraba concluido, allí tuvieron lugar las competencias previstas. Tras estas, la construcción continuó, sin embargo, nunca se completó, pues el consorcio se declaró en quiebra y la administración municipal, que hacía parte de este, debió afrontar las acreencias en el 2003<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1290163>.

<sup>81</sup> Andrea Sotelo escribe en *El Tiempo* (junio 17 de 2003), "Un coliseo sin terminar", artículo que precisa detalles de la declaración del alcalde Pablo Guío, quien asume tanto los problemas de la obra inconclusa como su terminación, aunque con menos especificaciones, pues al parecer estaba sobredimensionada.

Agregó que su administración se vio obligada a llegar a este acuerdo, porque al ser el municipio parte del consorcio que se conformó para ejecutar la obra, también es solidario de las acreencias que Peldaños tenga con sus contratistas. Este acuerdo es mejor para el municipio, porque además de quedarse con el coliseo, se pueden hacer conciliaciones con los acreedores del consorcio, para tratar de lograr rebajas en las deudas. (párrafo 3).

(...) se espera que se finiquite el acuerdo entre los representantes de Peldaños y Construcciones del Centro y el municipio, para que el coliseo quede en manos de la administración municipal. (párrafo 4).

El Alcalde también explicó que las pólizas de cumplimiento de este contrato no se pudieron hacer efectivas porque estaban vencidas y que si se hubiesen podido cobrar, los dineros captados por este concepto no habrían alcanzado ni siquiera para pagar las acreencias, porque no eran pólizas de obra, sino pólizas de un convenio. (párrafo 5).

El municipio de Tunja tiene 700 millones de pesos invertidos en el Coliseo del San Antonio, que fue la cifra a la que se comprometió, sin embargo, aunque Peldaños y Construcciones del Centro se había comprometido a aportar 1.400 millones de pesos para terminar el escenario deportivo, esa inversión nunca se hizo porque la firma entró en quiebra. (párrafo 6).

Durante más de dos años y medio ha permanecido paralizada esta obra y tan solo se reactivará si el municipio consigue los recursos para tal fin. (párrafo 7).

Según informe de la Contraloría el proceso de contratación que hizo la administración de Jairo Aníbal Díaz Márquez, para construir el coliseo (...) está siendo investigado directamente por la Contraloría General. (párrafo 8). (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1017172>).

En el estadio La Independencia, se adecuaron sus graderías y la iluminación.

**Figura 76. Interior del estadio La Independencia y denuncia de su mal estado**



Fuente: *El Diario*, nro. 19, agosto 23 de 1996, p. 2.

Las instalaciones del antiguo Instituto de Mercadeo Agropecuario (Idema), en la zona industrial del norte, se entregaron formalmente a la Alcaldía en marzo de 2000 para acondicionarlas como escenarios que, luego de los juegos, serían un recinto ferial. De nuevo, la obra no se concluyó a tiempo para la cita atlética pero sí fue empleada en su programación, según *El Tiempo* (marzo 3 de 2000)<sup>82</sup>.

### 6.1.2.2 Coliseos

El coliseo y plaza de toros del Complejo de Servicios del Sur se habilita para la práctica de deportes en el sector a partir de una iniciativa del alcalde Teódulo Benítez en 1994, después complementada por Manuel Arias Molano, como lo informa *El Tiempo* (noviembre 24 de 1995)<sup>83</sup>.

Por su parte, la Universidad de Boyacá construye su coliseo en las inmediaciones de su campus en el norte de la ciudad (figura 77).

**Figura 77. Inauguración del coliseo de la Universidad de Boyacá**



Fuente: *Reflector regional*, abril 15 de 1998, p. 15

<sup>82</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1280048>.

<sup>83</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-468444>.

### 6.1.2.3 Polideportivos y juegos en los barrios

Varios polideportivos se construyen o remodelan en barrios deprimidos durante el periodo. En general, se trata de obras que apoyan la recreación y el deporte en zonas donde estas actividades se requieren, aunque también se observan espacios descuidados como la cancha de fútbol del barrio San Antonio, para la que se propone crear un Comité proampliación y recuperación (figura 78).

En 1994, la Gobernación de Boyacá contempla en su presupuesto la suma de 30 millones de pesos para los polideportivos de Jordán, Muiscas, Asís, Dorado, Trigales y Libertador, no obstante, hay problemas de apropiación del dinero. En 2003, la administración del alcalde Pablo Guío destaca la construcción y adecuación de esta clase de escenarios en Cojines del Zaque, Santa Barbará, El Carmen, Santa Catalina, Villa Bachué, La Granja, La Florida, El Rodeo, Santa Inés y, justamente, en Dorado. Algunos de estos se aprecian en la figura 79.

### 6.1.3 Clínicas y hospitales

Las siguientes son las obras realizadas durante este periodo:

- El centro de atención básica del Instituto de Seguros Sociales (ISS), en cercanías al barrio El Consuelo, con 2771 m<sup>2</sup> y 1300 millones de pesos de inversión (*Boyacá 7 días*, nro. 12, enero 21 al 28 de 1994) (figura 80).

Figura 78. Cancha del barrio San Antonio



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 58, diciembre 9 al 16 de 1994, p. 5

- El hospital San Rafael, de carácter público, cuya construcción se había prolongado por 17 años. Finalmente es culminado e inaugurado en julio de 1990 (*El Tiempo*, enero 22 de 1991)<sup>84</sup> (figura 81).

- El Centro de Rehabilitación Integral de Boyacá (CRIB), en el km 1 de la vía a Soracá. Promovido por la Gobernación departamental, se completa mediante varios contratos fragmentados. Al tratarse de una unidad de atención integral a conductas adictivas, se le ubica por fuera del área urbana (*El Boyacense*, 2<sup>a</sup> época, nro. 4719, enero 30 de 1998).

<sup>84</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-468444>.



**Figura 79. Polideportivos en los barrios**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 875, diciembre 30 de 2003 a enero 1 de 2004, p. 10

- La clínica y central de urgencias de Saludcoop EPS, entidad privada, situada sobre la vía Universitaria (*El Tiempo*, noviembre 26 de 1999)<sup>85</sup>.

- La Clínica de Cancerología de Boyacá, Institución Prestadora de Salud (IPS) privada, construida también en 2005 sobre la Avenida Universitaria (*Boyacá 7 días*, del 30 septiembre al 3 de octubre de 2005) (figura 82).

- La clínica Santa Catalina, que luego toma el nombre de Mediláser, entregada a principios de 2005 por la Universidad de Boyacá en el norte de la ciudad, cerca de su campus. Es una fundación privada sin ánimo de lucro (*Boyacá 7 días*, del 4 al 7 de febrero de 2005) (figura 83).

**Figura 81. Hospital San Rafael de Tunja, en pleno funcionamiento**



Fuente: *Puente Boyacense*, del 8 al 17 de abril de 2004, nro. 271, p. 4

**Figura 80. Centro de atención básica del ISS en Tunja**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 12, enero 21 al 28 de 1994, p. 10

<sup>85</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-887974>.

**Figura 82. Clínica de Cancerología de Boyacá**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1056, del 30 de septiembre al 3 de octubre de 2005, p. 20

**Figura 83. Clínica Santa Catalina, inaugurada el 1 de enero de 2005**



Fuente: *Boyacá 7 días*, febrero 4 al 7 de 2005, nro. 849, p. 20

El espacio público circundante al hospital San Rafael es embellecido gracias al auspicio de la multinacional Coca-Cola, lo cual contribuye a mejorar el sector. *El Tiempo* (julio 7 de 1992)<sup>86</sup> da cuenta de la ceremonia oficial de entrega.

#### 6.1.4 Aeropuerto

El artículo 38 del POT proyectaba unas intervenciones específicas en este lugar:

Se completará su adecuación, dotación y puesta en funcionamiento, para lo cual se deberán adelantar las acciones de promoción y factibilidad. Así mismo se destinará una franja de terreno de 1000 metros lineales, medidos hacia el norte, franja requerida para la ampliación de la pista.

A pesar de las proyecciones, poco se ha concretado. La historia del aeropuerto ha sido una sucesión de inauguraciones, remodelaciones y abandonos a lo largo de ciclos que se repiten cada cierto tiempo. La primera iniciativa para darlo al servicio se dio en los años cincuenta y entre 1990 y 2005 se registran dos ciclos.

El primero comienza en 1997, durante la alcaldía de Manuel Arias Molano, quien gestiona algunas adecuaciones y realiza una inauguración en octubre de aquel año<sup>87</sup>. Aun así, para la apertura definitiva queda por completarse la

Figura 84. El aeropuerto de Tunja



Fuente: *Boyacá 7 días*, febrero 4 al 7 de 2005, nro. 849, p. 23

ampliación de la pista, la pavimentación de las vías de acceso, la reforma a la torre de control, la señalización y la conexión de servicios públicos.

El proyecto tiene partidarios y detractores. Los primeros, como resalta *El Diario* (nro. 128, octubre de 1997, p. 1, 3) apoyan la reutilización de la infraestructura existente y sus posibilidades para fomentar el turismo y el comercio. Entre los segundos hay quienes no justifican la inversión, pues consideran que la obra terminará abandonándose, como en oportunidades pasadas. Adicionalmente, los ambientalistas expresan su inconformidad por el ruido que puede producirse.

<sup>86</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-152432>.

<sup>87</sup> Se inauguran las obras de pavimentación de la pista y se recibe un vuelo de prueba de la Aeronáutica Civil (Aerocivil). La empresa Aerolíneas Regionales de Colombia, que cuenta con capital de inversión boyacense, es la primera interesada en prestar sus servicios en Tunja, según *El Tiempo* (octubre 8 de 1997). Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-652657>.

Estas dificultades de índole ambiental han sido constantes. La figura 86 refleja una de las tensiones en este particular, debida a la tala de árboles para dar paso a la pista, acción causante de un impacto que requiere una discusión amplia y participativa. Además, se precisa de una licencia ambiental para la obra y aunque la solicitud correspondiente no se presenta a tiempo, *Boyacá 7 días* (abril de 1999) atribuye a Corpoboyacá la demora para otorgarla, pues al parecer la entidad ha detectado problemáticas vinculadas con la instalación de tanques de combustible, la contaminación acústica en urbanizaciones vecinas y los vertimientos. Así, a lo largo de 1998 no hay avances significativos y la inauguración total, prevista para diciembre de ese año, no se verifica. En junio de 1999 finalmente se obtiene la referida autorización y el alcalde del momento, Jairo Aníbal Díaz Márquez, retoma el proyecto al gestionar recursos ante el Gobierno nacional, de acuerdo con *El Tiempo* (junio 29 de 1999)<sup>88</sup>.

Este diario (octubre 15 de 1999)<sup>89</sup> también subraya como el mandatario incluye las obras en su plan de reactivación económica y ejecuta inversiones en pavimentación y adaptación de instalaciones, pero aún queda mucho pendiente.

**Figura 85. Aeropuerto de Tunja sin funcionar**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 388, abril 9 al 15 de 1999, p. 11

**Figura 86. La pista o los pinos en el aeropuerto**



Fuente: *El Diario*, nro. 116, julio 9 de 1997, p. 5

<sup>88</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-878842>.

<sup>89</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-856560>.

**Figura 87. Reinauguraciones del aeropuerto**



Fuente: la autora a partir de fuentes indicadas

**Figura 88. El aeropuerto sin pasajeros**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1044, agosto 19 al 22 de 2005, p. 4

Un segundo ciclo se da en 2005, durante la administración de Benigno Díaz, quien, como reporta *Boyacá 7 días* (enero 25 de 2005), básicamente logra renovar para dicho año la licencia ambiental de 1999. Aunque, una vez más, faltan varios trabajos para poner en funcionamiento el terminal aéreo<sup>90</sup>, el 8 de marzo tiene lugar otra reinauguración con un vuelo comercial y otro oficial. No obstante, *El Tiempo* (julio 5 de 2005)<sup>91</sup> da a conocer declaraciones de la oficina de Planeación departamental en el sentido de no contar con empresas comerciales interesadas en operar en este tipo de aeropuertos.

### 6.1.5 Terminal de trasportes

El artículo 38 del POT trazaba una hoja de ruta para el terminal de trasportes:

se realizará la reubicación del terminal actual hacia la zona oriental, sobre el nuevo eje de la variante oriental (...) deberá solucionar de forma integral el tema de accesibilidad en integración con la ciudad. El municipio procurará la construcción (...) para lo cual podrá permitir la participación del sector privado.

<sup>90</sup> Alberto Garavito Mora escribe una carta a *Boyacá 7 días* (febrero 4 de 2005) con inquietudes y sugerencias para el aeropuerto, en relación con sus costos y las obras faltantes para posibilitar su funcionamiento, tales como: cerramiento general, parqueo, pavimentación de la zona de taxis, pintura del edificio, radio ayuda, operadores, instalaciones de servicios públicos, señalización y rehabilitación de las vías acceso. El remitente pregunta cuándo, a qué costo y quién hará cada una de ellas.

<sup>91</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1961765>.

**Figura 89. Plataforma interior de la terminal de transportes de Tunja**



Fuente: Hidalgo, A., 2008

Junto a ese propósito de contar con una nueva terminal, la prensa registra la remodelación de la existente y las quejas por su inseguridad y mal estado. Respecto a lo primero, por iniciativa del alcalde Jairo Aníbal Díaz, en 1999 se elabora una propuesta para un edificio de aproximadamente 45.000 m<sup>2</sup>. La idea cuenta con adeptos pero también con la oposición de concejales para quienes, sin garantías, podría ser otro proyecto inconcluso. Aun así, *Puente*

*Boyacense* (nro. 30, junio 20 de 1999) considera que puede impulsar la economía, ser un polo de desarrollo urbano y un elemento de presión para lograr la construcción de la vía perimetral. En *El Tiempo* (octubre 15 de 1999)<sup>92</sup>, el alcalde lo presenta como parte de su plan de reactivación económica y advierte sobre la necesidad de montar una empresa de economía mixta para su explotación.

En 2005 el alcalde Benigno Díaz expresa su interés en solucionar el problema del mal estado de la terminal y hacer efectivo su traslado a otro punto, para lo cual, relata *Boyacá 7 días* (nro. 895, marzo 1 de 2005), se tiene la promesa de un lote por parte de la Gobernación de Boyacá en cercanías de la vía perimetral. Así, este periodo culmina sin que la anhelada reubicación se haya concretado<sup>93</sup>.

### 6.1.6 Edificios educativos

Este es el panorama de lo realizado por instituciones de educación superior:

---

<sup>92</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-856560>

<sup>93</sup> El 31 de diciembre de 2019, finalmente, se inaugura y pone en funcionamiento la nueva terminal, suceso recogido por numerosos medios informativos como Caracol radio, en el informe "Empezó a funcionar la nueva terminal de transportes de Tunja" (disponible en [https://caracol.com.co/emisora/2019/12/31/tunja/1577804359\\_952588.html](https://caracol.com.co/emisora/2019/12/31/tunja/1577804359_952588.html)). El equipamiento se da al servicio incompleto, en el contexto de un cambio gubernamental. Esto es un reflejo de la permanencia, en el siglo XXI, de prácticas del siglo XX relacionadas con largos plazos para la realización de obras primordiales para la ciudad y de su entrega cuando todavía presentan "pendientes" por resolver.

- La UPTC reforma sus espacios abiertos y levanta nuevos edificios, como la facultad de ingeniería y la cafetería de estudiantes<sup>94</sup> (figuras 90 y 91).

- Tres instituciones privadas también construyen. Primero, la Universidad de Boyacá selecciona el sector aledaño a la urbanización Los Muiscas, al norte de la ciudad, para ubicar allí su campus (figura 92). La obra inicia en 1995 y se desarrolla por etapas. Al localizarse sobre la antigua vía a Paipa se convierte en una nueva centralidad que atrae negocios y otras edificaciones, realidad causante de ventajas y desventajas para la zona.

- A su vez, alrededor del año 2000, la universidad Santo Tomás amplía su planta física al complementar su sede tradicional del centro histórico con un nuevo campus en proximidades de la vía Universitaria (figura 93).

- Igualmente, la Universidad Antonio Nariño erige edificios en cercanías del centro de Tunja (figura 94).

---

<sup>94</sup> Estas estructuras son objeto de quejas por haber sido levantadas sobre riquezas arqueológicas y patrimoniales de hasta 2000 años de antigüedad. De conformidad con la nota "Muiscas: segundo entierro", publicada por El Tiempo (marzo 17 de 1991), la pugna entre erigir edificios y proteger yacimientos de esta clase ha sido constante desde 1934, cuando se construye la antigua normal de varones, si bien la tensión se agudiza en 1990 con las nuevas instalaciones. En 1974 se produce la mayor pérdida con la construcción de

el bloque mayor del centro educativo para la facultad de matemáticas, la enfermería, el centro de educación física, la capilla, el coliseo, el invernadero, las vías de acceso y el estadio de fútbol. Nadie alcanza a imaginar cuánta riqueza se quedó enterrada (párrafo 10).

A partir de 1986 se viene realizando un trabajo sistemático para rescatar la mayor cantidad de piezas posibles, de acuerdo con las circunstancias. (párrafo 11).

Existe una esperanza en razón al acuerdo entre arqueólogos y directivas de la universidad, el cual se aspira a protocolizar en 1991 para hacer obligatorios los estudios científicos como base para tomar decisiones respecto a edificar más construcciones sobre una riqueza patrimonial. Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-44329>.

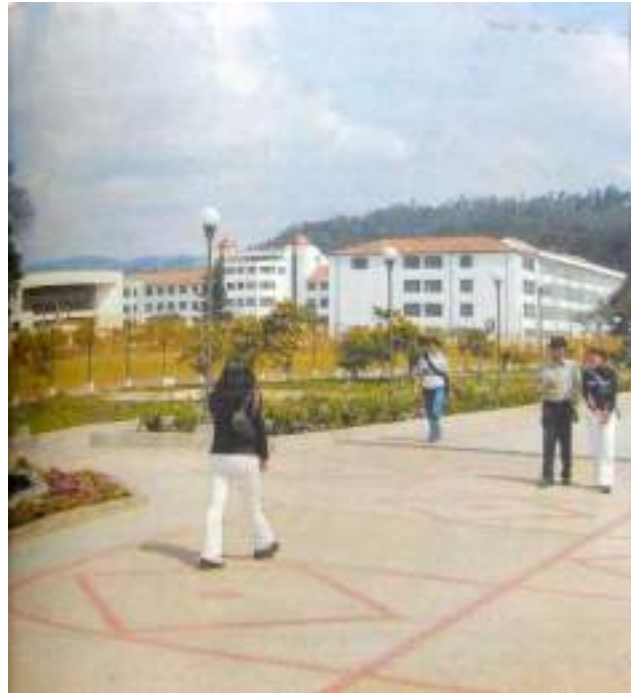


**Figura 90. Nuevas edificaciones y mejoramiento de los pasos peatonales en la UPTC**



Fuente: *UPTC al día*, nro. 6, noviembre de 2005, p. 11

**Figura 91. Remodelación del espacio público de la UPTC**



Fuente: *UPTC al día*, nro. 6, noviembre de 2005, p. 8 (arriba), p. 1 (abajo)

Figura 92. Campus de la Universidad de Boyacá, en el norte de la ciudad, sobre la salida a Oicatá



Fuente: aerofotografía IGAC 2005 (arriba izquierda), *Boyacá 7 días* (noviembre 10 al 12 de 1998, nro. 348, p. 7: arriba derecha; septiembre 23 al 25 de 2003, nro. 847, p. 11: abajo)

**Figura 93. Campus de la Universidad Santo Tomás, en el norte de la ciudad, sobre la Avenida Universitaria**



Fuente: *Boyacá 7 días* (nro. 849, febrero 4 al 7 de 2005, p. 20: izquierda), aerofotografía IGAC 2005 (derecha)

**Figura 94. Edificaciones del campus de la Universidad Antonio Nariño en el centro de la ciudad, cercano a la Avenida Oriental**



Fuente: *Boyacá 7 días* (nro. 359, diciembre 18 al 21 de 1998, p. 14: izquierda), aerofotografía IGAC 2005 (derecha)

El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), dedicado a la formación técnica, planea construir un centro multisectorial. *El Tiempo* (junio 3 de 2003)<sup>95</sup> da a conocer la adquisición de un lote en el norte, vecino a la Universidad de Boyacá, por parte del municipio para este fin. Sin embargo, la falta de apoyo nacional impide materializar el proyecto entre 2002 y 2005, como estaba previsto en consecuencia con los proyectos de reestructuración de la institución.

Con relación a institutos públicos de educación primaria y secundaria:

- El colegio Silvino Rodríguez, después de un dilatado proceso con varios años de espera, culmina su sede en el oriente, próxima al barrio Los Patriotas (figura 95). Entre los numerosos ejemplos de los problemas que emergen durante su construcción pueden mencionarse dos: en 1996 algunos cursos se trasladan al lugar, pero al ser este periférico se dan dificultades de acceso, como lo evidencia *El Diario* (nro. 86, noviembre 27 de 1996). Un año más tarde, *El Tiempo* (noviembre 4 de 1997)<sup>96</sup> lamenta el estancamiento de las obras y los daños detectados en la estructura por las grietas resultantes de un temblor de tierra.

- *Boyacá 7 Días* (nro. 279, marzo de 1998), reporta la puesta en funcionamiento, en las antiguas instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, del colegio cooperativo Zoilo Medina López.

- *El Diario* (nro. 47, octubre 3 de 1996) destaca que la Alcaldía entrega adecuaciones en baños, canchas y pintura a la escuela San Ignacio.

**Figura 95. Construcción de la nueva sede para el "Silvino", cerca de Los Patriotas**



Fuente: *El Diario* (nro. 24, agosto 30 de 1996, p. 1: arriba), aerofotografía IGAC 2005 (abajo)

<sup>95</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1029999>.

<sup>96</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-691167>.

**Figura 96. El colegio Silvino en crisis debido a los agrietamientos en sus instalaciones, consecuencia de haber sido construido sobre terreno inestable**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1036, julio 22 al 25 de 1999, p. 8

### **6.1.7 Edificios administrativos públicos de la periferia urbana**

- Entre 1991 y 1998, la Policía Nacional construye en predios de la villa olímpica una sede administrativa y social (figura 97). Para legalizarla firma un convenio con la Gobernación, mediante el cual se hace cargo de los im-

puestos prediales de todo el complejo deportivo, adeudados por el Gobierno departamental a Tunja. De tal forma se obtiene la transferencia de la propiedad (Ordenanza departamental 133, diciembre 12 de 2002).

- Corpoboyacá edifica en la antigua zona industrial (figura 98).

- La abandonada sede del Itboy, ubicada al norte, sobre la antigua vía a Paipa, en un sector bastante deshabitado (figura 99), es recuperada y ampliada, según narra *Boyacá Construye* (2ª época, nro. 17).

**Figura 97. Sede de la Policía Nacional en predios aledaños a la villa olímpica**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

### 6.1.8 Centros comerciales y de ocio

Con el traslado de la plaza de mercado al Complejo de Servicios del Sur, se abandona la antigua edificación erigida en los años

**Figura 98. Nueva sede de Corpoboyacá en la antigua zona industrial**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005 (arriba), *Boyacá 7 días*, nro. 865, noviembre 25 al 27 de 2003, p. 4 (abajo)

veinte (figura 100), situada en el centro histórico y donde se cumplía tal actividad. En aras de otorgarle un nuevo uso a este bien patrimonial, se decide remodelarlo y convertirlo en un centro cívico y comercial, con el nombre de

Figura 99. Edificio del Itboy



Fuente: *Boyacá construye*, 2ª época, nro. 17, p. 7

"Plaza Real". La adecuación no está exenta de tropiezos, pero finalmente se concluye. Según el recuento de *Boyacá 7 días* (nro. 30, diciembre 12 de 1997), el inmueble pasa a manos del Instituto de Beneficencia y la Lotería de Boyacá en 1979, organizaciones que, a su vez, lo ceden a la fiduciaria La Previsora para impulsar una estrategia de reciclaje arquitectónico (figura 101), encargada a la compañía "Obregón, Bueno y Cía." y en la que también participa otra firma, CMS Arquitectos Ltda. *El Nuevo Diálogo* (marzo - abril de 1993) ubica en 1993 el inicio de la obra, cuya finalización se da en 1994 con la entrega de una primera etapa. La segunda, según la misma edición citada de *Boyacá 7 días*, comienza en 1996 y termina en 1997.

Figura 100. Plaza Real, ejemplo de reconciliación con el tiempo



Fuente: *El Diario*, nro. 20, agosto 7 de 1998, p. 5

Figura 101. Plaza Real, ejemplo de recuperación de inmuebles



Fuente: *El Diario*, nro. 44, septiembre 28 de 1996, p. 2

Si bien Plaza Real se encuentra en el centro histórico, donde por tradición se concentraba la mayor parte del comercio en Tunja, al ser entregado en los años noventa comienza un cambio en esta realidad. Antes de esa década no se hacían centros comerciales en la periferia, pero hacia 1992 se da al servicio uno pequeño y barrial en la urbanización Santa Inés (figura 102). Posteriormente, *Boyacá 7 días* (diciembre 31 de 1993) reporta la inauguración de Zalema, de mayor tamaño y escala, realizado por Inversiones La Florida en la intersección entre la Avenida Colón y Maldonado. En sus 2000 m<sup>2</sup> funcionan 16 locales que incluyen uno de mayor amplitud para el mercado en autoservicio (figura 103).

En 1997, *El Diario* (nro. 102, junio 1 de 1997) da cuenta del inicio del proyecto de Centro Norte (figura 104). Con cerca de 1500 m<sup>2</sup> se localiza sobre la Avenida Norte, en terrenos de Caolines Boyacá, en el sector industrial de Tunja. Su construcción tarda varios años y tras abrirse al público pasa por un periodo en que no se posiciona ni asegura su imagen, hasta cuando es vigorizado con la instalación de un almacén ancla de una cadena nacional de supermercados.

En el 2000 entra en funcionamiento La Sexta (figura 105), con 5400 m<sup>2</sup>, situado sobre la Avenida Norte y cercano al parque recreacional y a urbanizaciones de vivienda de estratos altos,

tales como Mesopotamia, Urapanes, Maldonado, La María, Belalcázar, Rosales y Pozo de Donato. Presentado en *El Tiempo* (marzo 28 de 2000)<sup>97</sup> como una gran oportunidad de inversión, no logra consolidarse de la forma que lo hace Centro Norte, aunque logra mantenerse.

**Figura 102. Nuevo centro comercial del barrio Santa Inés hacia 1992**



Fuente: *Boyacá construye*, 2ª época, nro. 17, p. 21

<sup>97</sup> Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1239064>.



Figura 103. Nuevo centro comercial Zalema



**¿...Y AUN NO CUENTAS CON ZALEMA?**

En Zalema harás tu mercado cómodamente  
y con los mejores precios.  
Ven a Zalema, haz tu mercado y tus  
cuentas y así verás por qué hoy todo  
Tunja cuenta de Zalema.

**Zalema**

Tunja, LL No. 29 A 29, Tunja - Boyacá

**¡ Aquí en Zalema tu dinero sí cuenta !**

- Granos
- Rancho y Licores
- Artículos de Aseo
- Línea Hogar
- Fruitas y Verduras
- Carnes y Pescados
- Lácteos
- Panadería
- Droguería
- Delicatessen

Fuente: *Boyacá 7 días* (nro. 9, diciembre 31 de 1993 a enero 7 de 1994, p. 19: arriba; nro. 15, febrero 11 al 18 de 1994, p. 5: abajo)

Figura 104. Maquetas promocionales del centro comercial Centro Norte



Fuente: *Boyacá 7 días* (nro. 350, noviembre 17 al 19 de 1998, p. 16: arriba); *El Diario* (nro. 102, junio 1 de 1997, p. 8: abajo)

Figura 105. Aviso publicitario: "Así será el centro comercial La Sexta"

**ASI SERA EL CENTRO COMERCIAL LA SEXTA**  
**INICIE O TRANSLEDE SU NEGOCIO AL SECTOR DE MAS DESARROLLO Y VALORIZACION DE TUNJA**

Planta de emergencia - parqueadero para propietarios  
 planta de emergencia - parqueadero para propietarios

PLANTAS PISO  
 PLANTA SEGUNDO PISO

ADQUIERA SU OFICINA - LOCAL COMERCIAL O LOCAL PARA COMIDAS

OBSERVE - COMPARE PRECIOS Y PLAZOS DE ENTREGA

EL METRO CUADRADO DESDE: \$ 1.500.000  
 LOCALES DESDE 24 m<sup>2</sup> - OFICINAS DESDE 26 m<sup>2</sup>

- PAGAR LA CADA VEZ QUE SE REALICE LA CONSTRUCCION
- SIN INTERESES RECIENTES MAS LA RECONSTRUCCION
- FINANCIAMIENTO HASTA EL 80 % CON COSTO FIJO O VARIANTE A 3 O 4 AÑOS
- 10% PARA ANTIENFAMADO (DARLE EL 10 % DE DESCUENTO)

VENITE LA OBRA, NUESTRAS OFERTAS Y SALA DE VENTAS

CONSTRUCTORA JONAG LTDA. Carrera 7 No. 37 - 23 int. 1  
 Teléfono: 7434903 - Telefax: 7444595 TUNJA - BOYACA

Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 388, abril 9 al 15 de 1999, p. 9

Otros edificios comerciales de proporciones significativas en la periferia urbana son los concesionarios de automóviles. En el norte se encuentran Mazda (figura 106), que abre en 1992, y Alborautos-Toyota (figura 107), en 1994; mientras que en el sur, Ford Boyacá Motors, cuyas actividades comienzan en 1995.

**Figura 106. Nueva sede de Mazda - Conautos**



Fuente: *Boyacá construye*, nro. 16, noviembre 23 a diciembre 15 de 1992, portada

Además, negocios de servicios de alojamiento y entretenimiento (discotecas, boleras), se consolidan sobre la antigua vía a Soracá, a 2 km de Tunja.

### 6.1.9 Otros equipamientos

- En 1992 se completa una sede de los bomberos, luego de cinco años de construcción, como lo subraya *El Tiempo* (enero 16 de 1992)<sup>98</sup>.

**Figura 107. Concesionario de Toyota en la Avenida Norte**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 58, diciembre 9 al 16 de 1994, p. 24

**Figura 108. Negocios de entretenimiento en la antigua vía a Soracá**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

<sup>98</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-14016>.

- Este mismo periódico, en su edición del 28 de mayo de 2004<sup>99</sup>, destaca que desde 1994 el parque cementerio, instalado en los años setenta en el norte de la ciudad, ha sido ampliado y complementado con servicios integrales de funeraria, salas de velación y cremación. En la búsqueda de ampliar esta oferta, en 2004 el predio es vendido por la arquidiócesis a la empresa privada Parques y Funerarias S. A. (figura 109).

- *Puente Boyacense* (nro. 263, febrero 5 de 2004) relata que por iniciativa de la curia y para prestar servicios sociales, se construye en el km 1 de la salida hacia Villa de Leyva el centro intercomunitario arquidiocesano.

- La Cámara de Comercio promueve en 1997 un ambicioso centro de convenciones de 24.000 m<sup>2</sup> en inmediaciones del Parque Recreacional del Norte, proyecto que se ejecuta luego de 2005 (figura 110).

- Tunja no cuenta con cárcel sino con un lugar de reclusión permanente en proximidades del aeropuerto, donde el hacinamiento es constante. *El Tiempo* (septiembre 24 de 2003)<sup>100</sup> revela que a partir del 2003 se prohíbe internar mujeres en ese espacio, razón por la cual quienes

allí se encontraban son trasladadas a otras ciudades. Este mismo medio informativo (febrero 22 de 2000) relata que en el año 2000, el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec) retira los recursos asignados para construir un nuevo edificio destinado a servir de prisión<sup>101</sup>.

**Figura 109. Anuncio de la venta del cementerio Jardines de la Asunción**



Fuente: *Puente Boyacense*, julio 18 al 24 de 2004, nro. 285, p. 1

<sup>99</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1554361>.

<sup>100</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1025508>.

<sup>101</sup> De acuerdo con el diario, el Inpec toma la decisión de no construir la cárcel que se tenía planeada para alojar 600 personas, luego de la negación por parte de la administración de la licencia de construcción para un equipamiento de este carácter, debido a su ubicación dentro del área urbana, en el barrio El Dorado. Al considerarse incompatibilidad entre usos, se habla de buscar otro predio en zona rural, pero finalmente esto no se produjo (disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1296134>).

**Figura 110. Acto de instalación de la primera piedra para el nuevo edificio de la Cámara de Comercio de Tunja**



Fuente: *El Diario*, nro. 118, julio 11 de 1997, p. 1

## 6.2 INDUSTRIA

El artículo 38 del POT perfilaba un área exclusiva dedicada a esta actividad:

En la zona de manejo especial ubicada al oriente del perímetro urbano, se consolidará una zona industrial, de comercio y servicios pesados como la central ferretera, la central de abastos mayorista y la ciudadela automotriz y de servicios de carretera, aprovechando los equipamientos viales nacionales y municipales.

Sin embargo, ningún proyecto se desarrolla en consonancia con lo planteado por el POT. Por el contrario, negocios como las ferreterías se mantienen en el borde del centro histórico, con múltiples problemas de congestión y deterioro físico. En general, este es un periodo con escaso desarrollo de industrias.

Más aun, el sector industrial del norte pierde su vigencia a raíz del retiro de distintas instalaciones

allí localizadas. Un ejemplo son las del Idema, cedidas al municipio para los Juegos Deportivos Nacionales del 2000 y acondicionadas luego para convertirse en el recinto ferial Expoparque. Aunque, lentamente, nuevas edificaciones comerciales son recibidas allí, la consolidación es insuficiente y el sector pasa a ser una zona de reserva para servicios múltiples.

La industria extractiva relacionada con canteras y chircales, de donde se extrae material para la producción artesanal de ladrillo cocido, también desaparece de forma paulatina. Aun así, subsisten pequeños reductos que estaban situados por fuera de la ciudad, pero al crecer esta quedaron integrados al área urbana.

Claro está que en el extremo norte tunjano se establece una pequeña ciudadela, consistente en una parcelación para industrias menores y bodegaje. Su grado de consolidación es bajo y su viario permanece incompleto (figura 112).

**Figura 111. Estado de las instalaciones industriales antes de cambiar de uso**



Fuente: *El Diario*, nro. 20, agosto 7 de 1998, p. 6

Figura 112. Ciudadela industrial, ubicada en el extremo norte de Tunja



Fuente: la autora

## 7. URBANIZACIÓN, CRECIMIENTO DE BARRIOS Y VIVIENDA

Este capítulo explica las condiciones en que se produjo la urbanización de vivienda. Se distingue entre aquella promovida por el sector público y la impulsada por constructores privados y cooperativas. También se reconocen las notorias diferencias entre la ciudad formal y la informal a lo largo del periodo.

El desarrollo de la vivienda puede abordarse desde distintas clasificaciones: por los tipos de esta, por los de promotor o por localización. Se ha optado por combinar la primera posibilidad con los actores protagonistas de lo realizado.

En términos generales, con las modificaciones de la política de vivienda social, el mercado se transforma y, según Camacol, se dispara. Respecto a este fenómeno, a partir de 1990 se evidencia en Tunja el resultado de la liberalización de los mercados en el sentido evaluado por Torres-Tovar (2016):

la vivienda y las políticas relativas a su provisión están siendo impulsadas por las fuerzas del mercado que tienden a reforzar las disparidades espaciales dentro de las zonas urbanas en términos de segregación y precariedad. Lo que de modo claro demuestra que el mercado no produce la vivienda requerida para la población de bajos ingresos y continúa privilegiando el uso del suelo urbano disponible en su poder

para el desarrollo de proyectos de altas rentas. Aquí hay que diferenciar que, si bien la mayoría de los países iberoamericanos optó, hace ya varias décadas, por dejar en manos del mercado la responsabilidad de la producción de la vivienda para la población de bajos ingresos sin que logre atender las demandas acumuladas y los nuevos déficits, también es cierto que varios países han decidido retomar la producción directa de la vivienda social, asunto que está por valorarse de modo adecuado. (p. 8)<sup>102</sup>.

**Figura 113. La construcción “disparada “ en Tunja**



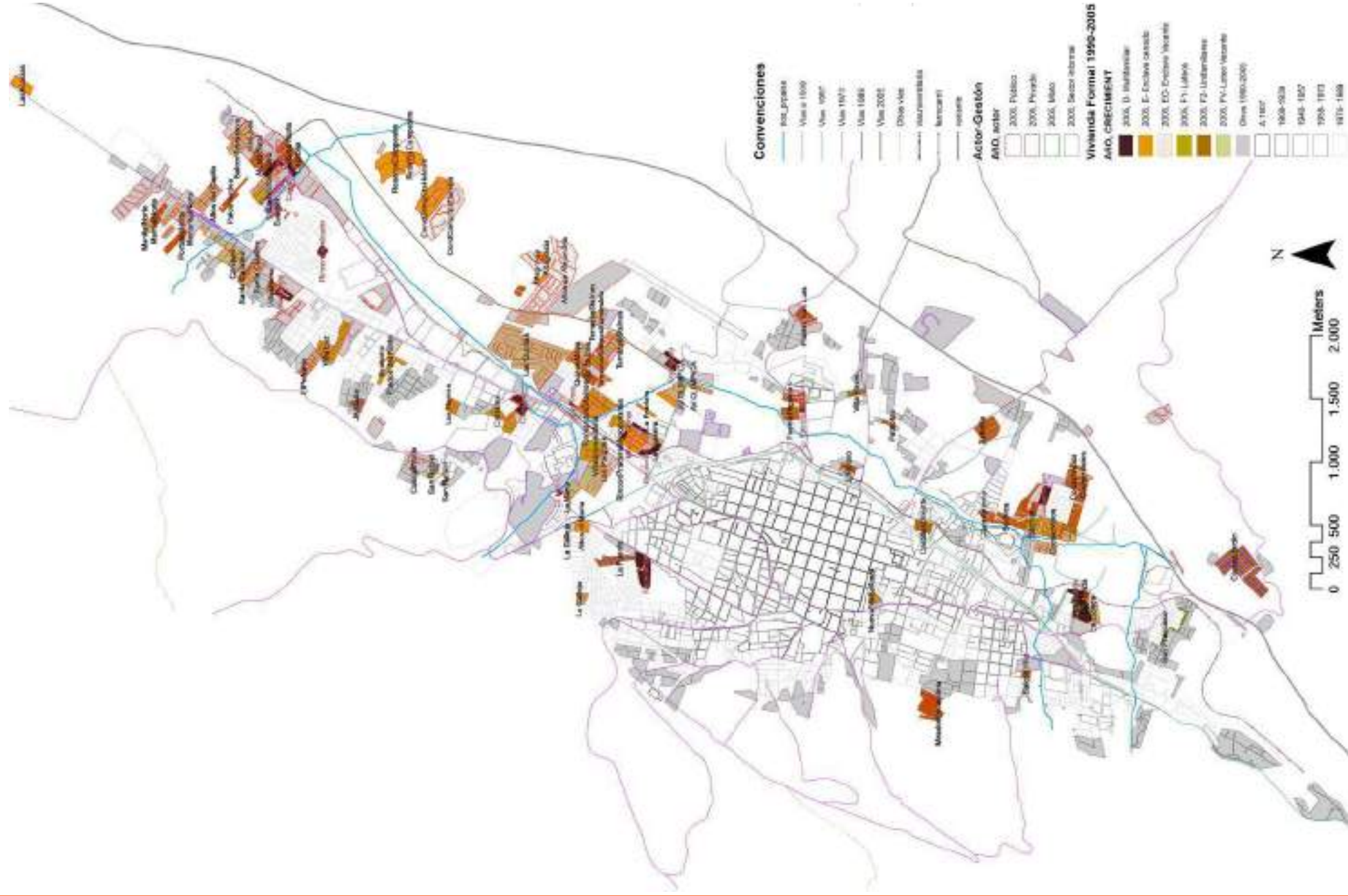
Fuente: *Boyacá 7 días*, abril 19 de 2005, p. 7

<sup>102</sup> Estas consideraciones aparecen en el editorial de la revista *Bitácora Urbano Territorial* dedicada a la segregación, el espacio público y la vivienda en las ciudades iberoamericanas durante la era neoliberal.

**Cuadro 22. Actores y formas de crecimiento de las actuaciones de vivienda en Tunja a 2005**

Nombre actuación	Actores	Forma de crecimiento principal
Alcalá Real	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
Altagracia	Enclaves privados suburbanos	E
Altagracia	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Avenida Olímpica	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Bachué	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Balcón de Terranova	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Balcones de la Villa	Organizaciones populares OPV	F2
Bochica	Organizaciones populares OPV	F2
Canapro	Lotes con servicios desarrollados por cooperativas	F1 Y Fv
Capitolio	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
Capitolio	Polígonos de vivienda multifamiliar desarrollados por privados	D
Castillos de Oriente	Organizaciones populares OPV	F2
Ciudad Jardín	Promoción pública municipal	F2
Ciudadela Comfaboy	Cajas de compensación familiar	D
Compes	Lotes con servicios desarrollados por cooperativas	F1 Y Fv
Compes	Promoción cooperativa	F2
Condominio campestre Santa Elena	Enclaves privados suburbanos	E
Cooservicios	Polígonos de vivienda de promoción cooperativa	F2
Cooservicios	Polígonos de vivienda multifamiliar cooperativo	D
Cristales	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
El Poblado	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Esperanza	Polígonos de vivienda multifamiliar promoción privada	D
Fuente Higueras	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
Fuente Higueras	Polígonos de vivienda multifamiliar promoción privada	D
La Florida	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
La Florida	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
La Florida	Polígonos de vivienda multifamiliar promoción privada	D
La Pradera	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Las Quintas	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Los Héroes	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Los Parques	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv







Nombre actuación	Actores	Forma de crecimiento principal
Manantial del Norte	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Manantial del Norte	Promoción privada	F2
Mesopotamia Pradera	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Mirador Escandinavo	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
Nueva Santa Bárbara	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Palos Verdes	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
Pinos de Oriente	Promoción pública municipal	F2
Portales del Norte	Promoción privada	F2
Prados de San Luis	Organizaciones populares OPV	F2
Prados del Norte	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Quince de Mayo	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Remansos de Santa Inés	Conjuntos cerrados urbanos promovidos por privados	E
Remansos de Santa Inés	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Reserva Campestre	Enclaves privados suburbanos	E
Rincón de la Pradera	Conjuntos cerrados urbanos promovidos por privados	E
Rincón de la Pradera	Polígonos de vivienda multifamiliar promoción privada	D
Rincón del Seminario	Polígonos de vivienda multifamiliar desarrollados por privados	D
San José	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Santa Catalina	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Santa Inés	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
Sauces de la Pradera	Conjuntos cerrados urbanos promovidos por privados	E
Soaquira	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Suamox	Polígonos de vivienda de promoción privada	F2
Tejares del Norte	Conjuntos cerrados urbanos promovidos por privados	E
Terrazas de Santa Inés	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Torres de Oriente (Pradera)	Polígonos de vivienda multifamiliar desarrollados por privados	D
Urapanes	Conjuntos cerrados urbanos promovidos por privados	E
Villa Luz	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Villa Rocío	Organizaciones populares OPV	F2
Villa Universitaria	Lotes con servicios desarrollados por privados	F1 Y Fv
Villas del Norte	Polígonos de vivienda multifamiliar desarrollados por privados	D
Xativilla	Promoción privada	F2

Fuente: la autora

## 7.1 VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL (VIS)

En el contexto nacional, los años ochenta representan el cuestionamiento de la eficiencia administrativa del ICT y ello conlleva a su liquidación en 1991<sup>103</sup>:

Esta discusión derivó en la Ley 3ª de 1991, con la cual se reorientó la política, de acuerdo con las tendencias internacionales, hacia un esquema de subsidios basado en mecanismos de mercado.

En esta forma, el Estado abandonó su papel de intermediario financiero y constructor de vivienda y se sustituyó el ICT por el Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana (Inurbe), entidad encargada de administrar el sistema de subsidios y prestar asistencia técnica.

El Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social se administra bajo la dirección del Ministerio de Desarrollo Económico y sus actores son básicamente las entidades que otorgan subsidio, las instituciones financieras que ofrecen

crédito para VIS y las Organizaciones Populares de Vivienda. (Chiappe, 1999, p. 8, 9).

No obstante, como examina Torres-Tovar (2012) esta política de vivienda social,

se limita, pues, básicamente, al otorgamiento de ayudas económicas parciales a través del SFV, acción que no contribuye a superar el déficit de vivienda pero que sí amplía el margen de beneficio a los agentes privados implicados en el proceso de promoción y producción inmobiliaria. Con ello se promueve, cada vez más, una vivienda incompleta, que se produce y distribuye con ayuda del Estado pero que no cumple con las premisas de la vivienda adecuada –menos aún digna– y cuyas condiciones de producción determinan una transformación posterior necesaria, que precariza la vivienda social. (p. 245).

Las entidades encargadas de otorgar subsidios son el Inurbe –hasta cuando fue liquidado<sup>104</sup>–, labor para la cual emplea dineros del Estado, y las cajas de compensación familiar, que han

---

<sup>103</sup> De acuerdo con Arango (2001):

El entierro de tercera que se le dio al ICT a finales de los ochentas, y con él a los sistemas de financiación tradicionales, se hizo aprovechando una lamentable coyuntura de decaimiento administrativo y falta de liderazgo que afectaba a esta institución, logrando ocultar, tras el discurso moralizante de la privatización, toda una historia de realizaciones. (p. 20).

<sup>104</sup> Arango (2001) ofrece indicaciones de las posibles razones que derivaron en la liquidación del Inurbe:

a pesar de que en su diseño original se le previeron mecanismos innovadores de administración y operación, haciendo que primaran rigurosos criterios técnicos, de equidad y transparencia en la administración del subsidio, se ha ido convirtiendo con el paso del tiempo (como muchas otras instituciones públicas en Colombia) en un aparato burocrático altamente politizado, ineficiente, con vicios de corrupción y cada vez más centralista (p. 21).

Finalmente, la supresión y liquidación del Inurbe se ordena mediante el Decreto presidencial 554 de 2003.

continuado entregándolos a través de recursos provenientes de los aportes de sus afiliados, pues son instituciones privadas. Los fondos de vivienda de interés social (Fovis) son creados por Ley 49 de 1990 para que las cajas no solo ofrezcan las ayudas a sus propios afiliados.

**Figura 114. Anuncio de una convocatoria de Comfaboy para postulaciones al subsidio familiar de vivienda con las condiciones del momento**



Fuente: Boyacá 7 días, nro. 346, noviembre 3 al 5 de 1998, p. 8

Los créditos, a su vez, son ofrecidos por el Fondo Nacional del Ahorro (FNA), fundado en 1968 y constituido a partir de los ahorros en cesantías de empleados gubernamentales, al igual que por el sector financiero privado a través de las Corporaciones de Ahorro y Vivienda (CAV), existentes desde 1972. Igualmente, las cooperativas de ahorro y crédito pueden contribuir a la financiación de la VIS.

**Figura 115. Comfaboy publicita el subsidio como alternativa para la adquisición de vivienda**



Fuente: Fuente: Boyacá 7 días, nro. 340, octubre 11 al 15 de 1998, p. 7

Las cajas de compensación familiar tienen a su cargo la construcción de proyectos, junto con los edificadores privados y las Organizaciones Populares de Vivienda (OPV). La Ley 9 de 1991 define estas últimas como “entidades sin ánimo de lucro que desarrollan programas de vivienda para sus afiliados por sistemas de autogestión o participación comunitaria” (Chiappe, 1999, p. 10).

En este contexto es posible comprender la evolución de la vivienda social en Tunja. El periodo 1990 a 2005 corresponde, en su mayoría, a tal institución y su política, la cual, desde la visión de Torres-Tovar (2012), pudo desnaturalizarse:

La llamada política de vivienda (dirigida, en teoría, a favorecer a la población con mayores necesidades en materia habitacional) ha abandonado la promoción pública para orientarse hacia la conversión de sus destinatarios, para que sea una demanda solvente mediante un instrumento fundamental: los subsidios de vivienda (nacional y complementaria). Esta dinámica afecta a los mecanismos de regulación establecidos, pues se ha virado hacia la atención a (y priorización de) las exigencias de los agentes privados inmobiliarios, a quienes se les permite operar mucho más libremente en el mercado de la vivienda, flexibilizando y rebajando los requerimientos mínimos del objeto vivienda (incluida la Vivienda de Interés Social, VIS, y la Vivienda de Interés Prioritario, VIP) para, con ello, posibilitar la reducción de su coste final de producción y, en última instancia, la obtención de una mayor rentabilidad inmobiliaria.

(...) dadas las dimensiones actuales de la problemática de la vivienda social, a pesar del acceso a los subsidios, este sistema por sí solo no parece alcanzar a solucionar el problema (p. 235).

Aun así, en consonancia con la política nacional, el POT de Tunja define en su artículo 43 las directrices para la VIS. Por lo tanto, se plantea ofertarla para familias con ingresos inferiores a cuatro Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (SMMLV), realizar mejoras en las edificaciones, reubicar aquellas situadas en zonas de riesgo, implementar una institución que desarrolle programas en la materia, y favorecer el trabajo de asociaciones. También se busca evitar las soluciones parciales y se proponen medidas conexas, como combatir la urbanización por loteo y cumplir las normas mínimas urbanísticas.

Es relevante tener presente que el 47% de los barrios tunjanos están clasificados en el estrato tres (figura 116), según indica *Blanco y Negro* (nro. 3, noviembre 29 a diciembre 5 de 2001). Para determinar esta estratificación se sigue una metodología formulada por el DNP, aplicada en todo el país y que emplea un formulario con el fin de revisar las características de las casas y su entorno. En la capital boyacense, donde son de importancia las condiciones de la manzana en que se ubica cada predio, dicha clasificación genera numerosos reclamos de los habitantes. En consecuencia, se crea un comité de estratificación con participación ciudadana, al cual se le comisiona una revisión de todas las particularidades en un plazo máximo de dos meses.

---

<sup>105</sup> Sobre esta modalidad anota Arango (2001):

parte importante de los subsidios terminan apalancando los programas que desarrolla el sector privado constructor, dirigidos a familias de más de dos y medio salarios mínimos. Es de observar que los subsidios aplicados en estos programas no han tenido efectos en la disminución de los precios finales de las viviendas (p. 21, 22).

**Figura 116. Imagen típica de los barrios de Tunja, en su mayoría de estrato tres**



Fuente: *Blanco y Negro*, nro. 3, noviembre 29 de 2001, p. 5A

**Figura 117. Típico barrio de VIS en Tunja**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1068, noviembre 11 al 14 de 2005, p. 11

Los proyectos realizados durante el periodo, clasificados por actores, son:

- El Estado culmina el barrio La Fuente, iniciado en el periodo precedente, bajo el liderazgo del ICT antes de ser liquidado.

- A través del Fonvitu y el Invitu, la Alcaldía entrega Ciudad Jardín y Pinos de Oriente, urbanizaciones de casas unifamiliares adosadas.

- Comfaboy construye la ciudadela que lleva su nombre, del tipo polígono multifamiliar. Así, protagoniza la oferta de las cajas de compensación.

- La Asociación Bochica, la más significativa de las OPV que desarrollan proyectos de autogestión, completa las urbanizaciones Bochica, Prados de San Luis, Castillos de Oriente y Balcón de la Villa. Se trata de polígonos de viviendas unifamiliares adosadas, con mejor calidad y tamaños más generosos que los ofertados por empresarios privados.

- Iniciativas privadas ofrecen viviendas con opción de subsidio, modalidad a la que pueden acceder familias postulantes y beneficiarias. En algunos casos se entregan completas y en otros incompletas, al considerarse mercancías con la posibilidad de ser acabadas mediante desarrollo progresivo para alcanzar una mejor habitabilidad<sup>105</sup>. Se trata de una dinámica semejante a la examinada por Torres-Tovar (2012) en Bogotá.

**Figura 118. Obras promovidas por el Invitu**



Fuente: *Entérese*, nro. 562, septiembre 1 de 2002, p. 6

En Tunja sucede algo similar a lo presentado en Bogotá entre 1990 y 2010:

las viviendas producidas bajo el esquema formal y bajo los modelos normativos y urbanísticos imperantes, signados por el enfoque neoliberal, han reducido su tamaño, han eliminado espacios en su interior y han rebajado los parámetros técnicos y de espacialidad mínimos (...) los precios de la vivienda formal se han incrementado y el sistema financiero ha reaccionado con financiación a más largo plazo (hasta treinta años), mientras que los promotores inmobiliarios han reducido drásticamente el área de la vivienda producida hasta ajustarla a un precio que, siendo asequible a una fracción significativa de la PBI, soporte las rentas esperadas (Torres-Tovar, 2012, p. 228, 229).

Momentos claves de la VIS en distintas alcaldías se resumen en el cuadro 23.

<sup>106</sup> "Hay más plata para subsidios", es el título de la nota publicada por *El Tiempo* (julio 9 de 1999) con declaraciones de Luis Eduardo Riaño, director regional del Inurbe, referentes a los subsidios para VIS:

en Tunja el programa de vivienda se ejecutará en un lote de propiedad del municipio, en la salida hacia Soracá. (párrafo 3).

A los beneficiarios se les entregará una vivienda mínima con posibilidad de continuarla por desarrollo progresivo. Dicha solución consta de un lote urbanizado, con todos sus servicios, de 3.50 por 15 metros de área de construcción; un salón, un baño y una cocina. El beneficiario tendrá la posibilidad de construir tres alcobas y un altillo en el segundo piso. (párrafo 4).

En la nueva convocatoria los aspirantes deben presentar sus documentos antes del 29 de septiembre. El Director regional del Inurbe dijo que los que hagan su solicitud y no salgan beneficiados deben dejar sus papeles en el Instituto, pues es posible que clasifiquen en la segunda adjudicación. Finalmente, invitó a constructores y oferentes a que inscriban sus programas ante el Inurbe (párrafo 8). (Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-877517>).

<sup>107</sup> Así lo reporta *El Tiempo* (agosto 10 de 1999), disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-873763>.



**Cuadro 23. La vivienda social promovida por la Alcaldía Mayor de Tunja**

Alcalde y periodo	Realizaciones en materia de vivienda social
Fernando Sandoval Rodríguez 1990 - 1992	Crea el Fonvitu mediante el Acuerdo 26 del 16 de septiembre de 1991. Realiza programas de mejoramiento de la vivienda y su entorno.
Manuel Arias Molano 1995 - 1997	A finales de 1997 anuncia el Plan de Vivienda Social con un proyecto para el cual se prediseñan casas de 72 m <sup>2</sup> con posibilidad de subsidio. Negocia el primer lote en cercanías del barrio San Francisco. Promueve un tipo de casa prefabricada como modelo para la urbanización Villa Rosita (primer nombre de Ciudad Jardín) con la empresa Constructora de Vivienda de Interés Social (Covis).
Jairo Anibal Díaz Márquez 1998 - 2000	En 1998 liquida Covis. Revisa la legalidad de Villa Rosita, como también de la autorización expresa del Concejo Municipal para este proyecto. Crea el fondo de vivienda Fonvivor. En noviembre de 1998 compra el segundo lote para la urbanización y legaliza la negociación del primero. En junio de 1999 promueve la urbanización Ciudad Jardín, para ser construida en un lote de aproximadamente 125.755 m <sup>2</sup> . Compuesta por 720 viviendas, se le destinan distintos aportes: 50% provenientes de subsidio estatal, otro subsidio municipal del 40% representado en el lote y un 10% por concepto de las obras urbanísticas a cargo del comprador, quien debe cumplir los requisitos establecidos por el Inurbe y hacer su contribución mediante una cuenta de ahorro programado en las CAV <sup>106</sup> . El Inurbe aprueba los primeros 306 subsidios para beneficiarios de este programa <sup>107</sup> . En octubre de 1999 inicia la construcción de la urbanización. En enero de 2000 surgen los primeros problemas sobre los terrenos adquiridos por el municipio, como consecuencia de la confusión de los linderos y las áreas, al igual que por el valor descrito en dos escrituras de compraventa. El Inurbe exige un aval bancario para el retiro de los aportes del ahorro programado de los beneficiarios, por lo cual se paralizan las obras en el año 2000. También se anuncian dificultades de recursos para construir la dotación de servicios públicos. El Inurbe decide no adjudicar más subsidios en vista de los problemas legales en investigación.
Pablo Guío 2001-2003	Liquida Fonvivor y crea el Invitu. Traslada cuatro manzanas del diseño original de la urbanización, ya que estaban proyectadas sobre una zona de reserva natural. En junio de 2001 entrega las primeras 200 unidades básicas de vivienda, a pesar de no haber sido culminadas las obras de servicios públicos para todo el proyecto. Sobre este particular solo se logra avanzar en 2002, con la instalación del acueducto en noviembre y de la electricidad en diciembre. Denuncia que los archivos históricos del programa se encuentran desordenados e incompletos. Se hacen visibles demandas de Convis al Fonvivor. Durante 2003 los beneficiarios expresan inconformismo por el tamaño de las casas, la carencia de vías adecuadas y los servicios aún incompletos.
Benigno Díaz 2004-2007	Sostiene diálogos con residentes de la urbanización ante la continuidad de la inconformidad por la falta de alumbrado, los inconvenientes de transporte público, el mal estado de las calles y la carencia de equipamientos comunales. En mayo de 2004 anuncia la construcción de Pinos de Oriente, urbanización de 420 viviendas para la que se distribuyen diferentes recursos (50% nacionales, 21.5% del municipio, 10% en ahorro programado y 18.5% a crédito hipotecario). En febrero de 2005 se entregan las primeras 40 casas.

Fuente: Hidalgo (2010, p. 196)

De igual forma, es observable lo planteado por Arango para el resto del país:

Ciertamente ha sido pobre el papel jugado por el Estado en su papel de velar por la calidad de la vivienda social que se ofrece en el mercado. Éste se ha limitado escasamente a vigilar el cumplimiento de las normas de diseño y urbanismo a través de las oficinas de planeación de los municipios (tarea hoy delegada a las curadurías), normas que frecuentemente terminan siendo modificadas en favor de los intereses de los grandes promotores (2001, p. 30).

A estas problemáticas se suma una práctica con carácter de vicio, como es suministrar datos erróneos con el fin de obtener mayores puntajes y lograr la asignación de subsidios. Así actúan personas "avivatas", por ejemplo, mujeres que afirman ser cabezas de familia cuando, en realidad, no lo son.

### 7.1.1 La vivienda social de promoción pública. Los casos de Ciudad Jardín y Pinos de Oriente

Al situarse por fuera del perímetro urbano, al sur de la ciudad (figura 119), este amplio proyecto entregado en dos etapas debió modificarse posteriormente. Fue una opción muy barata para que familias de escasos recursos accedieran a una casa, gracias al alto porcentaje de subsidio contemplado.

El origen de Ciudad Jardín se remonta al proyecto de la administración del alcalde Arias Molano, continuado en el mandato de Díaz

**Figura 119. La vivienda social municipal: urbanizaciones Ciudad Jardín y Pinos de Oriente Hidalgo (2010, p. 195)**



Fuente: *Boyacá 7 días*, junio 7 de 2005, p. 8

Fuente: *Boyacá 7 días*, mayo 13 de 2005, p. 9

Márquez, llamado Villa Rosita. Como reveló *Boyacá 7 días* (nro. 348, noviembre 10 de 1998), la falta de autorización del Concejo Municipal le generó serias dificultades a esta obra.

Ciudad Jardín maneja el concepto de construcción por desarrollo progresivo. *El Tiempo* (noviembre 26 de 1999) bajo el título "Techo propio para los tunjanos", describe la vivienda a entregar, del tipo "unidad básica": "consta de un salón múltiple de 3.30 x 3.50 mts. cuadrados,

**Figura 120. Entrega por sorteo de casas en Pinos de Oriente, segunda etapa de Ciudad Jardín**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 851, febrero 11 al 14 de 2005, p. 26

una cocina y un baño, para un área de 40 mts. cuadrados con proyección a los 90 mts. cuadrados" (párrafo 4)<sup>108</sup>.

La propuesta completa, con su lote de 125.755 m<sup>2</sup> para la urbanización y sus dotaciones, puede considerarse un macroproyecto. *El Tiempo*

**Figura 121. Modelo de vivienda prefabricada promovido para Villa Rosita**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 346, noviembre 3 de 1998, p. 6

(octubre 15 de 1999) la destaca como parte de una estrategia de reactivación económica impulsada por la Alcaldía, gracias a la cual 730 familias acceden a un techo mediante la mínima inversión de un ahorro programado, acorde con la política del subsidio familiar de vivienda<sup>109</sup>. En la primera fase participa el Inurbe, que aprueba subsidios iniciales para los beneficiarios. También *El Tiempo* (agosto 10 de 1999) relata esta asignación en la nota "Ciudad Jardín, casi una realidad":

<sup>108</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-887151>.

<sup>109</sup> El periódico pormenoriza así lo correspondiente a los beneficiarios y el valor completo del proyecto:

Las familias beneficiadas solo han tenido que hacer una pequeña inversión y, posteriormente las adecuarán sin acudir a créditos upaquizados o deuda alguna. El costo total de la inversión es de \$ 2.517 millones. Los recursos de la Nación gestionados por el Alcalde de Tunja, Jairo Aníbal Díaz: \$ 1.800 millones. Recursos propios: \$ 500 millones; aporte por adjudicatario: \$ 710.000. (párrafo 14).

Por su parte, el Municipio subsidiará a cada uno de ellos, \$ 471.640, y el Inurbe, \$ 5.911.500. El costo total por vivienda es de \$ 7.093.140. (párrafo 15). Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-856560>.

A partir del próximo 15 de agosto el Inurbe, Regional Boyacá, entregará a 306 familias una carta de asignación de subsidio, que será prácticamente la llave de su casa propia. (párrafo 1).

Las 306 personas favorecidas, (sic) de las cuales un gran porcentaje son mujeres cabezas de familia, cumplieron con todos los requisitos exigidos por el Gobierno nacional para otorgarles el subsidio para vivienda tipo 1 (párrafo 2).

Los terrenos donde se construirá esta urbanización son los mismos en los que se planeó hace dos años adelantar el programa de vivienda de interés social de casas prefabricadas. Este proyecto no prosperó (párrafo 5)<sup>110</sup>.

El mismo periódico hace un seguimiento a los contratiempos del proyecto. El 3 de marzo de 2000, se refiere a los inconvenientes en la iniciación de los trabajos a causa de las nuevas exigencias presentadas por el Inurbe a los municipios donde se han asignado subsidios. Aunque Díaz Márquez confía en una pronta solución<sup>111</sup>, un mes más tarde, en la edición del 7 de abril de aquel año, se anuncia la parálisis indefinida de la obra por falta de los avales bancarios que la Alcaldía debe demostrar ante dicha entidad para acceder a los recursos.

(...) Mientras tanto el plazo dado por el Inurbe para ejecución del proyecto (construcción de las casas) se está haciendo cada vez menor. Para los subsidios otorgados en el mes de agosto de 1999, este plazo se vence el primero de agosto del presente año y para los de la segunda asignación, se vence el 30 de diciembre de 2000. El municipio frente a esta situación ha solicitado al Inurbe que amplíe esos plazos en cuatro meses, con el fin de que los beneficiados no pierdan la oportunidad de tener su casa propia (párrafo 3)<sup>112</sup>.

El 16 de mayo de 2000<sup>113</sup> se publica la opinión de Rafael Cetares Cepeda, quien responsabiliza a la falta de gestión del alcalde como la causa de los tropiezos en el desarrollo de la urbanización, lo cual acarrea graves consecuencias para las pretensiones de reactivación económica de la administración municipal. Una apreciación similar aparece en *Entérese* (nro. 12, junio 2 de 2002), al calificar de "desgreño administrativo" la labor tanto de Díaz Márquez como de su sucesor, Pablo Guío, debido a múltiples razones: compras erróneas, inconsistencias en la legalización de los predios, fallas de metraje, nomenclaturas incorrectas, carencia de actas de las adjudicaciones, diferencias entre las promesas de compraventa y lo ejecutado realmente, atrasos acumulados por más de dos años e, incluso, dificultades laborales de los contratistas de la firma constructora.

---

<sup>110</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-873763>.

<sup>111</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1279886>.

<sup>112</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1247408>.

<sup>113</sup> Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1223048>.

A esto se añade que la subdirección de Planeación de Corpoboyacá considera deficiente la concepción del proyecto en el cumplimiento de uno de los apartados del POT, debido a la marginalidad y el hacinamiento que se producen en espacios de muy bajo metraje, según *El Tiempo* (diciembre 29 de 2000)<sup>114</sup>.

En 2002 se culminan 340 unidades de vivienda y 320 postulantes se presentan para una segunda etapa, de conformidad con lo indicado por *Blanco y Negro* (nro. 9, enero 17 al 23 de 2002), aun cuando *El Tiempo* (abril 5 de 2002) denuncia que no se cuenta con servicios públicos suficientes en el sector:

Tan solo 15 de los 403 beneficiados con las soluciones de vivienda de Ciudad Jardín ha hecho las acometidas para la instalación del servicio de alcantarillado, debido a que muchos de ellos no cuentan con el dinero que requieren para sufragar los costos de la obra. (párrafo 1).

Cada beneficiario o propietario de la unidad de vivienda debe cancelar 50 mil pesos, que cuesta la acometida, sin embargo, muchos de ellos no tienen recursos para pagar esta suma, porque son personas de escasos recursos (párrafo 2).

La administración municipal organizó una serie de reuniones con los beneficiarios del programa de vivienda Ciudad Jardín para concientizarlos de que es necesario que paguen el valor de las acometidas, pues de lo contrario la empresa Sera Q.A. no procede a efectuar la instalación del servicio de acueducto (párrafo 3).

Héctor Jairo Escobar Quiroz, gerente de construcciones de Sera Q.A., manifestó que a la empresa los urbanizadores le tienen que entregar la totalidad del alcantarillado de Ciudad Jardín funcionando y que cuando la empresa reciba a satisfacción esta obra, hará las instalaciones de acueducto. (párrafo 4)<sup>115</sup>.

En varias ediciones a lo largo de 2012, este periódico continúa recogiendo los contrastes de Ciudad Jardín. El 12 de julio<sup>116</sup>, Pablo Guío resalta que recursos del Fondo de Inversiones para la Paz del Plan Colombia se usan para adelantar obras de urbanismo y servicios públicos en la primera etapa. El 6 de agosto<sup>117</sup>, el mandatario se autoevalúa satisfactoriamente por haber reactivado el proyecto y casi un año después de la primera entrega de casas, el 26 de noviembre<sup>118</sup>, se informa que los residentes disponen de agua. Sin embargo, persiste la falta de alumbrado público, como lo denuncia otro medio informativo, *Puente Boyacense*, en su número 260 del 25 de enero de 2004.

---

<sup>114</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1264755>.

<sup>115</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1380697>.

<sup>116</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1379969>.

<sup>117</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1323084>.

<sup>118</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1334352>.

Todo este panorama da cuenta de cómo las obras de urbanismo tuvieron numerosos conflictos, asociados a la baja calidad de la urbanización, la demora en la instalación de los servicios públicos y el pequeño tamaño de las viviendas.

Respecto a este último punto, *El Tiempo* (diciembre 17 de 2002) bajo el crítico titular "Familia de ocho personas en 24 metros cuadrados", narra el caso de los Rueda Raba, nuevos vecinos de Ciudad Jardín, para quienes tener casa propia es un sueño cumplido pero acompañado de nostalgia, pues debieron prescindir de varios muebles y enseres que no cupieron en los 24.26 m<sup>2</sup> de su hogar<sup>119</sup>.

Este diario (julio 15 de 2003) recoge, una vez más, la molestia por el tamaño de las casas, de lo cual se lamentan varios residentes que, además, dudan de lo invertido en ellas. Por tal razón, piden la intervención de organismos estatales:

le solicitaron a la Fiscalía, a la Procuraduría y a la Defensoría del Pueblo que investiguen cuál fue el valor real de cada una de las viviendas, pues ellos consideran que esas casas apenas cuestan 820 mil pesos. Las viviendas cuentan con 500 bloques, que en el comercio cuentan 220 mil pesos, un baño que puede estar costando 50 mil pesos, el cemento 200 mil, la mano de obra 150 mil y los muros 200 mil. Esa sumatoria

nos da 820 mil pesos y no 8 millones, que fue el valor por el que nos hicieron las escrituras (párrafo 3)<sup>120</sup>.

### Figura 122. Inconformidad por el precio de la vivienda en relación con su tamaño



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 827, julio 15 al 17 de 2003. p. 10

Las familias incrementan su descontento debido a otras incomodidades que no pensaban experimentar cuando se vincularon al proyecto: al trastearse aún no se había instalado el acueducto y para lavar la ropa era necesario acudir a una persona que contaba con agua y, tras pagarle, permitía hacerlo; en la navidad del 2002 la energía eléctrica todavía era esperada; y en las paredes se veía humedad. Además, realizar las ampliaciones implicaba acudir a créditos

<sup>119</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1360789>.

<sup>120</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-991948>.

**Figura 123. Comparativo entre la casa mínima entregada originalmente en Ciudad Jardín y aquella con ampliaciones**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1023, junio 7 al 9 de 2005, p. 8

de difícil obtención o pago, dadas las condiciones económicas de los habitantes.

Todas estas falencias, más la falta de equipamientos y pavimentos, llevan a *Boyacá 7 días* (nro. 1023, junio 7 de 2005) a calificar a Ciudad Jardín como un barrio marchito. Los residentes declaran en *El Tiempo* (junio 9 de 2005)<sup>121</sup> que su paciencia está llegando al límite y se organizan en una junta de acción comunal para protestar y exigir arreglos en frentes como los señalados. Las autoridades responden y manifiestan que además de carecer de recursos, es complicado acometer obras en los inadecuados terrenos de la urbanización. Esto denota fallas en la planificación, lo cual ya es muy tarde para resolver.

**Figura 124. Calles sin pavimento en Ciudad Jardín**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1023, junio 7 al 9 de 2005, p. 8

<sup>121</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1627640>.

En este caso aplican las profundas diferencias observadas por Torres-Tovar (2012) entre el deber ser de una vivienda y lo construido como una "solución":

la política de vivienda social basada en el subsidio a la demanda, antes que garantizar una vivienda adecuada, está propiciando soluciones habitacionales que no se pueden considerar una vivienda, que no solucionan las necesidades de habitación, y está contribuyendo a la acentuación de la segregación socioespacial de la ciudad (p. 244).

Los presuntos malos manejos administrativos y financieros de Ciudad Jardín pusieron en aprietos a Díaz Márquez, de acuerdo con *El Tiempo* del 20 de abril de 2004<sup>122</sup>. Para la Fiscalía, varias de las obras no contaron con estudios, irregularidad causante de pérdidas económicas calificadas como detrimento patrimonial. El 30 de abril, el exalcalde afirma en el mismo diario que ha apelado las decisiones del fiscal a cargo, espera probar la transparencia de sus actos y señala que la mayoría de las investigaciones en su contra han precluido<sup>123</sup>.

### 7.1.2 Ciudadela Comfaboy

Según la nueva política de VIS del periodo, las cajas de compensación familiar tienen la potestad de otorgar subsidios de vivienda social y, a la vez, actuar como ejecutores de

esta. Comfaboy recibe aportes provenientes de todos los empleados del departamento, tanto del sector público como del privado, y en 1997 decide incorporarse al mercado de la vivienda como promotor.

En 1998 compra un lote en el norte de Tunja, en la zona cercana al aeropuerto conocida como Finca Santa Elena, que en su momento presentaba problemas de accesibilidad vial y conflictos de uso por la cercanía a ese equipamiento. Por tal razón, se dan demoras en la obtención de la licencia ambiental para iniciar una ciudadela que llevaría el nombre de la caja. Del sector eran vecinos pequeños barrios marginales de la periferia oriental, de escasa consolidación.

**Figura 125. Anuncio publicitario de apartamentos en la ciudadela Comfaboy**



Fuente: *El Diario*, nro. 206, septiembre de 2000, p. 1

La contrariedad vinculada con la licencia ambiental es reportada por *Boyacá 7 días* (nro. 355, diciembre 4 de 1998) al titular que 400 viviendas del proyecto están "en el aire" por

<sup>122</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1567304>.

<sup>123</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1577774>.

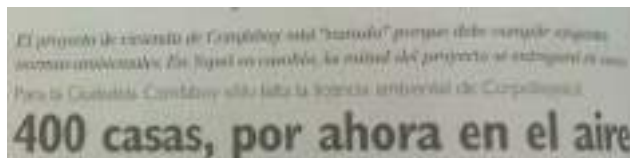


la falta de la que debe expedir Corpoboyacá (figura 126).

En 1999, la decisión de Comfaboy de contratar a una corporación para construir la urbanización motiva las protestas de Camacol, asociación que exige rehacer el proceso de contratación por medio de licitación privada y dar preferencia a empresas constructoras locales con trayectoria edificatoria y soporte financiero<sup>124</sup>. La caja, como organización particular, no encuentra ilícito alguno en lo contratado y sus directivos dan el visto bueno para proseguir.

El 14 de julio del 2000, *El Tiempo* registra la entrega de una primera etapa de 120 apartamentos. Cada uno de ellos costó entre 20 y 30 millones de pesos:

**Figura 126. Dificultades del proyecto de la ciudadela Comfaboy para cumplir normas ambientales**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 355, diciembre 4 de 1998, p. 4

dentro de un programa en el que se tiene contemplada la ejecución de varias etapas más, constan de tres habitaciones, dos baños, sala comedor, hall y cocina, construidos en un espacio de 67.46 metros. (párrafo 2).

Entre los usuarios de esta etapa se encuentra trabajadores de Comfaboy, afiliados al Fondo Nacional del Ahorro, beneficiarios y afiliados de la Caja y personas particulares. (párrafo 3).

---

<sup>124</sup> El presidente de Camacol, Vicente Azula, escribe una carta al director de Comfaboy en la que cuestiona la poca transparencia en la contratación de la firma Grimar para realizar la ciudadela. Entre otras razones, se argumenta que esta corporación constructora no genera confianza. Ante esto se solicita:

1. Revocar los contratos efectuados para las ciudades de Tunja y Sogamoso. 2. Convocar a licitación privada la adjudicación de estos proyectos, con la participación de todas las firmas interesadas. (párrafo 9).
3. Darle prelación al sector empresarial del departamento, atendiendo condiciones de calidad, capacidad e idoneidad. (párrafo 10).

Si no se llegaron a dar esas condiciones, advertimos con firmeza, nuestro propósito de hacer un movimiento masivo de desafiliación a la Caja de Compensación Familiar Comfaboy, movimiento que cuenta con el apoyo de todos los gremios y de algunas entidades públicas del departamento. iniciaremos a la vez las investigaciones correspondientes y los trámites judiciales necesarios para buscar responsables y anular estos contratos. (párrafo 11).

Finalmente nos parece pertinente recordarle que esta entidad se sostiene con el aporte de todas las empresas de Boyacá, y que su máximo organismo es la Asamblea General, ante la cual sí es obligatorio participar e informar de sus actividades. (párrafo 12). (*El Tiempo*, junio 18 de 1999, disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-879067>).

A pesar de la crisis, nos hemos propuesto la tarea de adjudicar viviendas aceptables a precios cómodos y con facilidad de acceso para nuestros afiliados, de acuerdo a los términos que establece la ley del subsidio familiar (párrafo 4)<sup>125</sup>.

La adecuación de la Avenida Universitaria modifica las condiciones de la zona y esta se valoriza. El proyecto se ve así favorecido y tras su materialización, se realizan otras urbanizaciones privadas para destinatarios con mayores ingresos. (Figura 127)

### 7.1.3 Asociaciones de vivienda

La política VIS permite que organizaciones populares sean instituidas para emprender programas de vivienda social.

Dentro de este grupo se encuentra la Asociación Bochica<sup>126</sup>, que realiza varias urbanizaciones de vivienda unifamiliar a través de la autogestión comunitaria. Su estrategia consiste en conformar un grupo de usuarios que entregan aportes iniciales para la adquisición

de un predio, se gestionan recursos de diversos orígenes para desarrollarlo y como fuentes principales para la inversión, se cuenta con el ahorro de los integrantes y el crédito hipotecario. Igualmente, se obtienen ayudas de líderes políticos, mediante actividades sociales se reúnen dineros adicionales y se postula a familias que cumplen los requisitos para obtener subsidios de VIS. Los costos de los proyectos se rebajan gracias a la adquisición de predios periféricos de escaso valor, la autogestión en la gerencia y dirección de la obra y la autoconstrucción (figura 128).

Las urbanizaciones cuentan apenas con las obras básicas de urbanismo para ser habitadas y los participantes siguen trabajando en este frente, aun después de culminado el proyecto. Los recursos que se van obteniendo se invierten en aceras, pavimentos, parques, mobiliario urbano y equipamientos. Las casas se entregan en obra gris<sup>127</sup> y ofrecen posibilidades de desarrollo progresivo; por lo general, tienen 90 m<sup>2</sup> en promedio, ampliables a 150 m<sup>2</sup>, aproximadamente.

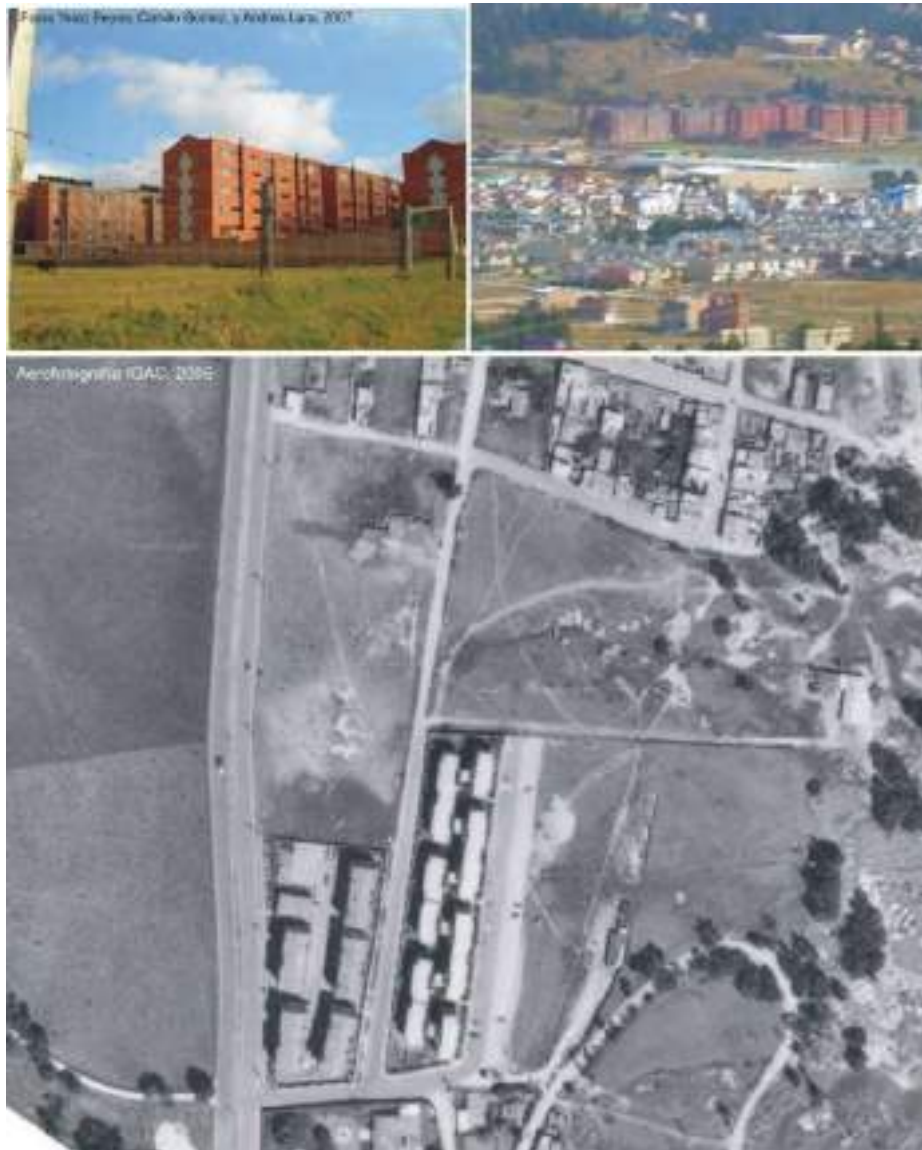
---

<sup>125</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1263179>.

<sup>126</sup> En *Boycá 7 días* (nro. 49, octubre 7 al 14 de 1994), Luis Jaime Fuentes, promotor de Bochica, recuerda el proceso que, para ese momento, cumplía cerca de cuatro años. En 1990 se forma un grupo de 132 familias que aportan 500 mil pesos para la compra de un lote y por medio de colectas, bazares, rifas y préstamos, desarrollan la urbanización. La autoconstrucción con supervisión técnica da frutos, aunque la consecución de créditos bancarios es la mayor dificultad, pues no se cuenta con solidez empresarial al ser una agrupación de autogestión. Inicialmente, el Banco Central Hipotecario (BCH) financia 56 casas y gracias al tesón demostrado y los resultados, se asegura la financiación del resto. Adicionalmente, se consigue el beneficio de los subsidios del Inurbe.

<sup>127</sup> El término se usa para referirse a la edificación antes de los acabados finales en suelo, techo y paredes.

**Figura 127. La ciudadela Comfaboy y su entorno**



Fuente: la autora a partir de fuentes indicadas

**Figura 128. Trabajo de autogestión en la urbanización Bochica**



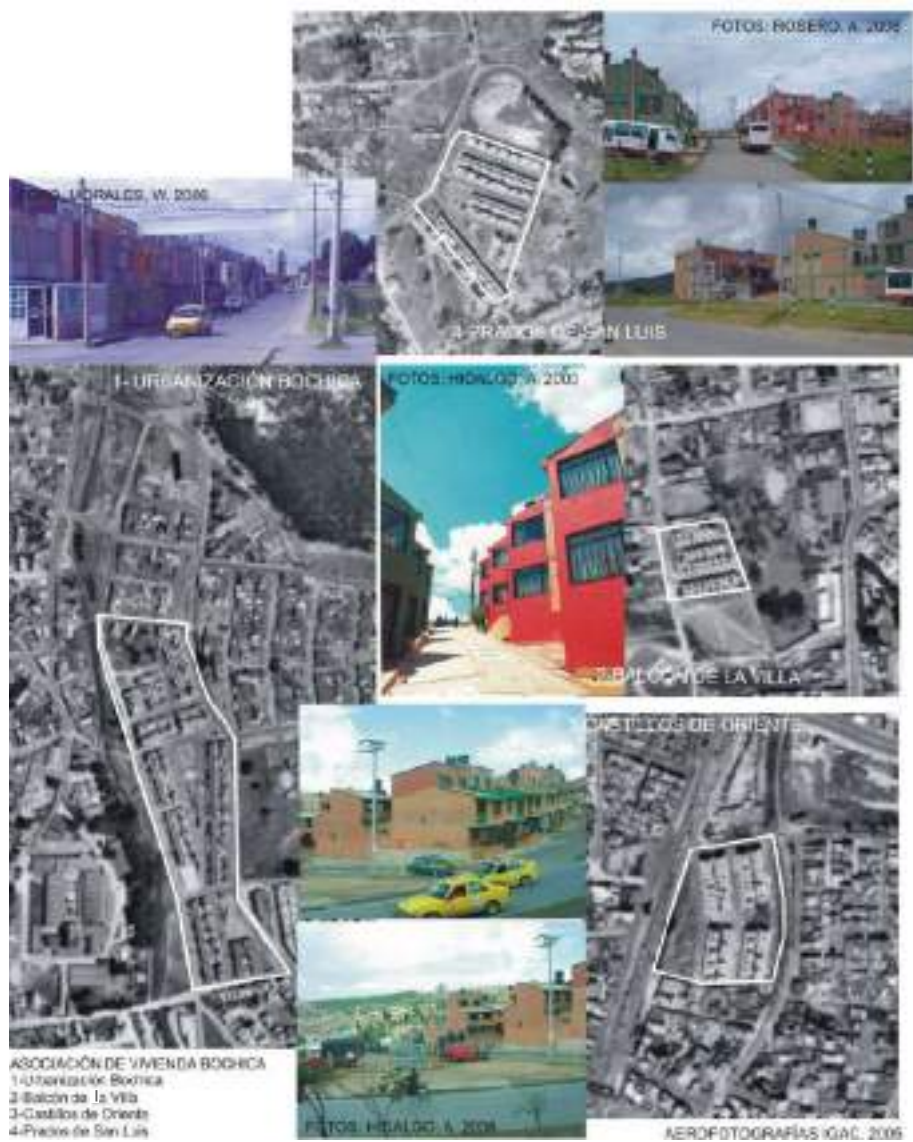
Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 49, octubre 7 al 14 de 1994, p. 5

La asociación logra ubicarse en Tunja como una promotora competente dentro del mercado inmobiliario. Con su pequeño capital realiza cerca de 130 casas en la urbanización que lleva su nombre, 60 en Castillos de Oriente, igual número en Prados de San Luis y 25 en Balcón de la Villa. La participación de familias en grupos de asociados es el atractivo ejercido sobre

quienes se unen, pues con aportes mínimos inician un proceso de adquisición de vivienda difícil de encontrar en el mercado formal privado o público. Es así, cooperativamente, como capitalizan su ahorro y ejecutan edificaciones de mejores características y especificaciones. Ahora bien, las personas pertenecientes a esta forma de organización se encuentran en los estratos tres y cuatro, ya que, de lo contrario, no tendrían capacidad económica para asumir las hipotecas. Por ello, aunque demuestran cumplir los requisitos para obtener subsidios de vivienda, no hacen parte de los destinatarios a los que estos beneficios deberían llegar en realidad.

Tras aproximadamente 10 años de actividades, esta iniciativa dejó de ofertar viviendas al no conseguir mantenerse, lo cual se debió, principalmente, a que los costos de los proyectos, con los dineros obtenidos en corporaciones de ahorro corriente y bancos, consumieron el pequeño capital con que trabajaba.

Figura 129. Realizaciones de la Asociación de Vivienda Bochica en Tunja entre 1990 y 2005



Fuente: Hidalgo (2010, p. 198)

En 2004 varias mujeres se asocian y llevan a cabo un programa de vivienda con la participación de la Corporación Minuto de Dios<sup>128</sup>. Fueron construidas 33 casas y el municipio aportó las obras de urbanismo<sup>129</sup> (figura 130).

Hubo otras organizaciones que intentaron funcionar con un sistema similar pero no construyeron las urbanizaciones y, por lo general, terminaron abandonando a los compradores a su suerte o, en el peor de los casos, los estafaron<sup>130</sup>.

**Figura 130. Construcción de casas con el Minuto de Dios**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 875, diciembre 30 de 2003 a enero 1 de 2004, p. 13

---

<sup>128</sup> Minuto de Dios es una organización no gubernamental de origen religioso que comercializa vivienda prefabricada e impulsa programas sociales en Colombia. Esto lo hace en los campos de infraestructura y vivienda, atención a poblaciones vulnerables, financiación y capacitación. Gran parte de su trabajo se concentra en Bogotá, donde la urbanización bautizada con su nombre se ha consolidado y es reconocida. En 2003 inicia en Tunja las obras de urbanismo y vivienda en el proyecto Villa Rocío, conformado por 33 casas con un área construida de 40.55 m<sup>2</sup> para cada una, conformadas por sala comedor, cocina, dos alcobas, baño y patio con desarrollo progresivo horizontal.

<sup>129</sup> El nro. 831 de Boyacá 7 días (julio 29 al 31 de 2003) anuncia el convenio entre Minuto de Dios y la Alcaldía de Tunja para edificar las 33 viviendas en Villa Rocío. La corporación gerencia los recursos de construcción y los subsidios hasta la completa finalización de las casas, cuyo monto total asciende a 495 millones de pesos, en tanto que el Gobierno municipal, con un presupuesto de 92 millones, se encarga de los trabajos de urbanismo. El compromiso es entregar la obra en diciembre de 2003, lo que significa cinco meses de plazo desde la fecha en que el periódico hace el anuncio.

<sup>130</sup> Un ejemplo es traído por *El Tiempo* (junio 23 de 1995) en la nota titulada "Problemas del Villa Bachué": Guillermo Camacho Bautista, fiscal de la Junta de Acción Comunal del Barrio Villa Bachué de Tunja, confirmó que son 215 los beneficiarios de ese programa de vivienda que han resultado engañados por los urbanizadores Velandia e Higuera Asociados. (párrafo 1). Según el dirigente comunal, los urbanizadores no han entregado, como habían anunciado, una infraestructura básica de servicios públicos por lo que a los vecinos les ha tocado instalar redes piratas de electricidad, acueducto y alcantarillado. (párrafo 2). También, dijo que en la actualidad las cajas de la red de alcantarillado se encuentran sin las tapas, con alto riesgo para los menores de edad, y que las vías no han sido pavimentadas. Camacho dijo que ya solicitó la intervención de la Procuraduría para que se investigue a los funcionarios de la Secretaría de Planeación que no han hecho cumplir las normas vigentes para los urbanizadores. (párrafo 3). (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-364324>).

### 7.1.3.1 Balcón de la Villa

Este proyecto del arquitecto Néstor Ruíz obtuvo un premio en el Salón regional de Arquitectura de Boyacá del año 2000. Realizado para la Asociación Bochica, se trata de un conjunto de 25 unidades habitacionales asentado sobre un terreno alto y de pronunciada pendiente de la periferia tunjana, específicamente en el barrio Libertador, un vecindario popular y de desarrollo espontáneo.

En este caso se incorpora un tipo de vivienda formal en un contexto de vivienda informal como es el promovido por Bochica, al ser esta una organización popular que recibe diversas ayudas para facilitar a sus participantes la construcción de sus casas propias. La posibilidad de ascenso social vinculada con poseer tal propiedad se enmarca en un modelo común en nuestra sociedad capitalista, del cual se desprende el lenguaje definido por los proyectistas para distinguir las edificaciones proyectadas de aquellas autoconstruidas, propias del lugar. Así, la aparición de una agrupación residencial lleva a una particularización de clases, es decir, se genera una diferenciación social y económica del espacio. Además, los promotores adquieren el lote en condiciones vulnerables a un precio bajo, por ende, se infiere que el planeamiento oficial no injirió en la urbanización.

**Cuadro 24. Datos básicos de Balcón de la Villa**

Promotor:	Asociación de Vivienda Bochica
Gestión:	Privada
Estrato socioeconómico:	Bajo
Parcelas:	25
Densidad por parcelas:	56.81 parcelas/ha
Viviendas:	25
Densidad por viviendas:	56.81 viviendas/ha
Morfología	
Relación con la ciudad:	Tejido continuo
Organización del viario:	Reticular
Ordenación del espacio abierto:	Fragmentos de jardines en residuos por giros de manzanas.
Carácter del espacio público:	Calles semipeatonales

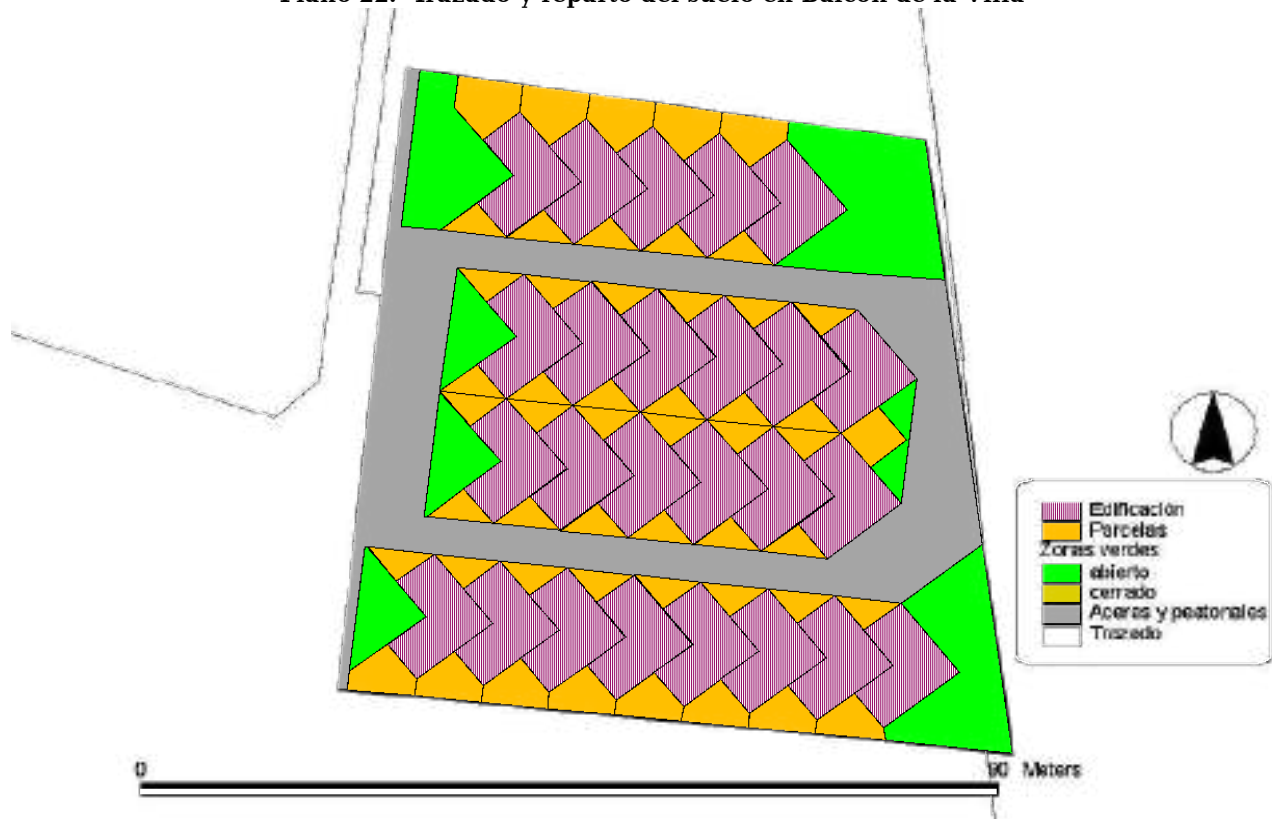
Fuente: Hidalgo (2010)

**Figura 131. Balcón de la Villa y su entorno en 2005**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

**Plano 22. Trazado y reparto del suelo en Balcón de la Villa**



Reparto del suelo		ha	%
Público	Viario	0.09	21.6
	Aceras	0.003	0.6
	Parcelas y equipamientos públicos	0.002	0.6
	Zonas verdes	0.07	15.6
Privado	Parcelas unifamiliares	0.27	61.6
ÁREA TOTAL		0.44	100

Fuente: Hidalgo (2010)

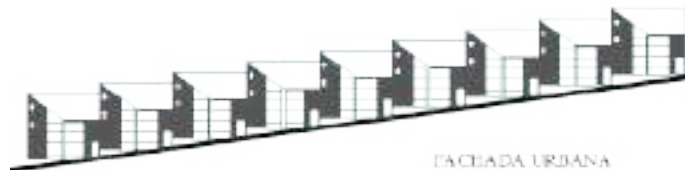


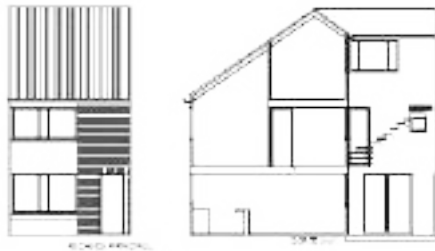
Uno de los criterios de diseño es la implantación a 45 grados respecto a la malla urbana para optimizar la ocupación del lote y la insolación. Los lotes en forma de ele son entrecruzados y los patios aparecen espacialmente unidos. Sobresale el uso de materiales económicos e incluso artesanales, entre ellos el ladrillo y el concreto a la vista, con detalles en colores fuertes. Las vías son semipeatonales para permitir el ingreso de vehículos de servicios y emergencias.

En el plano 25 se aprecia la diferencia entre la configuración de las manzanas de Balcón de la Villa y las de su entorno. Esta particularidad se

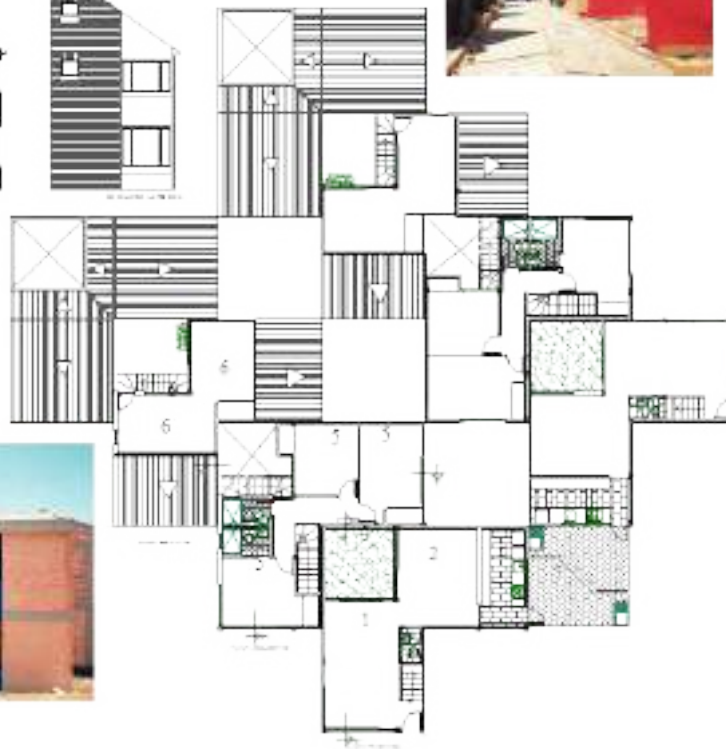
da en tanto que las edificaciones de la urbanización se orientan hacia un aprovechamiento de la luz solar y de las condiciones del terreno en pendiente. Las callejuelas que dan acceso a las casas no generan continuidades con el resto de los trazados, lo cual obedece a la introversión del conjunto. La lógica de ocupación territorial es condicionada por la parcelación precedente y podría decirse que este proyecto es plenamente consecuente con la aplicación de "normas mínimas".

**Figura 132. Edificación: fachada urbana, tipos arquitectónicos y residenciales en Balcón de la Villa**





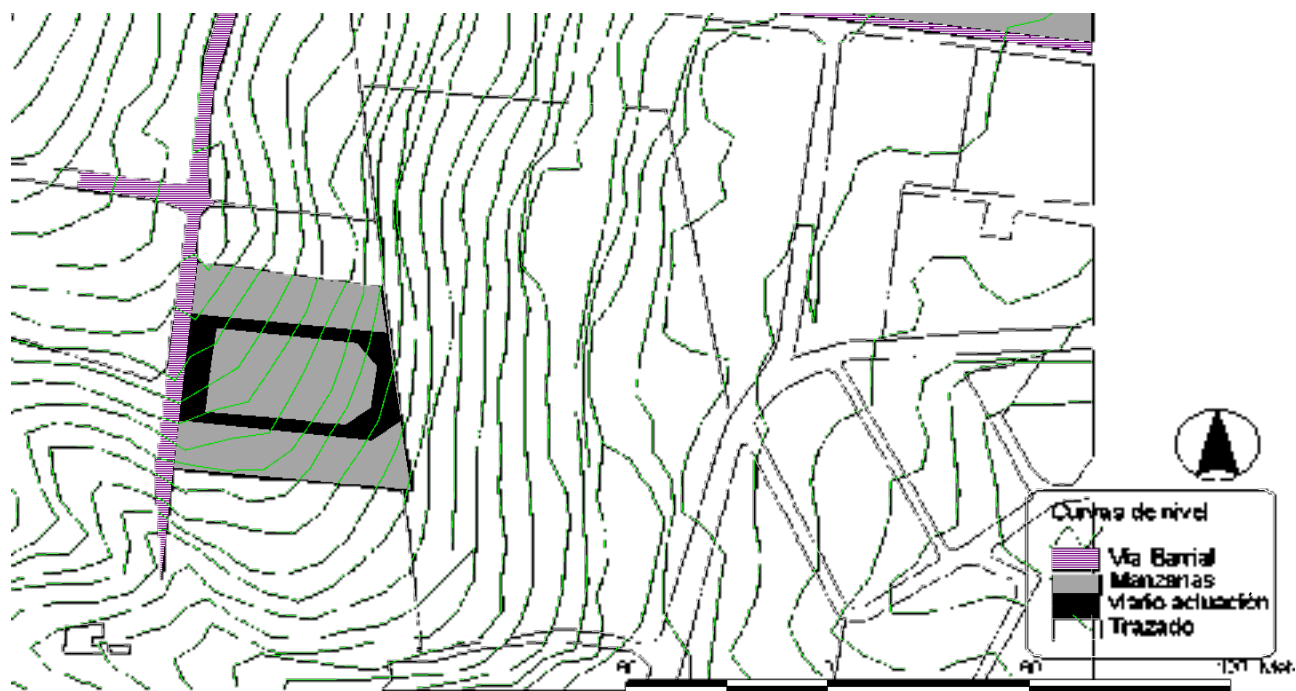
1. Salón
2. Comedor
3. Jardín interior
4. Alcobá
5. Cocina
6. Estudio o Alcobá
7. Repas
8. Baños



plantas primer a tercer nivel

Fuente: la autora

### Plano 23. Topografía y trama viaria en Balcón de la Villa

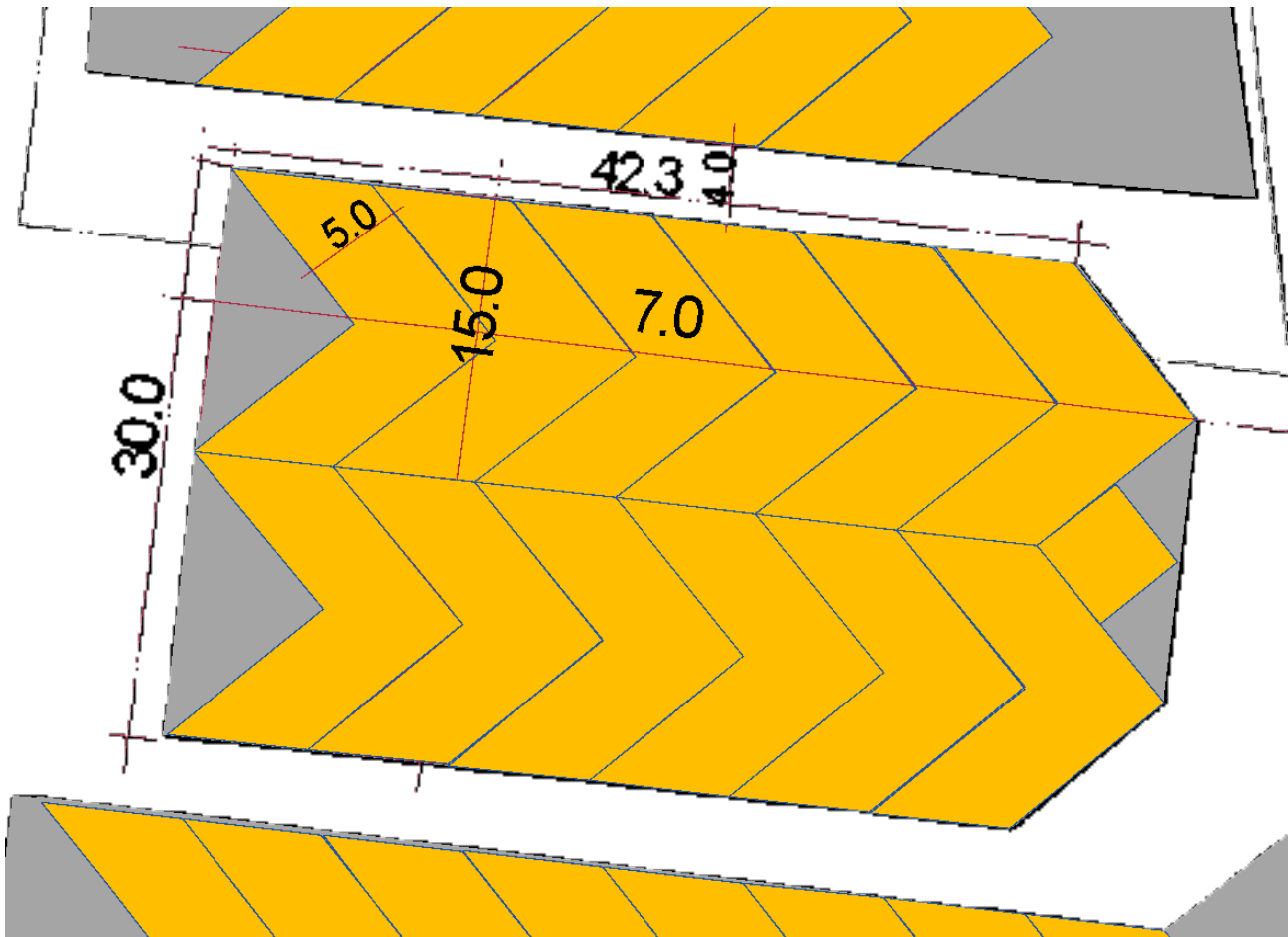


Pendiente de las vías principales: 24.4% (abrupta)

Pendiente de las vías secundarias: 9.3% (alta)

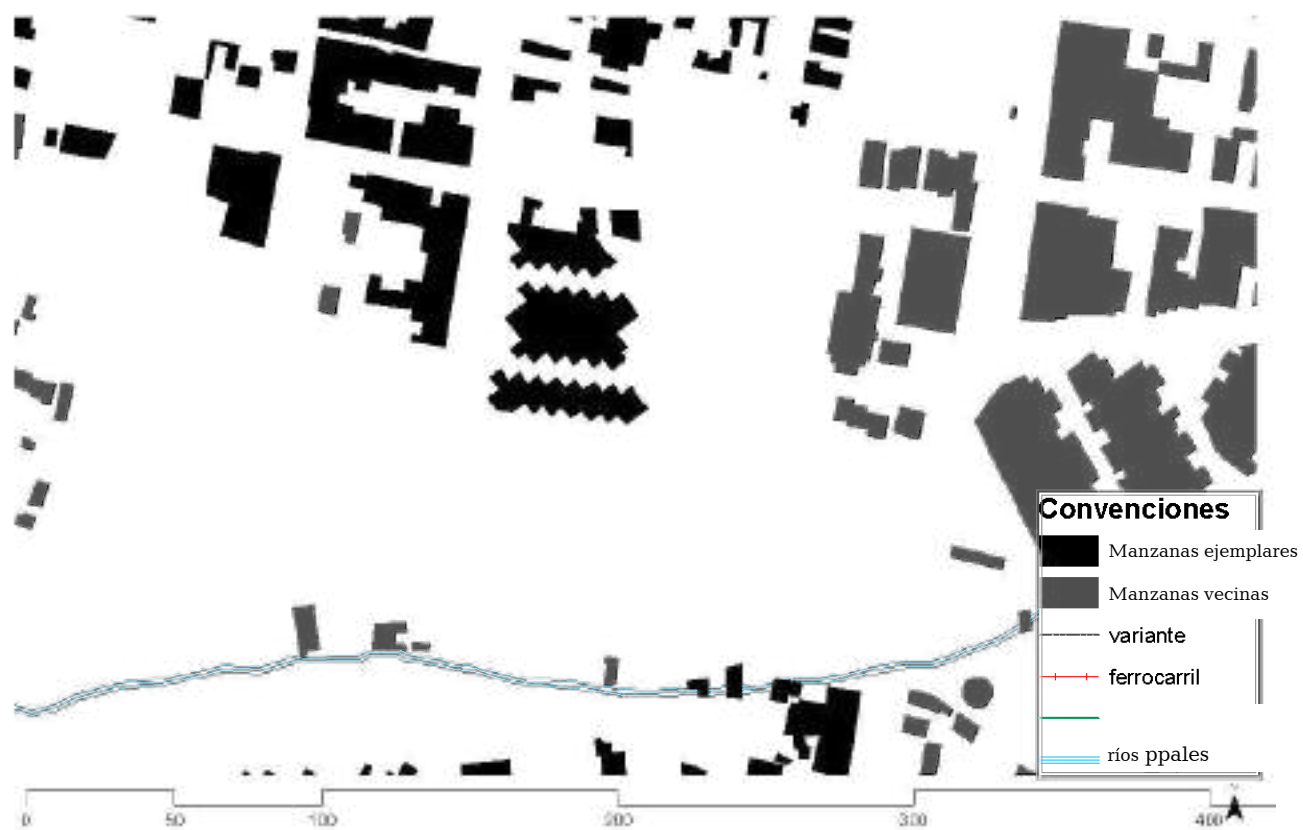
Fuente: Hidalgo (2010)

Plano 24. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en Balcón de la Villa



Fuente: Hidalgo (2010)

### Plano 25. Morfología y actores urbanos en Balcón de la Villa



Fuente: Hidalgo (2010)

## 7.2 VIVIENDA DE ESTRATOS ALTOS

Aun cuando el POT era consciente del alto impacto causado por la construcción de vivienda en parcelaciones de tipo campestre, su artículo 248 permitió esta clase de urbanización y con ello favoreció la continuidad e intensificación de la aparición de conjuntos o enclaves privados en sectores suburbanos y rurales del municipio, sin establecer mecanismos claros de control ante tal proliferación.

Claro está que si bien el uso principal del suelo suburbano es agrícola, también es compatible con la vivienda campestre individual o en agrupación. Para esto, según el artículo 247 del POT, se requiere formular un plan parcial o ficha normativa, con un índice de ocupación que no supere el 30%. Las densidades reglamentadas para realizar estos proyectos se detallan en el cuadro 25.

**Cuadro 25. Normativa de la vivienda en suelo suburbano**

	Número máximo de vivienda por ha (densidad)		Ocupación máxima del predio (índice de ocupación)	
	Dispersa	Agrupada	Dispersa	Agrupada
Suelo suburbano	5	10	15%	30%

Fuente: POT 2001, artículo 247

De todos modos, al aplicar las bajas ocupaciones definidas por el artículo 248 del POT se apunta a mantener el carácter rural de los predios a través de fraccionamientos superiores a 0.64 ha<sup>131</sup> y garantizar así lo fundamental de estas áreas, como es ser agrícolamente productivas o reservas naturales. A su vez, bajo la reserva de Corpoboyacá queda exigir o no la licencia ambiental.

**Cuadro 26. Parcelaciones rurales con fines de construcción de vivienda**

	Ocupación máxima del predio (índice de ocupación)	
	DISPERSA	AGRUPADA
Agropecuaria tradicional: cerro o montaña	15%	20%
Agropecuaria semimecanizada o semintensiva	15%	20%
De recreación	15%	30%

Fuente: POT 2001, artículo 248

Las agrupaciones de mayor tamaño e impacto realizadas en este periodo son el condominio Santa Helena, Altagracia y Reserva Campestre. Estas se derivan de alguna de las tres variantes en que se enmarcan las parcelaciones rurales:

<sup>131</sup> En Colombia se trata de una fanegada, medida común en territorios rurales.

- Loteo individual abierto o cerrado: son parcelaciones simples en las que un propietario escritura su predio original, lo subdivide y registra una matrícula inmobiliaria individual. Aunque se tiene la opción de realizar cerramientos, es necesario que a cada parcela llegue una vía pública.

- Parcelación de conjunto de vivienda en loteo individual abierto o cerrado: semejante a la primera con la diferencia de que la vía pública solo llega hasta el conjunto y de allí en adelante, las calles pueden ser privadas.

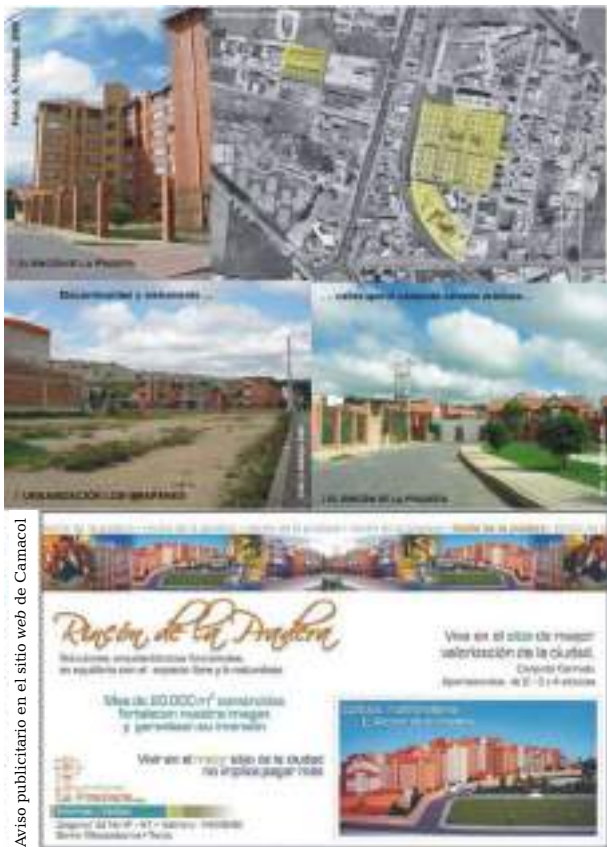
- Parcelación de conjunto horizontal cerrado: modalidad caracterizada por no recurrir a la subdivisión predial de las parcelas sino que estas se consideran un todo, con matrícula inmobiliaria y escritura únicas. Se queda así bajo la sujeción de las normas de copropiedad y uno de sus efectos es dejar un vacío que posibilita fragmentaciones más pequeñas en comparación con las estipuladas en la norma, pues el predio se registra como un solo globo de terreno. De igual forma, el viario no se cede, lo cual es otro elemento de la propiedad privada.

Cabe apuntar que en ciertos casos se contempla la cesión de vías pero no para el municipio, sino para ser destinadas a la comunidad de copropietarios. Más aun, para toda parcelación existe la obligación legal de acoplarse al sistema

vial municipal, aunque esto poco se cumple. Tal situación ejemplifica como el crecimiento masivo de la periferia de la ciudad a partir de enclaves cerrados no es muy significativo en tamaño, pero sí en sus implicaciones.

En el área urbana se construyen conjuntos cerrados de mayor densidad, con características semejantes a los enclaves suburbanos o rurales (control de acceso mediante porterías y muros, jardines privados de uso restringido, vías privatizadas). De tal modo, los estratos medio-altos imitan a esas agrupaciones, con menores especificaciones pero manteniendo el aislamiento como signo de exclusividad. La toponimia de algunos de estos proyectos es representativa de esta intención, como sucede con Rincón de la Pradera, dirigido a personas de altos ingresos. Otros son: Remansos de Santa Inés, Los Urapanes, Sauces de la Pradera, Tejares del Norte y Suamox (figuras 133, 134 y 135).

**Figura 133. Conjuntos cerrados de vivienda unifamiliar y multifamiliar en el sector de la glorieta: Rincón de la Pradera y Los Urapanes**



Aviso publicitario en el sitio web de Camacol

Fuente: la autora a partir de fuentes indicadas

### 7.2.1 Reserva Campestre

Es un conjunto cerrado situado al norte de la ciudad, en un área especializada en este tipo de proyectos, sobre las montañas nororientales.

**Figura 135. Publicidad enfocada en la distinción que se obtiene al vivir en un conjunto cerrado: Los Urapanes, promovido por la constructora Jomag Ltda.**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 34, noviembre 6 al 9 de 1998, p. 29

Sus criterios de diseño urbanístico fueron: realizar una urbanización campestre, de vivienda aislada en parcelas, bajo el concepto de contacto con la naturaleza, con el uso de materiales locales y la incorporación de dotaciones en zonas comunes.



**Figura 134. Conjuntos cerrados de vivienda: Suamox y Tejares del Norte**



Fuente: la autora

La finca original, llamada “La Villita”, era propiedad de la familia Forero y estaba afectada por cárcavas, de modo que se requirió una preparación del terreno larga y costosa, para la cual se utilizó un modelo de restauración paisajística.

A pesar de componerse originalmente de 12 parcelas para unifamiliares con tamaños entre 800 y 1200 m<sup>2</sup>, la subdivisión de tres de ellas derivó en las 15 viviendas finalmente construidas. Para el muro de cerramiento se recurrió a la tapia pisada, material reconocido en la construcción tradicional. En el centro de la ocupación se dispuso una zona de equipamiento y el trazado se organizó con un anillo del que se desprenden las callejuelas de acceso a cada casa.

**Cuadro 27. Datos básicos de la agrupación Reserva Campestre**

Promotor:	Sin información
Gestión:	Privada
Estrato socioeconómico	Alto
Parcelas:	17
Densidad por parcelas:	10.4 parcelas/ha
Viviendas:	15
Densidad por viviendas:	9.1 viviendas/ha
	Morfología
Relación con la ciudad	Tejido discontinuo
Organización del viario	Cul de sac
Ordenación del espacio abierto	Parcelas organizadas radialmente alrededor de un espacio común.
Carácter del espacio público	Una sola vía privada y espacio público privatizado.

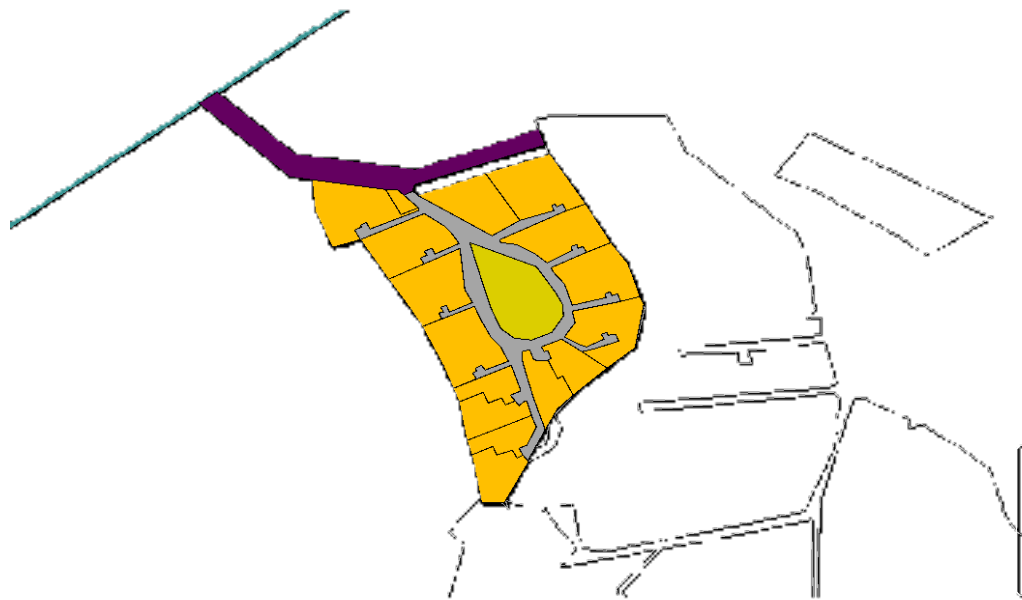
Fuente: Hidalgo (2010)

**Figura 136. Obras en la agrupación Reserva campestre**



Fotos: Hugo Castro, 2008

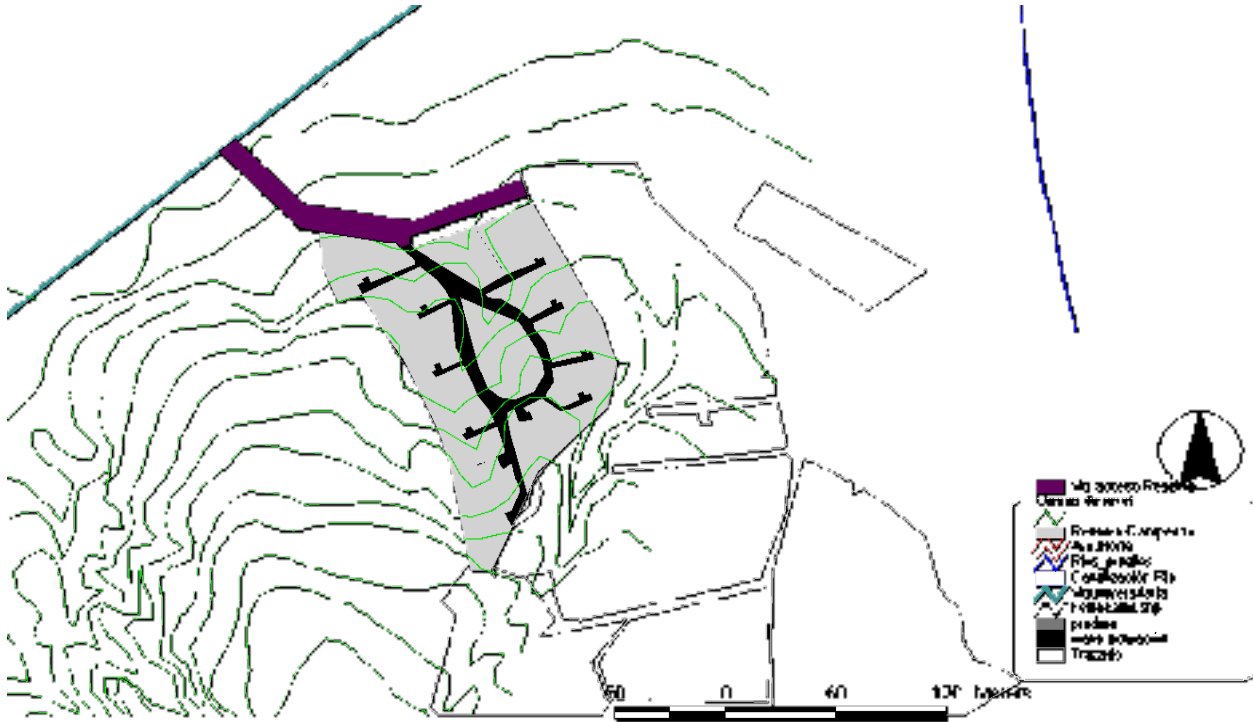
## Plano 26. Trazado y reparto del suelo en Reserva Campestre



Reparto del suelo		ha	%
Público	Viario	0.06	3.6%
Privado	Parcelas unifamiliares	1.42	86.5%
	Parcelas con equipamientos privados	0.01	0.7%
	Zonas verdes privadas	0.15	9.3%
	Zonas sin desarrollo		
ÁREA TOTAL		1.64	100%

Fuente: Hidalgo (2010)

## Plano 27. Topografía y trama viaria en Reserva Campestre



Pendiente de las vías principales: 7.2% (moderada)  
 Pendiente de las vías secundarias: 1% (llana)

Fuente: Hidalgo (2010)

Aunque no se cuenta con información actualizada de llenos y vacíos para esta urbanización, es posible observar la ocupación producida en el contexto a través de proyectos similares, representativos de la aceptación de modelos extranjeros que obedecen a intereses económicos de agentes privados, los cuales se imponen en el territorio y definen cómo y hacia dónde debe crecer la ciudad.

La urbanización, la parcelación y la edificación estructuran un modelo social de "élite y exclusividad" que contribuye a reforzar un estilo de vida basado en el contacto con la naturaleza y la seguridad extrema. Asimismo, mediante estos procesos se genera un aislamiento voluntario respecto a la ciudad, que permanece distante físicamente y con acceso restringido al conjunto. En consecuencia, son los propie-

## Plano 28. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en Reserva Campestre



Fuente: Hidalgo (2010)

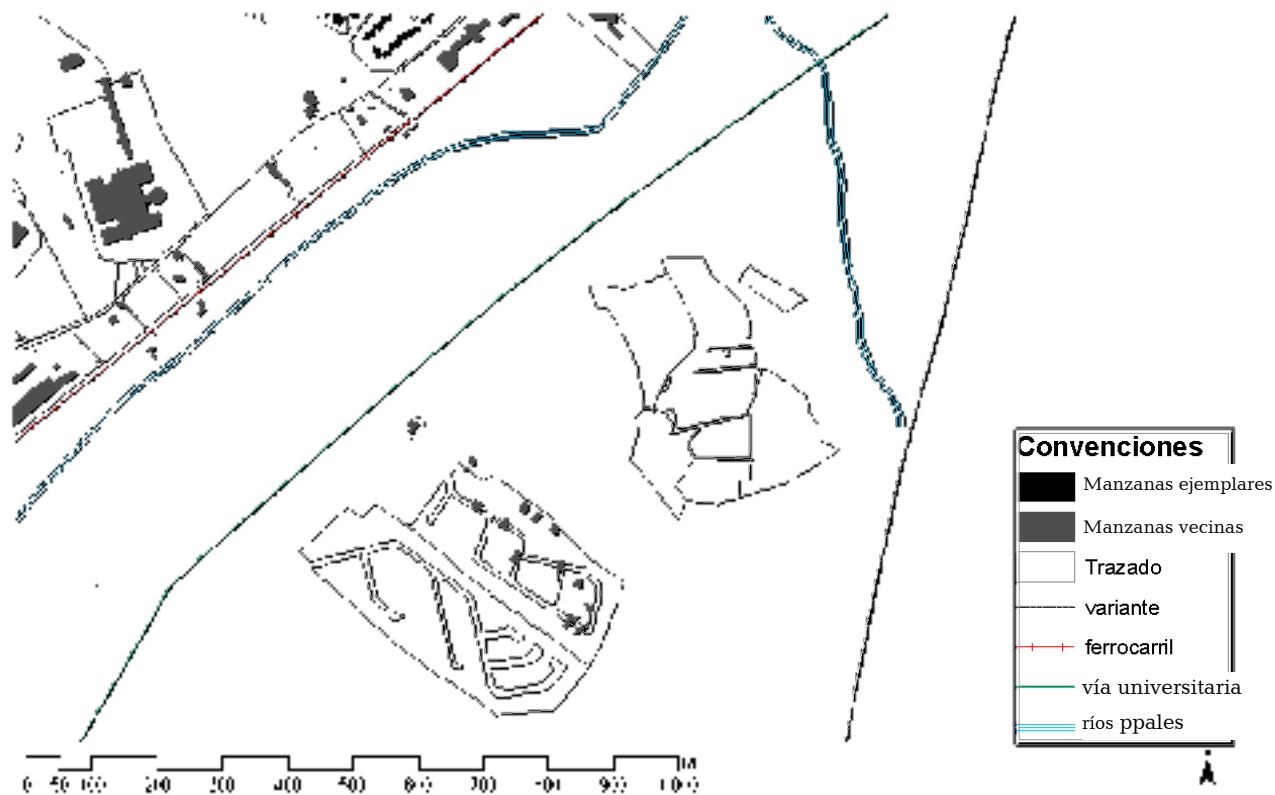
tarios del suelo y los promotores inmobiliarios quienes determinan el formato desarrollado por los arquitectos proyectistas.

Las aerofotografías evidencian ese aislamiento formal que favorece una clara diferenciación económica y social del espacio. La lógica de ocupación es en su totalidad dependiente de la parcelación rural que origina la urbanización y no media decisión alguna de planeamiento. La irracionalidad urbanística resultante impide la

continuidad en las tramas o dificulta la dotación de equipamientos y servicios. En consecuencia, se produce un crecimiento discontinuo, desigual y desagregado en la periferia, tan solo benéfico para sus promotores.

Resulta relevante destacar la investigación "Implementación de un modelo aplicado a la rehabilitación paisajística de áreas afectadas por erosión en el nororiente de Tunja", desarrollada por un grupo interdisciplinario de la

## Plano 29. Morfología de la agrupación Reserva Campestre



Fuente: Hidalgo (2010)

UPTC <sup>132</sup>. El trabajo (Castro, 2008) consideró esa zona de la ciudad como un área piloto para llevar a cabo un estudio de caso de varias experiencias entre 1995 y 2003:

empleando componentes técnicos de tipo ingenieril, agronómico y forestal, se dio a la tarea de reconstruir paisajísticamente un área de dos (2) hectáreas, en sus inicios severamente sometida

<sup>132</sup> Del grupo hizo parte el ingeniero Hugo Castro, profesor de la Facultad de Agronomía, quien presentó el proyecto en el coloquio "Miradas urbanas de Tunja", realizado en 2008 en la Universidad de Boyacá.

a procesos de erosión. Los resultados susceptibles de ser verificables con todo rigor constituyen la primera experiencia sobre recuperación de suelos para fines urbanísticos validada en la ciudad de Tunja. De otra parte y ante el exiguo interés institucional de las entidades locales y regionales comprometidas con el tema de la erosión suburbana, los resultados presentados constituyen desde el componente académico investigativo del Programa de Ingeniería Agronómica de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, un referente válido para extrapolar estas experiencias a otras áreas y municipios del departamento y/o Colombia con problemas similares (p. 1).

**Figura 137. Aerofotografía de la localización de Reserva Campestre en 2005**



Fuente: aerofotografía IGAC 2005

**Figura 138. Resultado final del proyecto tras ocho años de haberse implementado el modelo de rehabilitación paisajística del área**



Fuente: Hugo Castro, 2004

En una fase preliminar del estudio se completó la caracterización el suelo desde el punto de vista agronómico. También se trabajó con muestras en vivero para facilitar “la multiplicación y el crecimiento del material vegetal requerido para el proceso de revegetalización y diseño de jardines” (Castro, 2008, p. 1).

Luego tuvieron lugar las labores de corrección y control a la erosión a través del tratamiento geotécnico moldeado del relieve. En la revegetalización se aplicó materia orgánica en la superficie y se desplegaron medidas complementarias para mitigar escorrentías en áreas circundantes al lote tratado. La fase final dio paso al diseño y la construcción del proyecto urbano (Castro, 2008).

### **7.3 VIVIENDA DE PROMOCIÓN PRIVADA PARA ESTRATOS MEDIOS**

De 1990 a 2005, los tipos de vivienda siguen las tendencias del periodo previo:

- Proyectos de parcelación o lotes con servicios: situados con preferencia en el norte, aparecen en menor medida en comparación con el periodo precedente, aunque siguen siendo una opción valorada por los promotores, dado lo veloz y económico de este negocio inmobiliario. Tristemente para la ciudad, no son pocas las ejecuciones en que las obras de urbanismo quedan pendientes, pues las constructoras se limitan a la parcelación, las adecuaciones básicas y el trazado de vías, mientras que los compradores deben someterse a pleitos complicados para

lograr el cumplimiento en la incorporación de estos elementos de la infraestructura, o deben acometerlos por su propia cuenta. En su mayoría, las urbanizaciones son extensiones de las ya existentes, tales como Villa Luz, Los Cristales, Los Héroes, La Calleja, La Fuente, La Pradera, Mesopotamia, Soaquira y Remansos de Santa Inés. En el extremo norte de Tunja se estructuran en árbol y ramas, dependientes de la carretera central del norte.

- Polígonos de vivienda unifamiliar: el volumen de estos sigue la misma tendencia identificada en el periodo previo y como ocurre con los proyectos de parcelación, las obras de urbanismo suelen quedar pendientes, aunque en menor proporción. Aparecen en dos zonas donde se concentran en mayor proporción que en el resto de la ciudad: al norte, estimulados con la puesta en servicio de la vía Universitaria, en el área de influencia de la urbanización Santa Inés, con proyectos como Terrazas de Santa Inés (figura 141); en tanto que al sur, se vinculan con la variante de la doble calzada y se construyen alrededor de Cooservicios. También son importantes los crecimientos en el sector de los Muiscas y la Universidad de Boyacá, la cual actúa como polo de desarrollo de varios barrios y conjuntos cerrados: Suamox, Tejares del Norte, Capitolio, Alcalá Real, Balcón de Terranova y Palos Verdes, entre otros.



**Figura 139. Vivienda de promoción privada en el norte de Tunja (1990-2005)**



Fuente: la autora a partir de fuentes indicadas

- Polígonos de vivienda multifamiliar: su oferta se incrementa con respecto al periodo precedente. Algunos son ampliaciones de barrios preexistentes, como La Florida y Fuente Higuera, en tanto que otros son nuevas urbanizaciones, entre ellos Caminitos de Oicatá y Villas del Norte. La ciudadela Comfaboy y los conjuntos multifamiliares vecinos también pertenecen a esta categoría.

- Redensificación de pequeñas parcelas vacantes. Habían quedado disponibles de anteriores urbanizaciones de vivienda unifamiliar y no lograron consolidarse. Responden a una nueva oferta inmobiliaria en procura de mayor rentabilidad.

Figura 140. Publicidad de desarrollos inmobiliarios dirigidos a estratos medios

Urbanización

**SOAQUIRA**

LA CASA DEL SOL

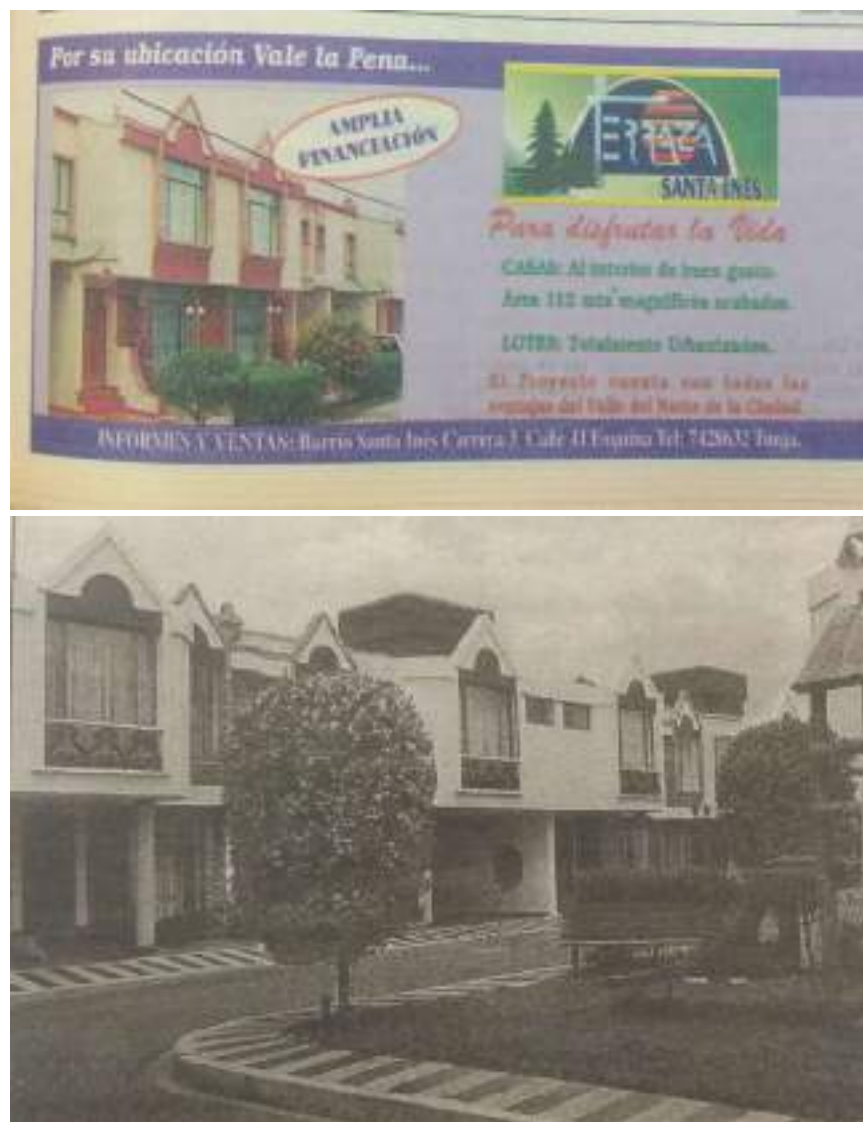
*El Sitio Ideal para Vivir!* ✓

**INFORMES Y VENTAS:**  
Edificio Fonseca, oficinas 312 y 313  
Tel. 424297 - TUNJA

<p>Multifamiliares <b>FLORIDA PARQUE</b></p> <p>DESDE: \$ 32'000.000.00</p> <p>Parqueadero privado y comunales</p> <p><b>CONJUNTO CERRADO</b></p> <p>Sala - Comedor - 3 alcobas - 2 baños cocina y pabellón de ropas</p> <p>INFORMES: PROEDIFICAR LTDA. C.C. Plaza Real Of. 203 Tel. 743 9537 • 744 1671 • Tunja</p>	<p>URBANIZACIÓN <b>XATIVILLA</b></p> <p>DESDE: \$ 15'450.000.00</p> <p>Sala • Corredor • Baño • Pabellón de Ropas</p> <p>2 y 4 alcobas • 2 y 3 baños</p> <p><b>GARAJE PRIVADO</b></p> <p>INFORMES: PROEDIFICAR LTDA. C.C. Plaza Real • Of. 203 Tel. 743 9537 • 744 1671 • Tunja</p>	<p><b>DAVIVIENDA</b> LA BARRERA SAÍD EN GOLD TIERO</p> <p>Oficina Plaza Real Tunja</p> <p><b>Local 106 - 109</b></p> <p>Teléfonos: 744 5895 744 5896 • 744 5043</p>	<p>URBANIZACIÓN <b>"LAS QUINTAS"</b></p> <p>TUNJA - VILLA - TUNJA</p> <p>LOTES ó CASAS Financiamiento Directamente</p> <p><b>Atención al Cliente</b></p> <p>Local 119 Plaza Real Tunja Tels. 749 2400 • 744 1686 • 744 8078</p>
--	---	---	---

Fuente: *Boyacá 7 días* (nro. 1, noviembre 5 al 11 de 1993, p. 28: arriba), *Blanco y Negro* (nro. 13, febrero 14 al 20 de 2002, p. 2B: abajo)

**Figura 141. Terrazas de Santa Inés, considerada un polo de desarrollo**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 392, abril 23 al 26 de 1999, p. 19

### 7.3.1 Las Quintas

Esta extensa urbanización se realiza bajo la modalidad de loteo y se desarrolla a lo largo de varios años, dependiente del crecimiento viario de la ciudad. Se sitúa en el valle nororiental, en un sector originalmente aislado debido a la carencia de vías, pero que ha pasado a formar parte de una de las áreas más valorizadas de Tunja. La propuesta urbana pretende aprovechar al máximo el suelo comercial, de manera que las manzanas se desarrollan conforme a lotes regulares de 5 y 6 metros de frente por 12 a 18 de fondo, junto a lotes irregulares resultantes de la adaptación a los linderos del conjunto.

De tal modo se definen las 39 manzanas de dimensiones variables, orientadas de forma paralela a los linderos, con una preferencia por la dirección oriente occidente que busca brindar a la mayor parte de las parcelas condiciones adecuadas de insolación, si bien en algunas de ellas, dispuestas de manera perpendicular, se obtiene todo lo contrario. El promedio del área de la manzana es de 3121 m<sup>2</sup>, mientras que el de la parcela, de 90 m<sup>2</sup>.

Una prolongada área de aislamiento respecto de la vía del ferrocarril ocupa el costado occidental y la parte central cuenta con una zona verde que hasta el 2005 no había recibido tratamiento, dado el bajo desarrollo de la urbanización.

Figura 142. Aviso publicitario promocional de la urbanización Las Quintas



Fuente: *Blanco y Negro*, nro. 3, noviembre 29 a diciembre 5 de 2001, p. 5B

Cuadro 28. Datos básicos de la urbanización Las Quintas

Promotor:	Inversiones Carvajal y Samudio
Gestión:	Privada
Estrato socioeconómico	Alto
Parcelas:	1035 unifamiliares y 28 comerciales
Densidad por parcelas:	60.68 parcelas/ha
Viviendas:	1035
Densidad por viviendas:	59.08 viviendas/ha
	Morfología
Relación con la ciudad	Tejido discontinuo
Organización del viario	Reticular ortogonal
Ordenación del espacio abierto	Mixto: integrado al trazado y en algunas parcelas residual.
Carácter del espacio público	Abierto

Fuente: Hidalgo (2010)

### Plano 30. Trazado y reparto del suelo en la urbanización Las Quintas



Reparto del suelo		ha	%
Público	Vialio	6.4	26.8%
	Aceras	2.8	11.6%
	Zonas verdes públicas	5.3	22.3%
Privado	Parcelas unifamiliares	9.1	38%
	Parcelas para usos terciarios	0.3	1.3%
ÁREA TOTAL		23.9	100%

Fuente: Hidalgo (2010)

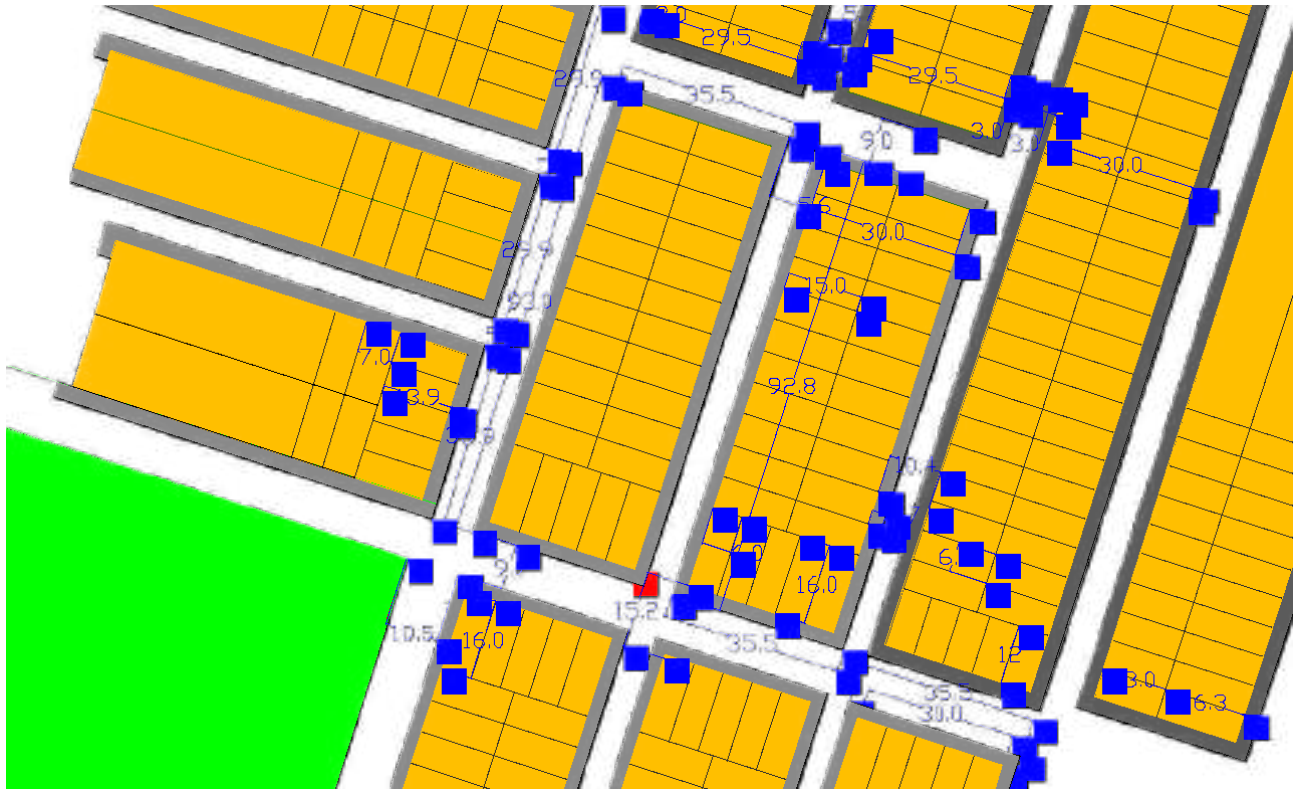
### Plano 31. Topografía y trama viaria en la urbanización Las Quintas



Pendiente de las vías principales: 0% (llana)  
Pendiente de las vías secundarias: 0% (llana)

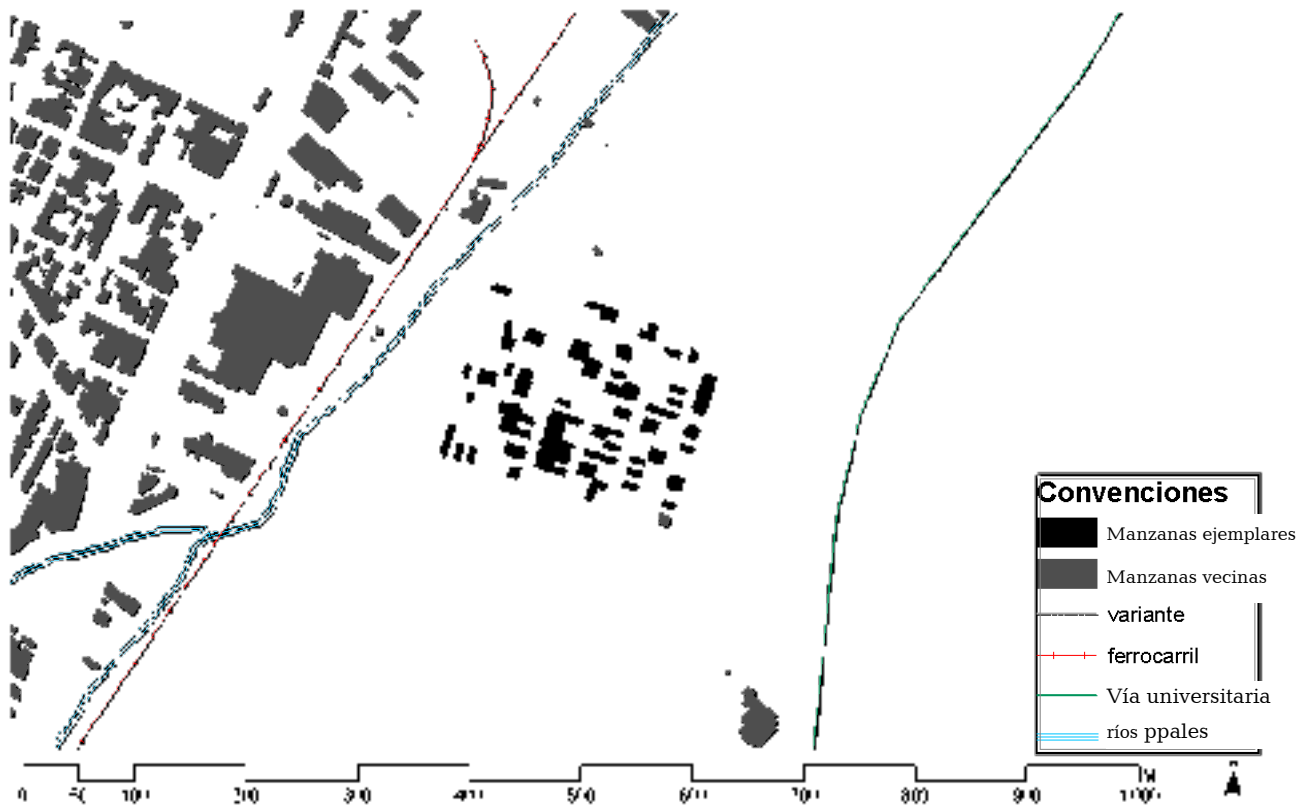
Fuente: Hidalgo (2010)

**Plano 32. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en la urbanización Las Quintas**



Fuente: Hidalgo (2010)

### Plano 33. Morfología del sector de la urbanización Las Quintas



Fuente: Hidalgo (2010)

La empresa promotora ofrece un plano tipo para que los propietarios realicen sus viviendas. Son dos los modelos de fachada propuestos (figura 143).

El trazado se caracteriza por ser reticular, con manzanas rectangulares que se recortan

al encontrarse con los linderos del lote. En la parte sur de este se nota una amplia zona completamente vacante, la cual permanece así ante la inviabilidad de ser urbanizada debido a las dificultades de ingreso al barrio. Esto es consecuencia de la inconclusión del puente que debía servir para la conexión con



**Figura 143. Imágenes promocionales de las casas en Las Quintas**



Fuente: Gloria Valderrama, 2008

la Avenida Norte<sup>133</sup>. Tal falencia refleja la debilidad de las administraciones municipales, al permitir la comercialización del predio original en condiciones dudosas y desfavorables de accesibilidad. Más aun, para la apertura de dicha avenida, la presión de actores con intereses económicos y políticos fue decisiva. Finalmente, gracias a que el trazado de la vía pasa por el costado oriental de Las Quintas, el problema de acceso se alivió parcialmente, pues a ella se unió la entrada a la urbanización considerada como secundaria y se convirtió en la principal (figura 144). Sin embargo, el puente nunca fue terminado.

Esta no es la única adversidad enfrentada por la urbanización en su historia. Las inundaciones son un riesgo permanente cuya resolución no parece ser prioritaria para las oficinas de planeación o control urbano, pues no adoptan medidas para evitar las emergencias que suelen presentarse. Esto refuerza la hipótesis de que los promotores le imprimen a sus proyectos un valor social para ubicarlos en determinadas zonas de la ciudad, altamente determinadas por la preexistencia de propiedades rurales, como también que el poder político y económico de los propietarios del suelo probablemente ejerce una influencia para autorizarlos.

También a través de esta urbanización se evidencia como los intereses económicos de actores privados han impuesto en el territorio la tendencia y la forma de crecimiento de la ciudad, mientras que la debilidad del planeamiento es inocultable. La urbanización, la parcelación y la edificación refuerzan un modelo social emergente, pues la clase media con frecuencia opta por comprar parcelas para desarrollar por su cuenta la vivienda, conforme a sus posibilidades económicas. De allí la ejecución lenta y por etapas de las obras, tal como lo pone de manifiesto el plano de llenos y vacíos, con algunas edificaciones construidas que apenas hacen perceptible la forma de las manzanas.

---

<sup>133</sup> Esta problemática es tratada en la sección 5.1.5 "Puente de la urbanización Las Quintas".

Figura 144. Transformación de la urbanización Las Quintas con la Avenida Universitaria



Fuente: la autora a partir de fuentes indicadas

### 7.3.2 El Capitolio

Situada al norte de Tunja, cerca de la antigua vía a Paipa, es una urbanización privada originalmente concebida para unidades unifamiliares, construidas con plano tipo y que ofrecen posibilidad de ampliación para los

propietarios. En etapas posteriores desarrolló vivienda multifamiliar en altura y locales de comercio. En 2005 contaba con 15 de estos, 94 casas y 71 apartamentos.

**Figura 145. La urbanización El Capitolio en 2005**



Fotos: Néstor Ruíz, 2005

**Cuadro 29. Datos básicos de la urbanización El Capitolio**

Promotor:	Absalón Saavedra y Asociados - Constructor Inversiones Sindai Ltda.
Gestión:	Corporativa
Estrato socioeconómico	Medio
Parcelas:	145
Densidad por parcelas:	46.1 parcelas/ha
Viviendas:	145
Densidad por viviendas:	46.1 viviendas/ha
	Morfología
Relación con la ciudad	Tejido discontinuo
Organización del viario	Rectangular discontinuo
Ordenación del espacio abierto	Residual, área de aislamiento sobre la vía férrea
Carácter del espacio público	Calle abierta con configuración favorable al cerramiento. Espacio verde lineal introvertido.

Fuente: Hidalgo (2010)

### Plano 34. Trazado y reparto del suelo en El Capitolio

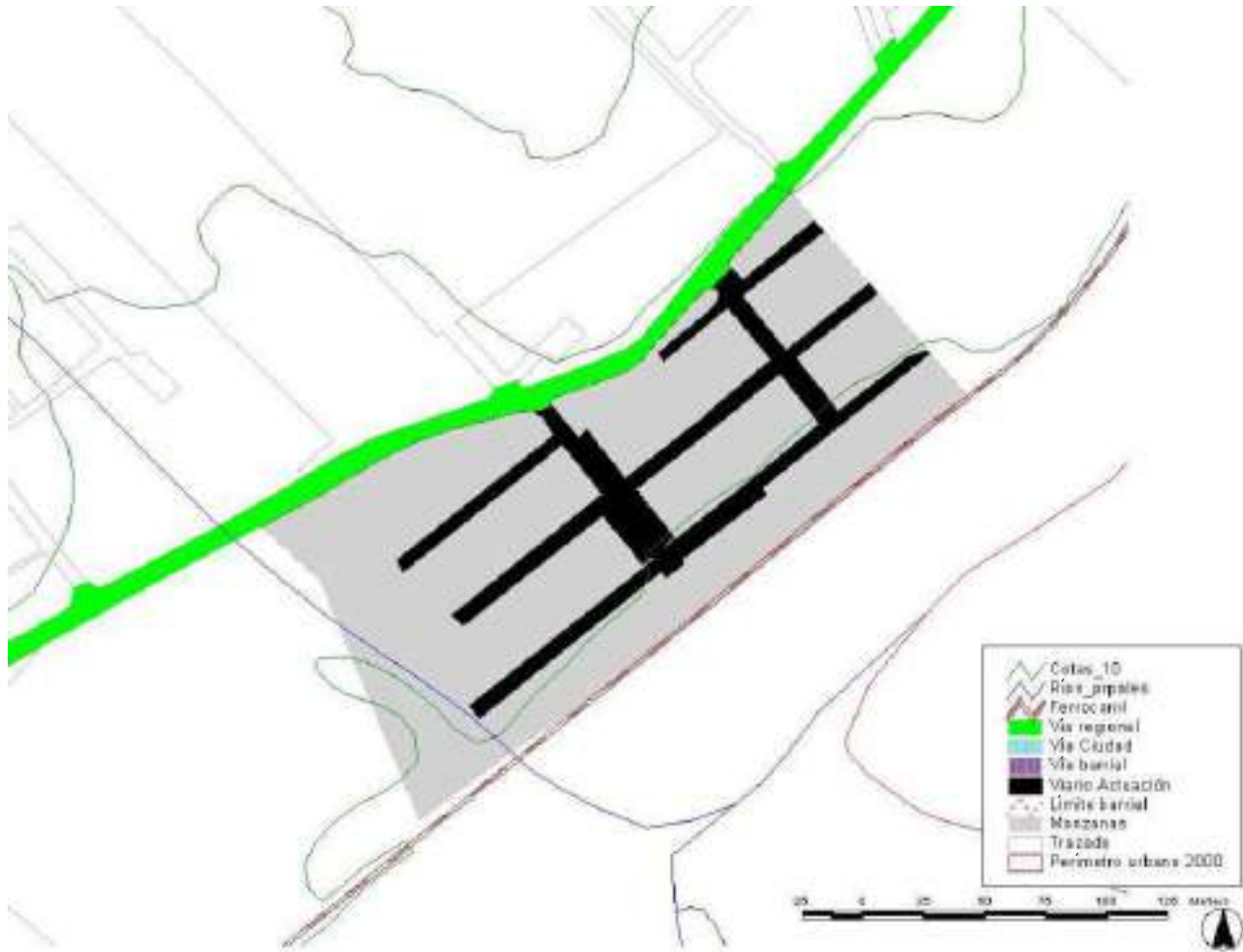


La organización del trazado reticular rectangular paralelo se deriva de una vía preexistente y puede asociarse con la propiedad previa, limitada por el ferrocarril.

Reparto del suelo		ha	%
Público	Viaro	0.6	19.4%
	Aceras	0.2	6.5%
	Zonas verdes públicas	0.4	12.9%
Privado	Parcelas unifamiliares	1.1	35.5%
ÁREA TOTAL		3.1	100%

Fuente: Hidalgo (2010)

### Plano 35. Topografía y trama viaria en El Capitolio



Pendiente de las vías principales: 6.1% (moderada)

Pendiente de las vías secundarias: 0% (llana)

Fuente: Hidalgo (2010)

La lógica de ocupación territorial es introvertida. Existe dependencia de un único acceso y las calles no tienen continuidad, aunque así parezca al observar el plano 35, pues en los confines de la propiedad hay muros de cerramiento. Esto refleja un condicionamiento alto de la parcelación previa y de la red de caminos, al igual que escasez en cuanto a la atención de las decisiones de planeamiento y la racionalidad urbanística. Los vacíos para el espacio público aprovechan el área obligada de aislamiento sobre la vía férrea. Puede decirse que esta es otra urbanización plenamente consecuente con la aplicación de "normas mínimas".

La parcela original, muy limitada por la antigua vía a Paipa y el corredor férreo, seguía también la dirección espacial que había sido definida por construcciones previas de infraestructuras viales, de servicios y transporte, las cuales facilitaron el desarrollo y abrieron la posibilidad a los promotores privados de ofertar vivienda urbana en la zona. El predio se destinó originalmente a casas para clase media baja, de área y especificaciones mínimas, y una vez se consolidó la demanda comenzaron a ofrecerse multifamiliares de mejores condiciones.

Los tipos comunes de parcelas son de 66 y 72 m<sup>2</sup>, con un ancho promedio entre 5.5 y 6 m y una profundidad aproximada de 12 m. En algunos casos, la ampliación de las casas sobre las aceras sugiere una violación normativa.

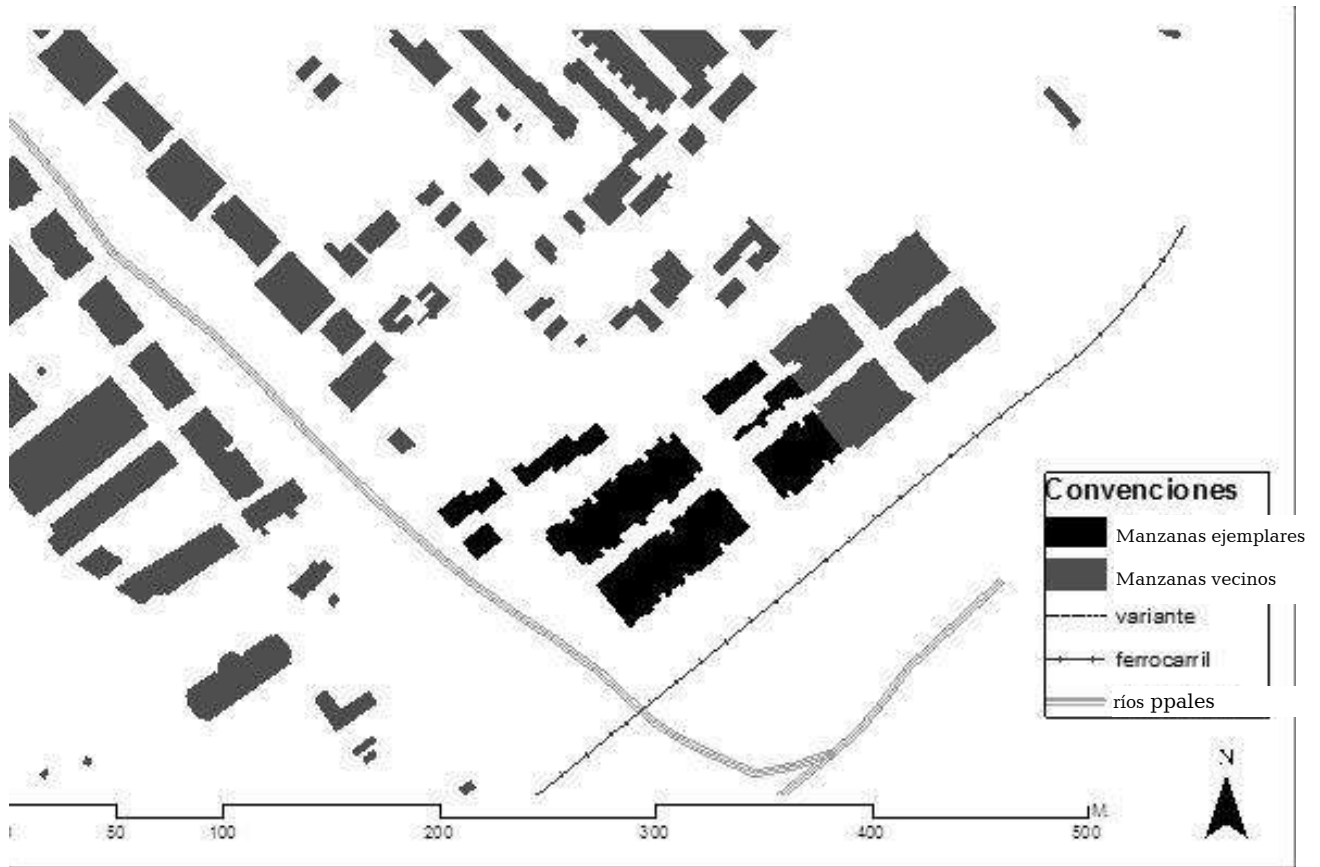
**Plano 36. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en El Capitolio**



Fuente: Hidalgo (2010)

Los promotores, que eran a su vez propietarios del suelo y firma constructora, contaban con una extensa finca que vendieron parcialmente al ICT, es decir, al Estado, para construir el barrio Los Muiscas. Esto permitió la vinculación de toda el área al suelo urbano y como se aprecia en la morfología de El Capitolio (plano 37), la forma se adecuaba a las condiciones del entorno inmediato.

### Plano 37. Morfología del sector de El Capitolio



Fuente: Hidalgo (2010)

Figura 146. Entorno de El Capitolio en 2005



Fuente: aerofotografía IGAC, 2005

Las casas poseen 53 m<sup>2</sup> y son concebidas para un desarrollo progresivo al poder ser ampliadas hasta 86 m<sup>2</sup>, lo cual las faculta para el subsidio del Inurbe. En cuanto a las zonas verdes comunes, se cuenta con un único espacio usado como parque infantil, el resto son áreas residuales de los equipamientos y los edificios. Se dispone de salón comunal, cancha múltiple y parques infantiles.

Figura 147. Aviso publicitario de El Capitolio



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 13, enero 28 a febrero 4 de 1994, p. 13

El Capitolio se construyó en cuatro etapas. La primera, entre 1991 y 1992, constó de 54 casas financiadas por el Fondo Nacional del Ahorro. La segunda, de 40 viviendas con financiación del Banco Las Villas, se empezó en 1993 y se terminó en 1994. Así, en total fueron 94 unifamiliares<sup>134</sup>.

La construcción del campus de la Universidad de Boyacá en las proximidades motivó a los

<sup>134</sup> La historia de esta urbanización se elaboró en 2007 con la colaboración de Edgar Eduardo García, Marco Javier González y William Fernando Sánchez, estudiantes de la Especialización en Diseño Urbano de la Universidad de Boyacá, curso de Laboratorio de Diseño Urbano II.



**Figura 148. Edificación: tipos arquitectónicos y residenciales en El Capitolio (vivienda unifamiliar)**



Fuente: levantamiento y foto de Edgar Eduardo García, Marco Javier González y William Fernando Sánchez, 2007

promotores a edificar en altura. Por lo tanto, la tercera etapa incluyó seis bloques multifamiliares erigidos entre 1994 y 1995, en los cuales se distribuyeron 52 apartamentos y, en el primer piso, 15 locales comerciales, cuya financiación estuvo a cargo del Banco Central Hipotecario (BCH). La cuarta y última fase, completada entre 1996 y 1997 y financiada por esta misma entidad bancaria, contempló otros dos bloques multifamiliares con 19 unidades

habitacionales y una planta baja destinada a aparcamientos cubiertos.

### 7.3.3 Xativilla

Esta urbanización de promoción privada ofrece casas de tres plantas. En 2007, dos años después de concluido el periodo 1990 - 2005, permanecía incompleta y a la espera de terminarse, con un avance en su construcción de cerca del 40%.

Sus modalidades de vivienda son dos: una oferta completa y otra incompleta para desarrollo progresivo. En esta última, los compradores tienen la opción de obtener un subsidio estatal orientado a facilitarles la adquisición del inmueble.

**Cuadro 30. Datos básicos de la urbanización Xativilla**

Promotor:	ProEdificar Ltda.
Gestión:	Privada
Estrato socioeconómico	Medio
Parcelas:	329
Densidad por parcelas:	131.6 parcelas/ha
Viviendas:	327
Densidad por viviendas:	130.8 viviendas/ha
Morfología	
Relación con la ciudad	Tejido discontinuo
Organización del viario	Reticular
Ordenación del espacio abierto	Conformación a partir de una vía principal, organización derivada de las vías secundarias.
Carácter del espacio público	Espacio público planeado y distribuido internamente de forma equidistante respecto a la mayoría de viviendas.

Fuente: Hidalgo (2010)

El trazado reticular rectangular se diseña de forma paralela a la vía principal de acceso. A lo largo de esta, al igual que de otras vehiculares de tipo barrial, se disponen manzanas lineales<sup>135</sup>. El ingreso al barrio se da por una vía regional que distribuye a otras dos de carácter ciudad y estas a las propias del lugar.

**Figura 149. La urbanización Xativilla en 2007**



Fuente: Maritza Cañón, 2007

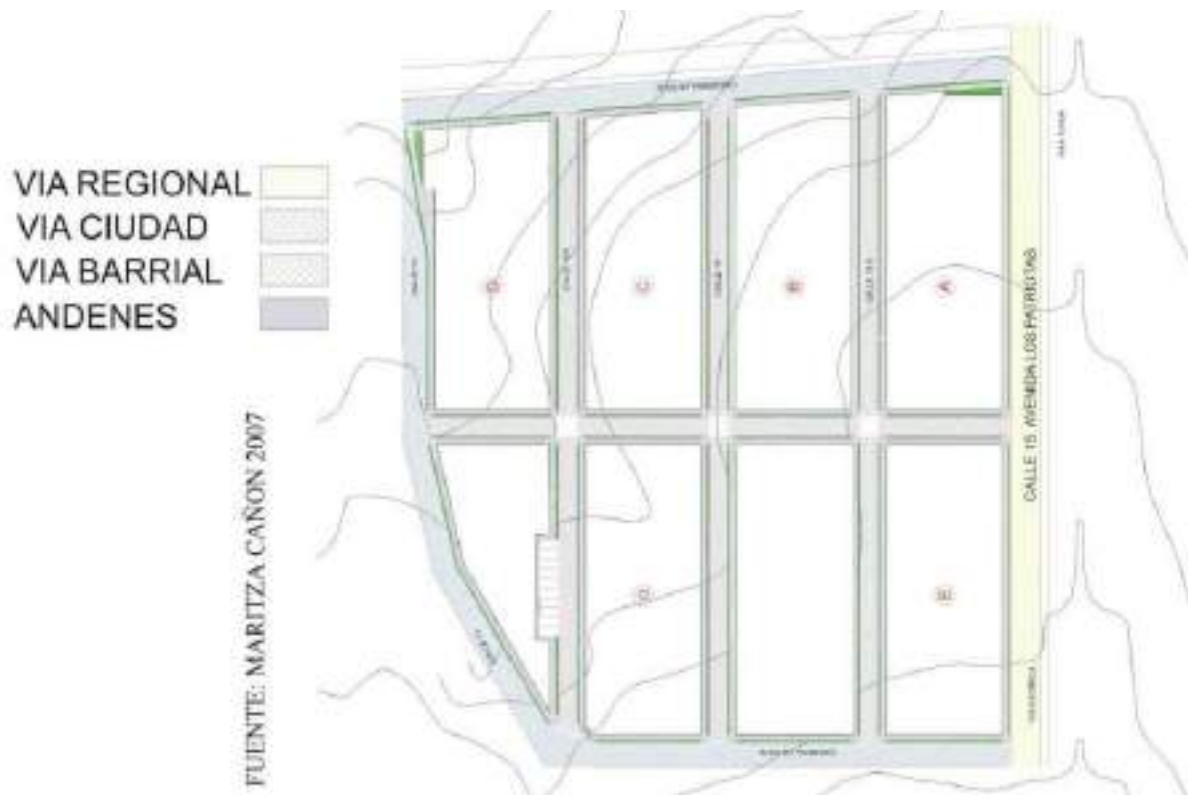
<sup>135</sup> Los levantamientos de Xativilla se hicieron en 2007 con la colaboración de Maritza Cañón, estudiante de la Especialización en Diseño Urbano de la Universidad de Boyacá, curso de Laboratorio de Diseño Urbano II.

### Plano 38. Trazado y reparto del suelo en Xativilla



Fuente: Maritza Cañón, 2007

### Plano 39. Topografía y trama viaria en Xativilla



Pendiente de las vías principales: 4% (moderada)  
Pendiente de las vías secundarias: 6.1% (moderada)

Fuente: Maritza Cañón, 2007

El plano 41 permite ver la diferencia entre la configuración de las manzanas de Xativilla y las de su entorno. Aquí también sucede que la lógica de ocupación territorial está condicio-

nada por la parcelación precedente y la red de caminos. Es otro caso plenamente consecuente con la aplicación de "normas mínimas".

## Plano 40. Manzanas y parcelas, formas y dimensiones en Xativilla

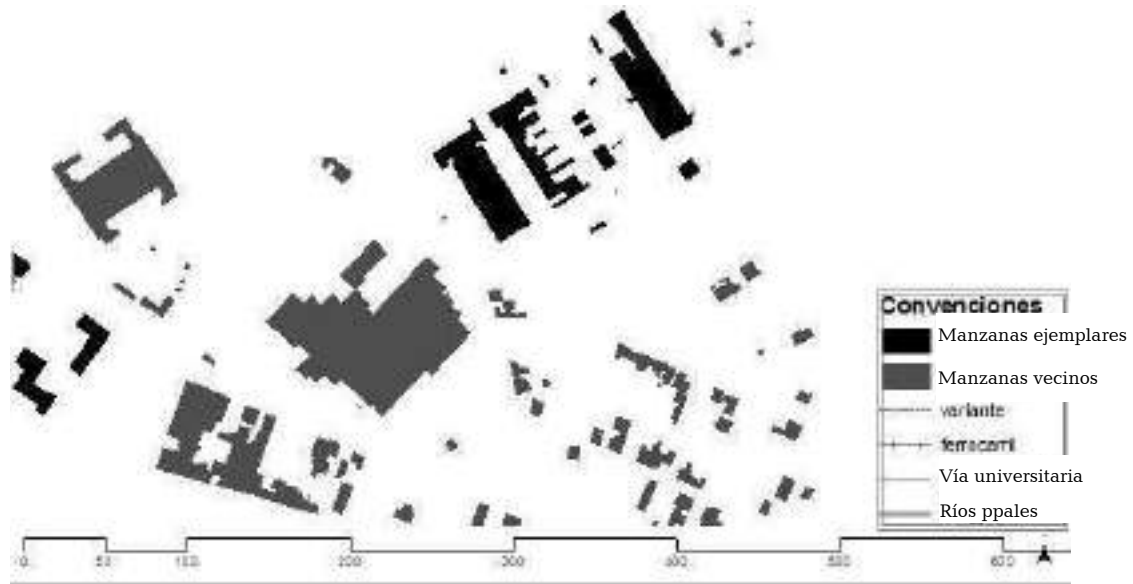


Fuente: Maritza Cañón 2007

Esta urbanización es representativa de una transformación en el contexto de la vivienda informal. A partir de ayudas estatales, son promotores privados quienes construyen para dos tipos de usuarios: una clase baja que accede al subsidio del Estado y recibe casas mínimas destinadas al desarrollo progresivo, y una clase media para la que se oferta el mismo tipo de edificación, pero completa.

En este caso también se produce diferenciación social y económica del espacio. Se recurre a la idea del ascenso en la sociedad representado por la adquisición de vivienda propia y proyectada para determinar así el lenguaje diferenciador plasmado en el proyecto: sus residentes pertenecen a una clase social con capacidad para habitar allí y elevar su posición, a diferencia de quienes no.

### Plano 41. Morfología del sector de Xativilla



Fuente: Hidalgo (2010)

**Figura 150. Aviso publicitario de la urbanización Xativilla**

Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 29, abril de 2005, p. 30

El primer nivel de las casas cuenta con parqueadero descubierto, sala, patio de ropas, comedor, cocina y baño; en los dos siguientes se encuentran las alcobas y otros baños. Asimismo, hay dos manzanas dedicadas a uso recreativo y como equipamientos principales, un salón comunal y parqueaderos públicos.

Figura 151. Edificación: tipos arquitectónicos y residenciales en Xativilla



Fuente: la autora, a partir de fotos y levantamientos de Maritza Cañón

No hay evidencias para afirmar que el planeamiento urbano tuvo injerencia en este barrio, pues la principal razón para desarrollarlo en el lugar donde se sitúa, fue la adquisición del predio en condiciones favorables para el promotor.

**Figura 152. Transformación del entorno de Xativilla**



Fuente: la autora, a partir de aerofotografías IGAC 1989 y 2005

## 7.4 URBANIZACIÓN MARGINAL

Ante la carencia de verdaderos y suficientes programas orientados a solucionar el problema de habitación para la gente de menores ingresos, la urbanización marginal continúa siendo el fenómeno mediante el cual los más pobres acceden a vivienda: "la producción de vivienda social en Colombia no ha conseguido atajar el déficit de vivienda que hoy en día acumula y se hace más evidente al observar cómo se amplía la ciudad informal como alternativa a la falta de respuesta" (Torres-Tovar, 2012, p. 233).

En Tunja, estos barrios se localizan de norte a sur, en especial en las montañas occidentales y orientales. Un ejemplo es presentado por *Boyacá 7 Días* (nro. 293, abril 28 de 1998), al reportar la aparición de invasiones de casas de cartón y latas sobre la vía a Moniquirá. Más aun, en *El Tiempo* (agosto 15 de 2003)<sup>136</sup> el curador urbano José María Aponte afirma en el artículo "Desorden urbano, un problema cultural", que en el 60% de las construcciones de la ciudad hay ilegalidad, debido a la costumbre generalizada de adquirir un lote y desarrollar la obra sin acudir a profesionales, sino a "maestros". Igualmente, el profesional subraya que los tunjanos no están acostumbrados a tramitar y pagar las licencias de construcción y cuando esto se hace, posteriormente se edifica violando las normas consideradas para la aprobación de los planos.

<sup>136</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-993822>.



**Figura 153. Urbanización marginal del noroccidente de Tunja con el valle en desarrollo al fondo**



Fuente: fotos de Yesid Reyes, Camilo Gómez y Andrés Lara, en Hidalgo (2010)

Los habitantes de estos sectores reciben ayudas a través de programas de mejoramiento de la vivienda y el entorno promovidos por el Estado. Esta es otra modalidad que posibilita la obtención de subsidios, dirigida a los residentes de zonas marginales con el fin de construir unidades básicas o mejorar las condiciones de habitabilidad de casas ya construidas. Este tipo de asistencias se orienta a sectores deprimidos de la sociedad que a pesar de sus limitantes, poseen al menos una parcela de su propiedad para acogerse a ellas.

Para hacerlas efectivas, por lo general se requiere la participación de entidades públicas<sup>137</sup> que faciliten la organización de los grupos familiares y la asesoría legal para que

estos diligencien los formularios y alleguen la documentación requerida en las postulaciones. Igualmente, brindan orientación técnica en las obras y en algunos casos otorgan aportes en dinero para ayudar a las familias.

Los programas los lidera el ICT mediante el aporte de recursos de crédito a bajos intereses. Cuando la entidad es liquidada, el Inurbe los continúa pero en lugar de créditos entrega subsidios que, junto a recursos propios del 10% –como mínimo– por parte de los beneficiarios y ayudas de otras entidades, permiten mantener los auxilios. Estos, debido a tal carácter, son una herramienta política.

---

<sup>137</sup> En teoría, las asociaciones particulares también pueden postular proyectos con estos propósitos, pero no se tiene información de algún programa efectivo llevado a cabo.

De 1992 a 1994, un proyecto conjunto del Inurbe y la Alcaldía se enfocó en brindar mejoras a 50 casas del barrio Los Patriotas, lo cual se culminó con relativo éxito. La institución aportó dineros para financiar materiales y honorarios de asistencia técnica profesional, en tanto que el municipio desarrolló los estudios individuales de cada caso –al tratarse de mejoramientos– y la mano de obra provino de la comunidad. Un programa semejante para 110 familias residentes en El Libertador y El Carmen tuvo lugar entre 1997 y 2000.

Por su parte, la Red de Solidaridad Social creada por el Gobierno canalizó varios de los fondos de estos programas. No obstante, con posterioridad a 1995 disminuyó la asignación de tales recursos, de manera que numerosos postulantes quedaron a la espera de los subsidios y nunca lograron ser adjudicatarios. Después del año 2000, la iniciativa prácticamente desapareció.

A la par de la incertidumbre para acceder a estas soluciones oficiales, quienes residen

en zonas informales enfrentan ininterrumpidamente una serie de dificultades: irregularidades en el transporte masivo, deficiencias en los servicios públicos, estigmatización de los barrios como inseguros, cobro de tarifas de servicios y de impuestos que no se ajustan a la realidad observable, inconsistencias e incumplimientos en la legalización de títulos de propiedad.

Respecto a esto último, un caso representativo es el del barrio San Fernando, registrado así por *El Tiempo* (septiembre 23 de 2003)<sup>138</sup>: “33 familias que integran la Asociación de Trabajo Social Obrero Colinas de San Fernando, aún no las han podido terminar [sus casas], porque el lote en donde quedarían está embargado”. Aquí ocurre que los urbanizadores no “desengloban” los terrenos y al existir un embargo previo, los nuevos propietarios se ven impedidos para avanzar en la legitimación y ejecución de sus viviendas<sup>139</sup>. Una problemática similar de legalización se da en el antiguo sector de Asís entre 1994 y 1995.

---

<sup>138</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1004708>.

<sup>139</sup> En *Boyacá 7 días* (nro. 2, noviembre 12 de 1993) se denuncia a Hernando Vargas Lozano, representante de Trabajo Social Obrero (TSO) por irregularidades en la urbanización San Fernando, ubicada en la carrera 17 entre calles 8 y 10, al suroccidente de la ciudad, para la cual se habían previsto cinco etapas con 130 unidades familiares. Este arquitecto no presenta ante Planeación municipal la escritura de legalización (en cuanto a cesiones y alinderamientos), omisión que influye en la negación de las licencias de construcción. Ante esto, los compradores de lotes lamentan la desaparición del dinero entregado y se sienten estafados. Los trabajos se suspenden el 25 de junio de 1992 debido al alto riesgo asociado a la carencia de infraestructura y la oficina de Control Urbano impone una multa a Arturo Montejo, otro arquitecto que había asumido la responsabilidad de continuar la construcción en reemplazo de Vargas Lozano. Las familias afectadas son de escasos recursos económicos y además de su aporte en mano de obra –pues el barrio se desarrolla mediante un programa de colaboración de los beneficiarios en la edificación de sus casas– recogen recursos mediante rifas organizadas por este mismo personaje.

Además de estas serias adversidades, el principal problema de la urbanización marginal, en la dimensión física, es la deplorable tecnología aplicada tanto en las obras de urbanismo como en las viviendas. Estudios de asentamientos subnormales han constatado que un considerable número de estas se asientan en zonas de riesgo y en algunos casos, sus condiciones obligan a una reubicación<sup>140</sup>. La carencia de mejores oportunidades y la debilidad del control urbano se conjugan para que se sigan levantando casas en sitios inapropiados.

**Figura 154. Los problemas de Colinas de San Fernando**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 2, noviembre 12 al 19 de 1993, p. 14 (arriba), p. 1 (abajo)

**Figura 155. Colinas de San Fernando, todavía sin concluir en 2003**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 847, septiembre 23 al 25 de 2003, p. 8

<sup>140</sup> *Boyacá 7 días* (junio 23 de 1998) hace referencia a un censo sobre zonas subnormales efectuado por el municipio, el cual corroboró la existencia de 18 barrios con cárcavas, problemas de hacinamiento, contaminación y, en general, pésimas condiciones de habitabilidad.

### 7.4.1 Loma de San Lázaro

Esta colina ha sido ocupada con viviendas autoconstruidas por sus propietarios, en un proceso de urbanización marginal desarrollado progresivamente a lo largo del siglo XX. Quienes allí habitan han encontrado así una opción a la vivienda comercial, pues el asentamiento informal se adapta a su exigua capacidad económica, no requiere hipotecas, progresa conforme a la evolución de cada familia y representa, al principio, menores costos de urbanización.

**Cuadro 31. Datos básicos de la urbanización marginal sobre la loma de San Lázaro**

Promotor:	Sin promotor conocido
Gestión:	Individual
Estrato socioeconómico:	Bajo
Parcelas	2014
Densidad por parcelas:	29.8 parcelas/ha
	Morfología
Relación con la ciudad	Tejido continuo
Organización del viario	Reticular irregular
Ordenación del espacio abierto	Trazado de calles, excepto en la parte alta.
Carácter del espacio público	Escasez de zonas verdes tratadas, calles abiertas, carencia de aceras, adaptación de espacios residuales para equipamientos.

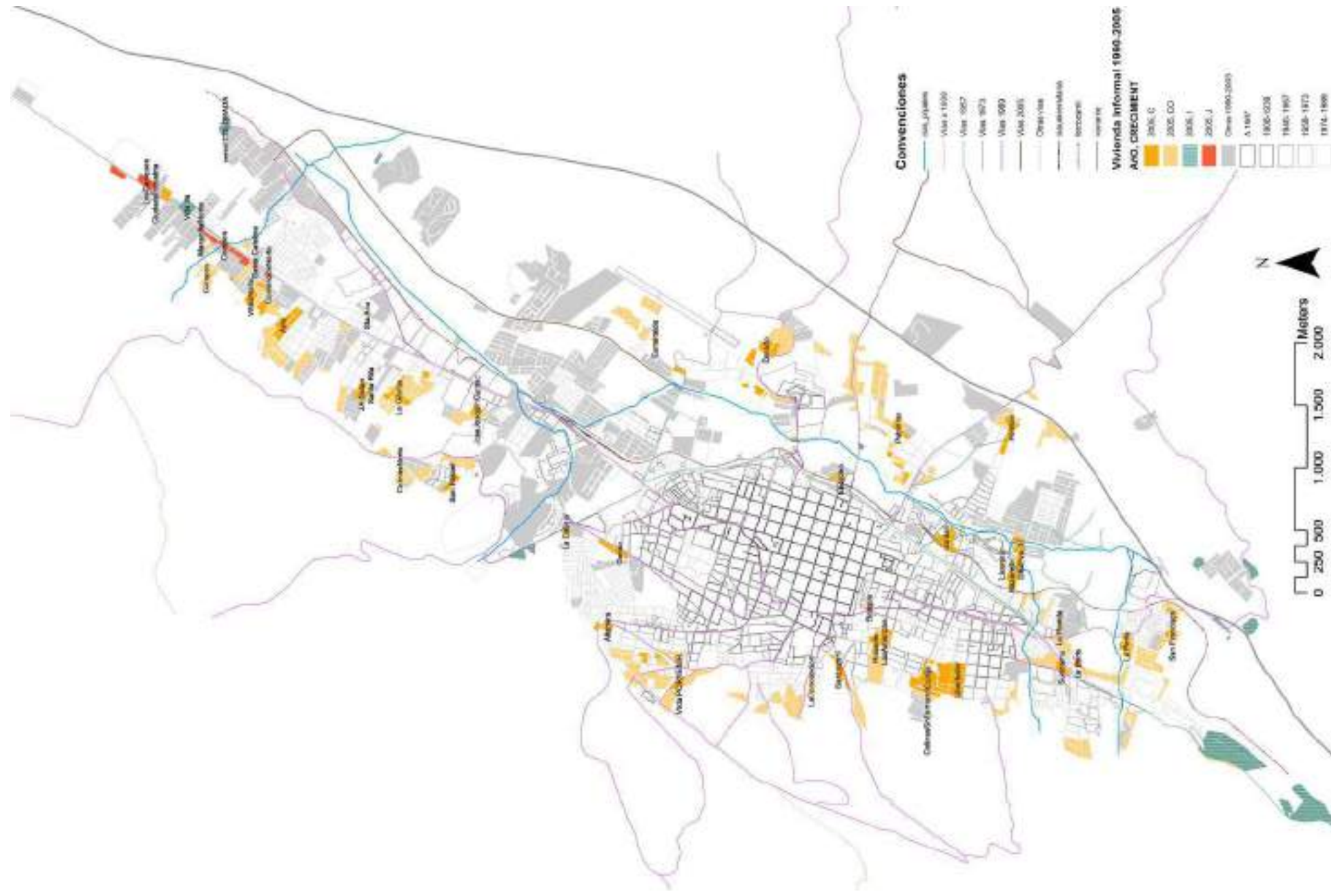
Fuente: Hidalgo (2010)

No se perfila un patrón formal reconocible en la subdivisión predial, sin embargo, en medio de una severa topografía con creciente erosión

y cursos de agua secos, es posible identificar una continuidad con la trama urbana ya establecida y con las huellas de caminos rurales preexistentes. La combinación de estos factores ha generado la forma de las parcelas tras una lenta consolidación. La lectura de la configuración de las manzanas a través del tiempo permite apreciar la aparición de calles y callejuelas que dan acceso a lotes cada vez más pequeños y, eventualmente, llegan a incorporarse al resto del trazado.

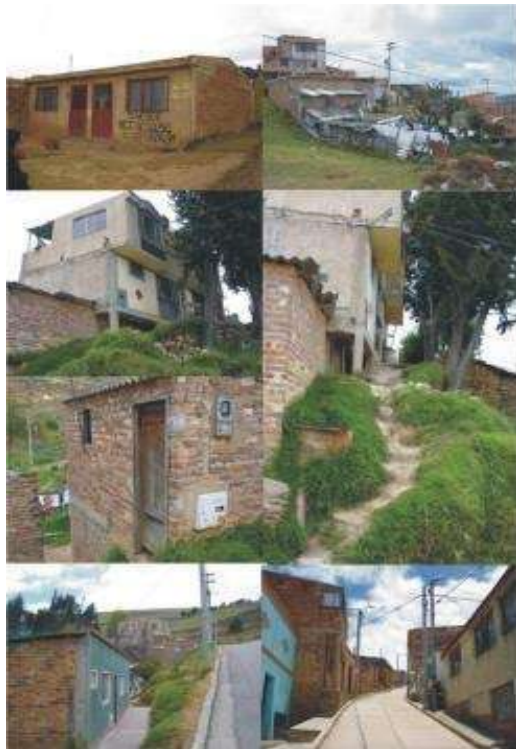
Este trazado que continúa el de la ciudad histórica adopta una retícula irregular, razón por la cual se observan cambios en la proporción de las manzanas, con vías abiertas en diagonal como una forma de superar la pendiente del terreno y rupturas de la trama por cursos de agua y otras determinantes geográficas.

De la forma de la parcela depende, a su vez, la de la casa. La construcción de esta última es similar a la que se observa en varias urbanizaciones de este tipo, en Colombia y Latinoamérica, al producirse por fuera de mecanismos definidos. Inicia con la ocupación de la parte posterior del lote y, de manera gradual, se da un crecimiento de acuerdo con los recursos disponibles. Por ende, se desarrolla en largos periodos y puede permanecer inacabada, aunque admite subdivisiones del inmueble para la renta o para acoger a otros miembros de la familia.





**Figura 156. Viviendas marginales de la loma de San Lázaro**



Los servicios públicos se resuelven por la lógica de acometidas particulares. Los residentes participan en juntas de vecinos para conseguirlos, abrir pozos y obtener infraestructuras, ante la imposibilidad de lograr esto individualmente. En tal búsqueda, se asocian a los intereses de políticos y gamonales tradicionales.

Alrededor de la iglesia de San Lázaro, de la cual recibe su nombre al sector, se ha consolidado una pequeña agrupación de viviendas pareadas de desarrollo espontáneo, sin posibilidad de conexión al acueducto. Esto es así ya que el perímetro urbano encuentra allí un borde correspondiente a la cota de altura máxima en que es posible proveer el servicio. A pesar de tal limitación, las parcelas se continúan subdividiendo y la lenta edificación sigue su marcha.

Fotos: Carlos Uriel del Carpio, 2005

**Figura 157, Calles y espacios públicos de la Loma de San Lázaro**



Fotos: Carlos Uriel del Carpio, 2005

## 8. SÍNTESIS DEL CRECIMIENTO EN EL PERÍODO 1990 - 2005

A continuación, para responder al objetivo general de la investigación en cuanto a evaluar la dinámica de expansión de Tunja a lo largo del siglo XX a partir del análisis de las formas de crecimiento en relación con los actores que construyen la ciudad, se han definido tres grupos de conclusiones. El primero se refiere a la expresión espacial y temporal de los agentes urbanos; el segundo abarca esas formas de crecimiento entre 1990 y 2005, en tanto que la tercera mirada está enfocada en la ubicación espacial de las clases sociales. Adicionalmente, un cuarto grupo resalta los hechos más significativos en este periodo y, finalmente, se señalan las permanencias aún vigentes (en 2020) de las obras realizadas.

En primer término, se intenta dar respuesta a la pregunta de investigación: *¿cuál es la expresión espacial y temporal, así como la influencia sobre el territorio, de los agentes que construyen la ciudad?* Sobre este particular, con relación a los periodos previos, el sector público cede su protagonismo en la construcción de urbanizaciones de vivienda, aun cuando se mantiene vigente en la dotación de infraestructuras y equipamientos que se necesitan para esta actividad. También es árbitro en la planificación territorial con su pretensión teórica de resolver las contradicciones entre actores constructores de ciudad y sus múltiples intereses.

Cabe destacar la variante de la carretera Central del Norte como última gran infraestructura de

promoción oficial. De esta vía se consideraba que reunía un elevado potencial para generar un alto impacto en el crecimiento, de manera análoga a lo hecho en su momento por las avenidas Norte y Universitaria.

Tras el cambio de política nacional, el Inurbe reemplaza al ICT en la promoción y financiación de VIS. Este ente estatal centra su labor en gestionar el subsidio familiar para tal vivienda y pasa de ser ejecutor a mediador entre los sectores que la ofrecen (cooperativo, privado y municipal) y las necesidades sociales.

Como un representante del sector público, el municipio de Tunja es líder al asumir la realización de las obras requeridas para su desarrollo, pero a la vez, es dependiente de la ayuda que reciba de distintos sectores para dicha tarea. Asimismo, su endeudamiento se incrementa notablemente con la aplicación de la descentralización administrativa. A través de concesiones permite a firmas privadas el manejo de los servicios públicos y en cuanto a la vivienda, lidera el proyecto de Ciudad Jardín, urbanización a la que se otorgan subsidios nacionales para VIS pero es cuestionada por haber sido ubicada por fuera del perímetro urbano del momento, la insuficiencia de servicios públicos y dotacionales al momento de entregar las casas y el reducido tamaño de estas.

Respecto al POT 2001 - 2010, la evaluación hecha en 2005 concluyó que sus avances eran



muy pobres como para prever la consecución de sus metas en el periodo definido para ello. Si un POT no cumple sus políticas se considera un fracaso, pues no avanza en lo dispuesto en torno a vías, espacios públicos y equipamientos, ni en las operaciones estratégicas que con buen sentido formula.

En definitiva, el planeamiento urbano tuvo escasa o nula injerencia en los barrios formales, tanto privados como públicos, pues la adquisición de lotes baratos fue el principal argumento para localizarlos en los sitios escogidos, ya que de este modo se buscaba la menor incidencia del valor del terreno en el costo final de la vivienda. De otra parte, son notorias las diferencias en la calidad de equipamientos, infraestructura y zonas verdes entre las urbanizaciones destinadas a personas de alto poder adquisitivo y las dirigidas a otros sectores poblacionales, con lo cual la pretensión de equidad barrial conforme al número de habitantes pregonada en distintos planes no se verifica en la realidad.

Es significativo evaluar las causas de la debilidad en el planeamiento y el control urbano, ya que este fenómeno derivó en la desordenada producción de Tunja. De hecho, en esta capital han sido constantes las violaciones a la normativa, incluso por parte de promotores públicos, lo cual evidencia el poco control ejercido por la oficina de Control Urbano a la construcción inadecuada.

Ante esta realidad, es preciso estudiar los mecanismos de mejoramiento de la práctica urbanística, pues se tiene certeza de las bondades de planificar el futuro crecimiento de la ciudad a pesar de los recortes en las funciones del Estado dentro del modelo neoliberal, o del cuestionamiento del valor de hacerlo.

En este periodo, los *promotores privados* cumplen un importante papel con su preferencia por el loteo. De tal modo, consolidan esta como una forma de urbanización de la periferia, lo cual venía siendo una tendencia desde periodos precedentes. Del loteo surgen paisajes caracterizados por la presencia de barrios en proceso de desarrollo junto a gran cantidad de parcelas en espera de edificarse y ser agrupadas o permanecer vacantes. Las urbanizaciones de este tipo, en su mayoría, se aglutinan en el eje de expansión norte tunjano.

Los enclaves cerrados, inspirados en modelos foráneos que promueven un contacto con la naturaleza, aislamiento y seguridad, se edifican alejados de otras urbanizaciones, en su mayoría en el nororiente. Esto trae como resultado una alta ocupación del suelo, inconvenientes y altos costos en la instalación de las infraestructuras y dotaciones de funcionamiento requeridas para espacios habitacionales, las cuales suelen terminar siendo asumidas por la ciudad en su conjunto y no por los compradores o los promotores. Para estos últimos, como también para los propietarios del suelo, si este es de bajas especificaciones representa una excelente oportunidad de ser

rentabilizado mediante la construcción de tales enclaves, sin dejar mayor futuro para otras actividades.

En general, la injerencia de los promotores privados en el crecimiento urbano durante los 15 años del periodo es notable. Cuantitativamente, se trata del 48% del total de lo ejecutado, por tan solo un 15% del sector público.

*Los propietarios del suelo*, de forma semejante a como sucedía antes de 1990, son agentes de relevancia en la determinación del crecimiento urbano. Aunque no se cuenta con datos de las escrituras de los predios desarrollados y de su tradición, gracias a entrevistas realizadas en la investigación se evidencia una transformación en la actividad de los latifundistas suburbanos, quienes se enfocan en la construcción e, incluso, forman empresas en dicho sector de la economía. Un ejemplo es Miguel Machado que trabaja al norte de la ciudad.

Las parcelaciones hechas por estos propietarios pueden ser legales e ilegales. Al practicarse dentro del perímetro urbano, responder a normas de planeación y a la habilitación de suelos trazada por el POT, se enmarcan en la legalidad. Lo contrario sucede si se dan en terrenos que aun siendo calificados como de riesgo se urbanizan sin control alguno de las autoridades, o bien cuando las infraestructuras y dotaciones no se entregan o son irrealizables en el corto plazo.

A su vez, por medio de la autoconstrucción numerosas familias levantan sus casas. En los

asentamientos donde se ubican y luego de haber sido construidas, son abundantes las presiones para conseguir mejoramientos en vías, servicios y dotación, con los consecuentes sobrecostos derivados de estos procesos.

Los dos fenómenos propician una acumulación de plusvalías que generalmente favorece a los propietarios del suelo, quienes conocen de antemano algunas decisiones de planeamiento y poseen representación política en el Concejo o en la administración de turno. Esta parece ser una realidad generalizada pues distintos autores la identifican en diferentes países, como es el caso de Capel (1983) para España. Así se logra que los planes formulen modificaciones a las normas en cuanto a densidades, áreas de cesión, proporción, alturas, tamaño y ubicación de áreas verdes, con evidentes mejoras en el aprovechamiento del suelo, si bien esto no siempre se traduce en un beneficio social.

Los terrenos cercanos a la urbanización informal son legalizados y logran sus dotaciones e infraestructuras por parte de la administración pública gracias a los impuestos de todos los ciudadanos, para adquirir de esta forma plusvalía. Los crecimientos promovidos por el sector privado en la primera década del siglo XXI al oriente, cerca del batallón Bolívar y Los Patriotas, reflejan tal situación.

No resulta extraño que los propietarios del suelo presionen para confeccionar la expansión marginal, contraria al planeamiento, hacia zonas donde tienen extensas propiedades,

con el fin de exigir luego la instalación de infraestructuras y valorizar así sus predios intersticiales. Un caso es Ciudad Jardín, realizada por fuera del área urbana y distante de esta. Tras la decisión de modificar el perímetro para englobar a la nueva urbanización, los suelos vacantes que estaban disponibles entre el lugar donde se ubica y la trama consolidada son habilitados. Por su parte, la producción de enclaves cerrados plasma la contradicción entre, por un lado, el espacio público y las zonas ambientales de reserva y, por otro, los cerramientos y las construcciones privadas.

Respecto a los terrenos vacantes, a lo largo del siglo XX se ha acumulado gran cantidad de estos con retención especulativa por parte de sus propietarios. Así se refleja en el valle del río Jordán, de lento desarrollo y a la espera de la construcción de vías y de ver soluciones a sus inundaciones y anegaciones.

Con relación a los *actores vinculados al capital económico*, en este periodo se crea el capítulo Boyacá de Camacol, cuya finalidad esencial es ayudar a fortalecer las constructoras regionales. Entre estas se encuentran Absalón Saavedra y Asociados, protagonista del desarrollo de Capitolio, Inversiones La Pradera, firma responsable del exclusivo Rincón de la Pradera en el valle del Jordán, y otras que aprovechan la influencia de Los Muisca, al norte. También se robustecen empresas creadas antes de 1990, en tanto que las nuevas agremiadas en Camacol Boyacá inciden con firmeza en las decisiones urbanas.

Los *actores representados por el sector cooperativo* están presentes mediante asociaciones de vivienda como Bochica. Esta competente promotora basada en el cooperativismo de autogestión suma aportes de distintas familias socias y materializa aproximadamente 300 casas en cuatro urbanizaciones. Se mantiene en el mercado por solo 10 años pero es un caso a resaltar por su singularidad.

Los *actores del gremio de arquitectos y urbanistas* dan forma física y técnica a la idea de ciudad y a los tipos arquitectónicos determinados por otros agentes. Su rol en el crecimiento de la periferia urbana es secundario pues no establecen los modelos a implementar, sino que obedecen a los intereses económicos y políticos precedentes, los cuales ponen en práctica en su ejercicio profesional, ya sea en la administración pública o en las empresas que les contratan. En consecuencia, aplican de forma acrítica idearios disciplinares adquiridos tras su formación académica en Bogotá, en otras ciudades grandes o el extranjero. Su trabajo es ampliamente influido por sus clientes y sus referencias suelen estar intelectualizadas o hacen parte de la moda transmitida por medios informativos.

Los *actores de la comunidad que se autogestiona* siguen produciendo ciudad en las mismas condiciones registradas a lo largo de todo el siglo, es decir, con precariedad, ilegalidad en la tenencia del suelo, ubicación en zonas periféricas y bajo condiciones de mayor vulnerabilidad a riesgos que el resto de la población.

Aunque en la mayoría de los casos compran las parcelas, lo hacen en terrenos no calificados para la edificación, donde los propietarios del latifundio promueven la parcelación, a veces ilegal, para después desentenderse de la urbanización.

Una vez considerados los actores, en el cuadro 32 se cuantifica la morfología física. Se indican las áreas ocupadas por las urbanizaciones según el agente que protagoniza su ejecución espacial, ya sea que proceda del sector público, privado o mixto para la ciudad formal, o de la comunidad para la informal.

**Cuadro 32. Participación de los agentes urbanos en la ocupación del territorio: comparación del periodo 1990 - 2005 con periodos anteriores**

Hectáreas ocupadas por los agentes urbanos de 1990 a 2005	Acumulado a 1989	Periodo 1990 -2005	Total 1905 -2005
Formal privado	129.5	198.8	328.3
Formal público	238.1	62.4	300.5
Formal mixto	89	2.2	91.2
Sector informal	326.1	150.5	476.6
Totales	782.7	413.9	1196.6
Porcentaje de participación por agentes			
Formal privado	16.5%	48%	27.4%
Formal público	30.4%	15.1%	25.1%
Formal mixto	11.4%	0.5%	7.6%
Sector informal	41.7%	36.4%	39.8%

Fuente: la autora

En segundo término y en respuesta al interrogante *¿cuáles son las formas de crecimiento urbano en Tunja?*, cabe indicar que en la periferia de la ciudad se observan diversos tejidos y densidades, por lo tanto, se presenta fragmentación y discontinuidad. La mayor parte de su expansión se produce a partir del tejido discontinuo, tendencia palpable desde 1958 e intensificada en los 15 años del periodo. Los tipos arquitectónicos que más contribuyen a estos fenómenos son los polígonos de vivienda unifamiliar y el crecimiento popular espontáneo, seguidos de los desarrollos por loteo, los equipamientos y los enclaves.

Los crecimientos populares espontáneos surgen alrededor del centro histórico, en zonas consideradas como de poco valor por las clases acomodadas a lo largo del siglo. Igualmente, hay asentamientos más alejados en las montañas nororientales y noroccidentales mientras que en la loma de San Lázaro, la presencia de cursos de agua secos genera una necesaria discontinuidad.

La tendencia de expansión, observable a lo largo del siglo, se sigue produciendo con pocas variaciones entre 1995 y 2000. El mayor alargamiento se da hacia el norte, ligado a la carretera Central del Norte. A continuación aparecen los crecimientos lineales de la antigua entrada desde Bogotá por el sur y del ferrocarril del Nordeste. Esta vía, junto con las limitaciones topográficas en el sentido este - oeste, genera la forma oblonga de Tunja percibida en los planos.

Las dinámicas de consolidación son más frecuentes en el sur y obedecen al encuentro de trazados diferentes. La construcción popular espontánea y las urbanizaciones por loteo son los tipos arquitectónicos que más alimentan los procesos de llenado, si bien su desarrollo predio a predio tarda bastante.

Una tercera mirada se refiere a *la localización espacial de las clases sociales*. Sobre este particular, puede decirse que un modelo social determina pautas de urbanización, parcelación y edificación que refuerzan estilos específicos de vida y acentúan la diferenciación de clases en términos de localización espacial.

El crecimiento correspondiente a la "informalidad" representa un estilo de vida de autogestión, de "vivir al día" en medio de necesidades insatisfechas y con expectativas de progresar paulatinamente a través de la autoconstrucción. La ocupación marginal, característica de las clases más desfavorecidas, mantiene una proporción considerable entre 1990 y 2005, aunque se reduce levemente respecto a periodos previos. Se da en montañas con agudas pendientes y riesgo de deslizamiento, de poco valor para los sectores más acomodados.

Estos, en contraste, después de 1990 comienzan a ocupar intensamente los terrenos rurales y suburbanos. Tal proceso implica la formación de barreras para la continuidad de la trama urbana, debido a la topografía y la falta de planeamiento, al punto que la irregularidad de las manzanas es preponderante.

La diferenciación espacial no es tan clara para la clase media pues se distribuye por toda la ciudad, en zonas próximas a la marginalidad o a barrios exclusivos. Claro está que el incremento de los conjuntos cerrados durante estos años reproduce un intento de esta población por diferenciarse del vecindario.

Dos tipos de ocupación distinguen a dicha clase social. El primero remite, justamente, a las urbanizaciones completas con vivienda incluida, mientras que el segundo se da en barrios hechos por loteo, donde los propietarios construyen individualmente sus casas, con o sin plano tipo. El norte de la ciudad concentra la mayor parte de proyectos pensados para una clase media alta, en tanto que en el sur y en las cotas altas del extremo noroccidental, hay una predilección por la media baja. Aun así, las diferencias en preferencia son sutiles.

Los proyectistas acuden a lenguajes arquitectónicos y urbanos a través de los cuales se busca marcar las especificidades del modelo social. Así, adquirir una vivienda proyectada y propia representa una inversión para toda la vida y denota un ascenso en la sociedad. Si esta propiedad se encuentra en una agrupación –ojalá cerrada– indica que quienes la habitan pertenecen a la clase social de los propietarios y, por ende, se diferencian de otros grupos.

Convertirse en propietario, aunque sea a través de créditos hipotecarios, indica un cambio favorable en la condición social de quien adquiere

vivienda propia. En relación con esta concepción, Capel (1983) identifica en la sociedad española un rasgo que también se revela en Tunja, al cual califica como *"el creciente endeudamiento de la clase obrera"* (p. 133). El nuevo dueño se endeuda y esto lo hace susceptible de cierta pasividad con tal de mantener un empleo que le permita pagar la suma facilitada o acceder a otras. Al actuar bajo esta dinámica, un creciente colectivo de estos propietarios dinamiza el sistema capitalista.

Las personas más acomodadas optan por adquirir lotes para edificar sus casas a su gusto, con o sin intervención de profesionales de la arquitectura, de preferencia en cercanías a vías de transporte. La urbanización, parcelación y edificación exponen los valores de una clase que desea diferenciarse y elige habitar en urbanizaciones de lógica introvertida, seguras, accesibles en vehículo particular y cuyos precios limitan su adquisición a los "otros".

Una opción más sofisticada de distinción se consigue a través de la compra de propiedades en exclusivos enclaves cerrados, dirigidos a las clases más altas y con mayor poder adquisitivo. De tal modo se imitan realidades de otras partes del mundo, mediante un modelo que consciente o inconscientemente transmite un deseo de autodiferenciación social, pues generalmente se trata de crecimientos segregados y bastante discontinuos de la trama urbana existente, cuyos altos precios excluyen a muchos de la posibilidad de acceder a ellos.

Estos enclaves refuerzan el modelo social de "élite y exclusividad". Los promotores ofrecen contacto con la naturaleza y seguridad a través de loteos grandes, baja densidad y control del acceso por medio de vigilancia privada. Se trata de signos de diferenciación e indicadores de los altos ingresos de sus residentes. Los conjuntos más pequeños y densos, pero igualmente cerrados de las clases medias altas, son la réplica minimizada de este formato, mientras que los sectores medio bajo y bajo suelen localizarse en barrios más abiertos.

Ahora bien, independientemente de la clase social que ocupe una urbanización, conferir mayor valor a la edificación por sobre las obras de urbanismo es una constante. La racionalización de la parcelación y la funcionalidad de las casas en aras de lograr el mayor número de estas resultan determinantes en la forma y el tamaño de las manzanas, contrario a lo que sucedía en la ciudad tradicional.

Asimismo, es posible hablar de una división social de los riesgos. Las clases de un poder adquisitivo robusto se establecen en terrenos de suave topografía, en especial al norte, donde las anegaciones suelen ser de bajo impacto. Aun así, ante fuertes precipitaciones también se ven afectadas por inundaciones y su impacto sobre la salubridad, como lo ilustra el caricaturista WAR (figura 158).

**Figura 158. Caricatura de WAR a propósito de las inundaciones en barrios de estrato alto como Mesopotamia**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1072, noviembre 25 al 28 de 2005, p. 29

Aunque los aguaceros no distinguen entre clases, es evidente que sus efectos golpean en mayor medida a quienes poseen menos recursos económicos y ocupan las zonas de topografía más difícil, donde a las inundaciones se suman los riesgos por deslizamientos de tierras. Esta última amenaza se acrecienta cuando las lluvias caen sobre los cursos de agua afectados por cárcavas y erosión, pertenecientes a las escorrentías de las montañas occidentales y orientales, en apariencia inofensivos mientras permanecen secos en algunas temporadas del año pero luego transformados en torrentes. El planeamiento municipal plasma aquí otra vez

su debilidad al no resolver la problemática y, peor aun, demuestra su ceguera al permitir el aumento de la urbanización en esta clase de terrenos, cuya habilitación resulta tan inviable.

La presencia de urbanizaciones en zonas de "eventual" peligro de inundación, para las cuales no se han aplicado las debidas correcciones en relación con sus falencias de planeamiento o de infraestructura, refuerza la hipótesis de la capacidad de los promotores para valorizar socialmente predios con cierto grado de amenaza. Esto puede ser consecuente en el caso de la preexistente parcelación rural sobre el valle del río Jordán, llevada a cabo por propietarios con sólido poder político o económico, quienes además de edificar consiguieron la dotación de adecuadas vías de conexión para facilitar el acceso al lugar. Aunque las evidencias así lo sugieren, no se cuenta con información suficiente para constatar si se ha dado un vínculo directo con los intereses de propiedad.

La erosión también se observa en terrenos escogidos por la población pudiente para establecerse. Así ocurre en las montañas nororientales, donde este desgaste de la superficie terrestre ha sido parcialmente controlado mediante restauraciones ecológicas financiadas por particulares. Con tales acciones se busca reducir las condiciones adversas para la urbanización de un sector de la ciudad en que, a pesar de dicho fenómeno, factores como la cercanía a la Avenida Universitaria –con las consecuentes facilidades de acceso–, las privilegiadas

vistas hacia el resto de Tunja y la singularidad de combinar el aislamiento con la cercanía a la dinámica urbana, favorecieron su selección para edificar allí enclaves cerrados exclusivos. Estas cualidades debieron ser decisivas en la prevalencia del uso residencial, pues el POT proponía otro distinto como era el aprovechamiento del suelo para zonas verdes públicas, orientación impedida con el crecimiento por medio de la vivienda de alto costo.

Estos episodios en que se permite o tolera la construcción indebida corroboran la ausencia de planeamiento. Incluso las viviendas formales son perjudicadas por daños asociados a su ubicación en áreas inadecuadas. Igualmente, hay una responsabilidad no asumida de promotores y constructores, tolerada por las administraciones al aprobar proyectos sin suficientes estudios técnicos.

Como cuarto punto en esta síntesis del periodo se resaltan los hechos más significativos del crecimiento, para finalizar luego con lo producido y aún vigente.

Ante todo, es preciso enfatizar el referido fracaso del POT 2001 - 2010, debido al incumplimiento de sus indicaciones y al escaso avance en sus previsiones.

En cuanto a consolidaciones, la registrada en el eje norte a lo largo de la carretera Central produce una conurbación con los municipios vecinos de Oicatá y Cómbita. Numerosas urbanizaciones de vivienda unifamiliar y multi-

familiar, como también enclaves cerrados, se construyen en esta zona para expandir así el área funcional de Tunja o rellenar vacantes de crecimientos precedentes.

De igual manera, en el suroriente emerge un proceso informal de expansión, propiciado por la variante Tunja de la doble calzada de Bogotá a Sogamoso.

La zona de reserva para desarrollo urbano en el valle nororiental, habilitada gracias a las nuevas oportunidades de movilidad y conectividad brindadas por la apertura de la vía Universitaria, experimenta un cuantioso incremento de precios. Esto limita el acceso a dicha tierra para proyectos de carácter social y propicia distintos usos –lamentablemente aislados– al igual que la construcción de varias obras. Así ocurre ante la ausencia de un plan parcial, lo cual conlleva a una urbanización con carencia de los espacios públicos y del equilibrio en las dotaciones que había previsto el POT. Es otra ratificación de la fragilidad del planeamiento y del dominio de las leyes del mercado en las promociones.

La periferia espontánea, popular y precaria crece en el oriente de forma notoria, en tanto que en la montaña occidental continúa avanzando por encima de la cota de servicios. Igualmente, la informalidad se incrementa en el nororiente, donde define un contraste con las urbanizaciones privadas y formales para estratos medio-altos. También marginal es la transformación que prosigue al sur, a lo largo



de la vía a Bogotá, de las fincas agrícolas en parcelas urbanas.

Como consecuencia de la reducción de la intervención estatal surgen más urbanizaciones privadas por loteo, al tiempo que se extienden los crecimientos aledaños a las agrupaciones de vivienda construidas en el período precedente.

La mayoría de proyectos apunta a la vivienda unifamiliar, sin embargo, hay un leve aumento de los polígonos multifamiliares respecto a los años previos. Claro está que el incremento más notorio es el de los enclaves o conjuntos cerrados unifamiliares de baja densidad. Su orientación hacia las clases de mayor músculo monetario dentro del mercado inmobiliario deriva en inequidades espaciales, aunque, al mismo tiempo, resulta de utilidad para la restauración ecológica de terrenos de muy baja capacidad portante, inutilizados para cualquier forma de producción. Asimismo, este tipo de urbanización trae consigo una especie de carga para la administración municipal debido a las ineludibles inversiones públicas para pocos beneficiarios que implica su existencia.

Los terrenos vacantes urbanizables se multiplican debido a las urbanizaciones dispersas. Como resultado, Tunja sigue expandiéndose sin requerirlo, realidad que trae consecuencias en la especulación inmobiliaria. Además, la doble calzada BTS causa un efecto de ampliación perceptual del perímetro urbano.

En lo referente a la actividad administrativa y comercial, sin desconocer que se mantiene centralizada en el casco antiguo, surge simultáneamente una oferta de grandes almacenes y centros comerciales en la periferia, de preferencia al norte.

También en este sector, las instalaciones de la zona industrial son abandonadas mientras que, en fragmentos dispersos por toda Tunja, el número de actuaciones dedicadas a la pequeña industria, el bodegaje y el almacenamiento se eleva. A su vez, las canteras y chircales de la actividad extractiva empiezan a retirarse del área urbana, en vista de los conflictos surgidos cuando se extienden los proyectos residenciales y se da una expansión hacia tierras antes rurales. Tan solo algunos de esos lugares persisten, dada la inercia propia de la ciudad.

Si bien las expansiones asociadas a parques y zonas verdes son escasas, sobresale el afianzamiento del bosque de San Antonio como espacio público, defendido por la comunidad con el carácter de reserva natural. A su vez, la UPTC mejora las áreas abiertas de su campus y conforma la ronda del río La Vega, que pasa a ser una franja ambiental de uso público aportada a la ciudad.

Ahora bien, respecto a las permanencias vigentes de lo producido entre 1990 y 2005, es pertinente destacar que prácticamente todas las realizaciones del período, ya reseñadas como hechos significativos del crecimiento, se mantenían en el año 2020. A continuación,

la atención se dirige hacia aquello que puede considerarse de mayor preponderancia en la forma urbana de cara al siglo XXI.

Inicialmente, el alargamiento del eje vinculado a la carretera Central del Norte, como una tendencia identificada mucho antes de 1990 que continúa generando impacto en términos de la conurbación generada con municipios vecinos.

De igual forma, la construcción de la doble calzada de Bogotá a Sogamoso en su variante Tunja, en tanto que esta vía ha favorecido la extensión de la ciudad hacia el oriente hasta alcanzar su propio margen límite.

La apertura de la vía Universitaria sobre el valle nororiental ha proporcionado nuevas opciones de movilidad y conectividad para toda el área urbana. Por consiguiente, posee un atractivo para atraer proyectos de edificación de diversa naturaleza a lo largo de su eje, tanto de vivienda como de equipamientos.

Los enclaves cerrados de las montañas nororientales dejan una huella al ocupar amplias extensiones de suelo, producir baja densidad, materializar una segregación socioespacial y transformar la vocación de reserva ambiental y espacio público que preveía el POT para ese sector de la capital boyacense.

Pinos de Oriente y Ciudad Jardín sobresalen por su segregación. Su ubicación se ha tornado más crítica debido a la separación física impuesta por la variante de la doble calzada,

ya que esta representa una barrera comunicativa entre los costados occidental y oriental del área donde se encuentran las urbanizaciones. De tal forma, aumenta la percepción de isla de esta parte de la ciudad que, hasta 2005, estaba contenida en el costado occidental de dicha vía.

Finalmente, disciplinar y metodológicamente resulta relevante plantear posibles caminos, derivados del trabajo investigativo desarrollado, para futuros estudios.

- La metodología empleada ha demostrado su utilidad para reconocer en detalle el crecimiento urbano en distintos momentos. Es posible replicarla o tomarla como referente para trabajos que aborden este tema en otras urbes colombianas, intermedias y pequeñas. Tal camino investigativo resulta de particular relevancia en Boyacá, pues sobre el particular se ha reconocido un vacío en los estudios. Podrían construirse historias individuales de ciudades con tamaño similar a Tunja (Chiquinquirá, Duitama, Sogamoso) y posibilitar con ello comparaciones rigurosas encaminadas a identificar y comprender posibles tendencias congruentes presentadas a lo largo del siglo.

- De igual forma, los estudios comparativos entre ciudades permitirían examinar diferencias significativas para ayudar a entender hasta qué punto las particularidades locales tienen injerencia en la configuración urbana del siglo XX.

- Extender la investigación a los municipios vecinos de Tunja puede completar la mirada sobre esta ciudad, en la medida que los fenómenos de conurbación han hecho que su área funcional supere su perímetro municipal.

- Dentro de las hipótesis planteadas para esta investigación se consideró conocer detalladamente las propiedades rurales preexistentes que pudieron dar origen a las urbanizaciones. No obstante, dada la extensión que esto implica, no fue posible explorarlo. Se trata entonces de un reto a abordar, a partir de fuentes primarias de información, con el fin de complementar la comprensión sobre la injerencia de los propietarios del suelo en las decisiones del crecimiento urbano.

- La corroboración del débil papel del planeamiento en la configuración de la ciudad real abre preguntas pertinentes respecto al tipo de planes a forjar para que efectivamente sean orientadores de un mejor desarrollo urbano.

## REFERENCIAS

- Acevedo, J. (1997). El deterioro del recurso hídrico en el departamento de Boyacá y en la ciudad de Tunja. *Ciencia en desarrollo*, (4), 53-66.
- Acuerdo 014 de 2001. (2001, 31 de mayo). Concejo Municipal de Tunja. <https://www.tunja-boyaca.gov.co/planes/plan-de-ordenamiento-territorial-acuerdo-municipal-no>
- Acuña, P. (2005). *Análisis formal del espacio urbano*. Universidad Nacional de Ingeniería.
- Aprile, G. (1979). *La ciudad colombiana, siglos XIX y XX*. Banco Popular.
- Arango, G. (2001). La vivienda en Colombia en el cambio de siglo. Herencias y retos. En P. C. Brand (Ed.). *Trayectorias urbanas en la modernización del Estado en Colombia* (pp. 227-266). Universidad Nacional de Colombia - Tercer Mundo Editores.
- Aymonino, C. (1981). *El significado de las ciudades*. Blume.
- Aymonino, C. (1971). *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Gustavo Gili.
- Avellaneda, A. (1997). Elementos para una gestión ambiental estratégica de los humedales de Boyacá. *Ciencia en Desarrollo*, (1), 30-40.
- Caniggia, G. (1997). Lectura de las preexistencias antiguas en los tejidos urbanos medievales. En A. del Pozo (Ed.). *Análisis urbano* (pp. 27-60). Universidad de Sevilla.
- Capel, H. (1983). *Capitalismo y morfología urbana en España* (4ª ed.). Los Libros de la Frontera
- Castro, H. E. (2008, 16 al 18 de abril). Implementación de un modelo aplicado a la rehabilitación paisajística de áreas afectadas por erosión en el nororiente de Tunja [ponencia]. *Coloquio Miradas Urbanas de Tunja en el Siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Chiappe, M. L. (1999). *La política de vivienda de interés social en Colombia en los noventa*. Comisión Económica para América Latina (Cepal).

- Clichevsky, N. (Ed.). (2001). *Tierra vacante en ciudades latinoamericanas*. Lincoln Institute of Land Policy.
- Del Carpio, C. U. (2013). Espacios públicos, identidad y segregación socioterritorial en el sector noroccidental de Tunja. En J. Llanos (Ed.). *La montaña sagrada de Tunja* (pp. 13-21). Universidad de Boyacá.
- Del Pozo, A. (Ed.). (1997). *Análisis urbano*. Universidad de Sevilla.
- Díaz, F. y Díaz, S. (2008, 16 al 18 de abril). El plan de ordenamiento territorial: un fantasma que ronda la ciudad de Tunja [ponencia]. *Coloquio Miradas Urbanas de Tunja en el Siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Gutiérrez, R. F. (2008, 16 al 18 de abril). A diez años de la ley de ordenamiento territorial: Tunja [ponencia]. *Coloquio Miradas Urbanas de Tunja en el Siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Akal.
- Hidalgo, A. (2018). *Dos Tunjas (1974-1989): de cuando la ciudad duplicó su ocupación territorial*. Universidad de Boyacá. <https://doi.org/10.24267/9789588642871>
- Hidalgo, A. (2017). *Tunja entre la regulación y el caos (1958-1973)*. Universidad de Boyacá. <https://doi.org/10.24267/9789588642697>
- Hidalgo, A. (2014). *Tunja: transformación urbana a partir de la vivienda obrera (1940-1957)*. Universidad de Boyacá. <https://doi.org/10.24267/9789588642567>
- Hidalgo, A. (2013). Conjuntos cerrados de vivienda: el caso de Pedro Gómez & Cia. *Designia*, 1(2), 24-45. <https://doi.org/10.24267/22564004.9>
- Hidalgo, A. (2012a). Momentos claves en la formación de la periferia urbana de Tunja. En J. Llanos (Ed.). *Miradas urbanas de Tunja en el siglo XX* (pp. 11-45). Universidad de Boyacá.
- Hidalgo, A. (2012b). *Morfología urbana y actores claves para entender la historia urbana de Tunja en el siglo XX*. Universidad de Boyacá. <https://doi.org/10.24267/9789588642260>

- Hidalgo, A. (2012c). *Tunja: primera modernización, aniversarios y obras públicas (1905-1939)*. Universidad de Boyacá. <https://doi.org/10.24267/9789588642277>
- Hidalgo, A. (2010). *Morfología y actores urbanos, formas de crecimiento en la periferia urbana: el caso de Tunja, Boyacá, Colombia* [Tesis de doctorado, Universidad Politécnica de Madrid].
- Hidalgo, A., López, J. y Molina, E. (2008). La experiencia académica en el Taller internacional de redensificación urbana de Tunja en el sector nororiental de la ciudad [ponencia]. *Coloquio Miradas urbanas de Tunja en el Siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Ley 3 de 1991. (1991, 15 de enero). Congreso de la República. Diario Oficial nro. 39.631. [vlex.com.co/vid/ley-3-1991-crea-647156561](http://www.funcionpublica.gov.co/vid/ley-3-1991-crea-647156561)
- Ley 50 de 1986. (1986, 9 de octubre). Congreso de la República. Diario Oficial nro. 37.669. [https://www.camara.gov.co/sites/public\\_html/leyes\\_hasta\\_1991/ley/1986/ley\\_0050\\_1986.html](https://www.camara.gov.co/sites/public_html/leyes_hasta_1991/ley/1986/ley_0050_1986.html)
- Ley 152 de 1994. (1994, 15 de julio). Congreso de la República. Diario Oficial nro. 41.450. [funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=327](http://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=327)
- Ley 388 de 1997. (1997, 18 de julio). Congreso de la República. Diario Oficial nro. 43.091. [funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339](http://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339)
- Ley 546 de 1999. (1999, diciembre 23). Congreso de la República. Diario Oficial nro. 43.827. [guainia.gov.co/normatividad/ley-546-de-1999](http://guainia.gov.co/normatividad/ley-546-de-1999)
- Maldonado Copello, M. M. (1999). Ordenamiento jurídico y ordenamiento urbano. *Territorios: Revista de Estudios Regionales y Urbanos*, (2), 23-52.
- Massiris Á. (1999). Ordenamiento territorial: experiencias internacionales y desarrollos conceptuales y legales realizados en Colombia. *Perspectiva Geográfica*, (4), 7-75.
- Morales, M., Vega, J. A., Aroca, J. A y Ramírez, F. H. (2005). Financiación de la vivienda de interés social. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 4(6), 123-142. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=75040609>

- Murray, C. y Claphan, D. (2015). Housing policies in Latin America: overview of the four largest economies. *International Journal of Housing Policy*, 15(3), 347-364.
- Ornelas, J. (2004). Impacto de la globalización neoliberal en el ordenamiento urbano y territorial. *Papeles de población*, 10(41), 141-166. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252004000300005&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252004000300005&lng=es&nrm=iso)
- Ornelas, J. (2000). La ciudad bajo el neoliberalismo. *Papeles de población*, 6(23), 45-69. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252000000100004&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252000000100004&lng=es&nrm=iso)
- Panerai, P., Depaule, J., Demorgon, M. y Veyrenche, M. (1983). *Elementos de análisis urbano*. Instituto de Estudios de Administración Local.
- Pradilla, E. (1997). La megalópolis neoliberal: gigantismo, fragmentación y exclusión. *Economía Informa*, (258), 4-14.
- Rossi, A. (1981). *La arquitectura de la ciudad* (5ª ed.). Gustavo Gili.
- Rossi, A. (1970). *Consideraciones sobre la morfología urbana y la tipología de la edificación*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- Solà Morales I Rubio, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Universidad Politécnica de Cataluña.
- Torres-Tovar, C. A. (2016). Segregación, espacio público y vivienda. Las ciudades latinoamericanas en el neoliberalismo. *Bitácora Urbano Territorial*, 26(1), 7-8. <https://dx.doi.org/10.15446/bitacora.v26n1.58111>
- Torres-Tovar, C. A. (2012). Producción y transformación del espacio residencial de la población de bajos ingresos en Bogotá en el marco de las políticas neoliberales (1990-2010). *Ciudades*, 15, 227-255.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acuña Vigil, P. (2005). *Análisis formal del espacio urbano*. <https://www.scribd.com/document/335471682/Analisis-Formal-del-Espacio-Urbano-Percy-Acuna-vigil-pdf>
- Aprile, J. (1997). *La ciudad colombiana* (Vol. 3). Universidad del Valle.
- Arango, S. (1989). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Universidad Nacional de Colombia.
- Buitrago, L. (2009). El caso de las ciudades intermedias patrimoniales en Colombia: una visión a partir de las políticas públicas. *Revista de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia*, 11(11), 41-56. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/741>
- Caniggia, G. y Maffei, G. L. (1995). *Tipología de la edificación: estructura del espacio antrópico*. Celeste.
- Capel, H. (2005). *La morfología de las ciudades: Vol. II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*. Ediciones del Serbal.
- Capel, H. (2003). A modo de introducción. Los problemas de las ciudades: urbs, civitas y polis. *Mediterráneo Económico*, (3), 9-22.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades: Vol. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Ediciones del Serbal.
- Capel, H. (1971). Las dificultades del análisis interdisciplinar del crecimiento urbano. *Revista de Geografía de la Universidad de Barcelona*, 5, 123-136.
- Ceballos, O. L. y Martínez, M. E. (2003). *Valoración de tejidos urbanos. Estudio de caso: barrio Las Cruces de Bogotá* (Informe de Investigación). Universidad Javeriana.
- Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. (1987). *Actas del Seminario La ciudad iberoamericana, Buenos Aires, 1985*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de España.
- De Terán, F. (1999). *Historia del Urbanismo en España III: siglos XIX y XX*. Cátedra.



- De Teran, F. (1997). Resurgam (Invocación para recuperar el urbanismo y continuar el planeamiento). *Urban*, (1), 8-27. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/169>
- De Teran, F. (1978). *Planeamiento urbano en la España contemporánea: historia de un proceso imposible*. Gustavo Gili.
- De Teran, F. (1969). *Ciudad y urbanización en el mundo actual*. Blume.
- Ezquiaga J. M. (1990). *Normativa y forma de la ciudad: la regulación de los tipos edificatorios de la ordenanza de Madrid* [Tesis de doctorado, Universidad Politécnica de Madrid].
- Fuquen, D. y Rodríguez, C. (2008, 16 al 18 de abril). Plan Integral de espacio público del borde de la avenida Oriental entre el centro histórico y el barrio Surinama, fundamentado en la valoración histórica de las formas de crecimiento ocurridas en Tunja a lo largo del siglo XX [ponencia]. *Coloquio Miradas Urbanas de Tunja en el Siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Giraldo Isaza, F. (1996). Ciudades y ciudadanía. *Escala*, (173), 71-75.
- Hardoy, J. E. (1972). *Las ciudades en América Latina: seis ensayos sobre la urbanización contemporánea*. Paidós.
- Hardoy, J. E. y Morse, R. P. (1989). *Nuevas perspectivas en los estudios sobre historia urbana latinoamericana*. Grupo Editor Latinoamericano.
- Hardoy, J. E., Schaedel, R. P. y Millon, R. (1975). *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*. Sociedad Interamericana de Planeación (SIAP).
- Hidalgo, A. (2008). El papel de la vivienda en la configuración urbana de las periferias: caso de Tunja, Colombia, 1907-2007. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, (1), 12-43.
- Knox, P. (1995). *Urban social geography: an introduction* [Geografía social urbana: una introducción]. Longman Scientific.
- Knox, P. (1994). *Urbanization: an introduction to urban geography* [Urbanización: una introducción a la geografía urbana]. Prentice-Hall.

- Lefebvre, H. (1971). *De lo rural a lo urbano*. Península.
- Ley 9 de 1989. (1989, 11 de enero). Congreso de la República. Diario Oficial nro. 38.650. [funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1175](http://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1175)
- López de Lucio, R. (1995). Dispersión/fragmentación de los territorios urbanos. *Economía y Sociedad*, (12), 45-58.
- López de Lucio, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Universidad de Valencia.
- López de Lucio, R. (1991). *Las formas de la residencia en la ciudad moderna. Vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras*. Universidad Politécnica de Cataluña - Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- López de Lucio, R. (1976). En torno a los procesos reales de desarrollo urbano. Las tipologías de crecimiento en la formación de la periferia de Madrid. *Ciudad y territorio* (2-3), 153-158.
- López de Lucio, R. (1976). *Los tipos morfológicos en la formación de las nuevas periferias residenciales de Madrid: morfología de la formación del nuevo suburbio residencial de Madrid* [Tesis de doctorado, Universidad Politécnica de Madrid].
- Martí, C. (1993). *Las variaciones de la identidad: ensayo sobre el tipo en arquitectura*. Serbal.
- Medina, A. (1989). Alcances metodológicos del plan quinquenal de Tunja. *Inquietud empresarial*, 2(2), 47-54.
- Medina, J. (2014). *Tunja desde 1900*. Alcaldía Mayor de Tunja.
- Moya, L. (Ed.). (1994). *La práctica del planeamiento urbanístico*. Síntesis.
- Mugavin, D. (1999). A philosophical base for urban morphology. *Urban Morphology*, (2), 95-99.
- Niño Murcia, C. (2003). A propósito de la historia urbana. En S. Arango (Ed.). *Escritos sobre historia y teoría 1* (pp. 23-33). Universidad Nacional de Colombia.
- Ojeda Gómez, J. (1988). *La historia del agua en Tunja*. Editar.

- Querubín, M. y Barrera, N. (1996). *Inventario de zonas subnormales de Tunja* [Tesis de pregrado, Universidad La Gran Colombia].
- Quevedo, J. C. (2008, 16 al 18 de abril). Urbanización Acacias [ponencia]. *Coloquio Miradas Urbanas de Tunja en el Siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Roch Peña, F. (1999). La construcción del espacio residencial y el mercado inmobiliario. *Papeles de Economía Española*, (18), 241-262.
- Rodríguez, C. E. (2008, 16 al 18 de abril). Foro de denuncia sobre violaciones a la norma en Tunja [ponencia]. *Coloquio Miradas Urbanas de Tunja en el Siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Rueda, J. O. (1999). El campo y la ciudad: Colombia, de país rural a país urbano. *Revista Cultural Historia*, 119, 1-4.
- Sáenz, O. (1993). Desarrollo histórico y perspectivas de la investigación urbana en Colombia, 1960 - 1992. *Quipu*, 10(1), 41-74.
- Saldarriaga, A. y Carrascal, R. (2006). *Vivienda social en Colombia*. Corona.
- Stanilov, K. (2003). Sustainability and urban morphology. *Urban Morphology* 7(1), 43-45.
- Tarchópulos, D. y Ceballos, O. (2005). *Patrones urbanísticos y arquitectónicos en la vivienda dirigida a los sectores de bajos ingresos en Bogotá*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Tarchópulos, D. y Ceballos, O. (2003). Formas de crecimiento urbano en Bogotá: patrones urbanísticos y arquitectónicos en la vivienda dirigida a sectores de bajos ingresos. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 7(146). [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(077\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(077).htm)
- Valderrama, G. (2008, 16 al 18 de abril). Contribución urbanística de los loteos en el sector norte [ponencia]. *Coloquio miradas urbanas de Tunja en el siglo XX*. Tunja, Colombia.
- Valladares, L. y Prates, M. (1995). *La investigación urbana en América Latina: tendencias actuales y recomendaciones* (Documentos de debate nro. 4). (Unesco). <https://pesquisa.bvsalud.org/gim/resource/en/lis18123?src=similardocs>

Vergara, A. (1985). *Elorrio: hirilurrekiko morfologia-azterlanak: estudios de morfología urbana*. Universidad de Navarra.

Vilagrasa, J. (1991). El estudio de la morfología urbana: una aproximación. *Cuadernos críticos de geografía humana*, (92). <http://www.ub.es/geocrit/geo92.htm>

Waisman, M. (1985). La tipología como instrumento de análisis histórico. *Revista Summa*, (86-87), 2-15

Zambrano, F. (2003). Nuevos enfoques de la historia urbana en Colombia. En S. Arango (Ed.). *Escritos sobre historia y teoría 1* (pp. 35-43). Universidad Nacional de Colombia.

## LISTADO DE FUENTES PRIMARIAS CONSULTADAS

En los cuadros 33 y 34 se incluyen periódicos y revistas que se consultaron para obtener la información incluida en el libro. También aparecen informes y folletos localizados durante el estudio. Para su identificación se usa la casilla "Tipo".

Los ejemplares, en su mayoría, pertenecen a colecciones seriadas –solo en pocos casos se trata de ejemplares únicos–, de allí que se indiquen los datos del número inicial indagado y del final, aunque lamentablemente, no todos esos conjuntos de impresos están completos. Las referencias a serie, año, volumen, número y fecha se han conservado de la misma forma como se registran en el original. Cuando algunos de estos datos son ilegibles, se indica con el signo "?".

Igualmente, como una información que puede ser útil para otros investigadores, se especifica el archivo o biblioteca donde se accedió al material.

Se diferencia la prensa oficial que contiene ordenanzas, acuerdos, decretos, leyes y normas, de la prensa privada, cuyos contenidos son más periodísticos.

**Cuadro 33. Prensa oficial consultada**

Datos del ejemplar		Datos del ejemplar inicial consultado				Datos del último ejemplar consultado				Lugar de consulta
Tipo	Nombre	Año	Serie o vol.	Nro.	Fecha	Año	Serie o vol.	Nro.	Fecha	
Periódico	Acuerdos Municipales			7	julio 5 de 1916			40	noviembre 28 de 2005	Archivo del Concejo municipal de Tunja
Revista	El Acuerdo	1		1	mayo de 1995					Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Periódico	El Boyacense	XVII		1134	junio 30 de 1903	142		4930	agosto 4 de 2006	Archivo departamental de Boyacá, Tunja
Normas	Ordenanzas departamentales			12	abril 28 de 1903				octubre 25 de 2005	Archivo departamental de Boyacá, Asamblea de Boyacá (sitio web)
Periódico	UPTC al Día	2	5		agosto de 2005	2	6	?	noviembre de 2005	Hemeroteca de la Biblioteca Nacional

Fuente: la autora

**Cuadro 34. Prensa privada consultada**

Datos del ejemplar		Datos del ejemplar inicial consultado				Datos del último ejemplar consultado				Lugar de consulta
Tipo	Nombre	Año	Serie o vol.	Nro.	Fecha	Año	Serie o vol.	Nro.	Fecha	
Periódico	Blanco y Negro			2	noviembre 22 de 2001			23	mayo 16 de 2002	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	Boletín de Historia y Antigüedades		vol. 93	833	abril - junio de 2006		vol. 86	86	julio de 1999	Biblioteca UPTC, Tunja
Periódico	Boyacá 7 Días			291	abril 21 de 1988	11		?	noviembre 29 de 2005	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	Boyacá Construye	1		4	mayo -junio de 1988	época 2		17	1992 - 1993	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	Boyacá Siglo XXI	2		5	julio - agosto de 1999	2		6	septiembre - octubre de 1999	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	Ciencia y Desarrollo		vol. 4	1	julio de 1997					Biblioteca UPTC, Tunja
Periódico	Diario			321	febrero 16 de 2004			?	septiembre 30 de 2009	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Periódico	Diario de Boyacá			486	enero 16 de 1964	1975		943	septiembre 12 de 1983	Hemeroteca Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá
Periódico	El Diario	1		0	julio 20 de 1996	2		107	junio 11 de 1997	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	El Nuevo Diálogo			?	marzo - abril de 1993			38	julio 31 de 1994	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	El Nuevo Oriente			1	noviembre de 1998			74	abril de 2002	Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá
Revista	El Reto	III		5	mayo de 1990					Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Periódico	El Tiempo				octubre 8 de 1988				noviembre 22 de 2005	Ediciones en línea

Periódico	Entérese	12		537	marzo 9 de 2002		723	septiembre 25 de 2005	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Periódico	Federación	1	1	1	diciembre 15 de 1933				Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá
Revista	La Crónica del Oriente			1	diciembre de 1987		19	septiembre 30 a octubre 31 de 1989	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	Pensamiento y Acción			1	enero de 1996		10	2002	Biblioteca UPTC, Tunja
Periódico	Puente Boyacense			30	junio 20 de 1999	5	256	diciembre 28 de 2004	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Periódico	Reflector Regional	VI		52	noviembre 12 de 1982		157	agosto de 1999	Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá
Periódico	Renovación Internacional			2	mayo de 1990		4	septiembre de 1990	Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá
Revista	Repertorio Boyacense	vol. 75.		327	enero de 1991	vol. 90	338	abril de 2002	Academia Boyacense de Historia, Tunja
Revista	Revista Facultad de Ingeniería UPTC	vol. 8		3	agosto de 1996				Biblioteca UPTC, Tunja
Revista	Revista IC: constructores de la verdad			1	2003				Biblioteca UPTC, Tunja

Fuente: la autora

## SIGLAS Y ACRÓNIMOS

**BCH:** Banco Central Hipotecario  
**BTS:** Briceño Tunja Sogamoso (Doble calzada)  
**Camacol:** Cámara Colombiana de la Construcción  
**CAV:** Corporación de Ahorro y Vivienda  
**Clopad:** Comité Local para la Atención de Desastres en Boyacá  
**Comfaboy:** Caja de Compensación Familiar de Boyacá  
**Corpoboyacá:** Corporación Autónoma Regional de Boyacá  
**DANE:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística  
**DNP:** Departamento Nacional de Planeación  
**EBSA:** Empresa de Energía Eléctrica de Boyacá  
**Fedelonjas:** Federación Colombiana de Lonjas de Propiedad Raíz  
**Ferrovías:** Empresa Colombiana de Vías Férreas  
**FNA:** Fondo Nacional del Ahorro  
**Fonvitu:** Fondo de Vivienda de Interés Social de Tunja  
**ICT:** Instituto de Crédito Territorial  
**Idema:** Instituto de Mercadeo Agropecuario  
**IGAC:** Instituto Geográfico Agustín Codazzi  
**Inurbe:** Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana  
**Invitu:** Instituto de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana de Tunja  
**MAVDT:** Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial  
**PIB:** Producto Interno Bruto  
**POT:** Plan de Ordenamiento Territorial  
**SBIA:** Sociedad Boyacense de Ingenieros y Arquitectos  
**SENA:** Servicio Nacional de Aprendizaje  
**Servitunja:** Servicios Generales de la Ciudad de Tunja S.A. E.S.P.  
**SFV:** Subsidio Familiar de Vivienda  
**Sinavis:** Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social  
**UPAC:** Unidad de Poder Adquisitivo Constante  
**UPTC:** Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia  
**UVR:** Unidad de Valor Real  
**VMVDT:** Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial



# ANEXO. CONCESIONES ESTATALES A PARTICULARES RELACIONADAS CON TUNJA EN EL PERIODO 1990-2005

## A. FERROCARRIL

La empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FCN) fue creada en 1954 con el fin de unificar el sistema estatal de transporte férreo. Tras varias décadas de funcionamiento entra en una grave crisis hasta ser liquidada en 1988. Luego de este cierre, las prestaciones e indemnizaciones de sus trabajadores son manejadas por el Fondo de Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales.

Se forma entonces una nueva compañía oficial, la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías), cuya función esencial es la administración general de dicho transporte con un carácter más comercial. Igualmente, realiza inversiones destinadas a la recuperación de la red y se le asigna el manejo de concesiones entregadas a distintos operadores. Mientras se organiza este sistema a su cargo, entra en operaciones la Sociedad de Transporte Ferroviario (STF).

Respecto a las concesiones, la política propuesta por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) en el documento Conpes 2776, permite la implementación de este sistema y en 2003 se crea el Instituto Colombiano de Concesiones (INCO), con la función de administrarlo. El Tren de Occidente, en el relato de su historia, brinda una contextualización sobre este particular:

El estado basó sus políticas para las nuevas concesiones en los planteamientos y políticas del Banco Mundial para el sector de infraestructura, haciendo énfasis en la necesidad de participación del sector privado, y en la conformación de un esquema multimodal de transporte que facilitara el crecimiento económico del país y la inserción de la economía en los mercados mundiales (párrafo 23)<sup>141</sup>.

De manera que entre el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Transporte, Ferrovías y consultores internacionales, se estructuró el diseño general del sistema de concesiones que siguió los siguientes postulados:

- Al sector privado se le cede toda la infraestructura ferroviaria de la nación.

---

<sup>141</sup> Disponible en: <http://www.trendeoccidente.com/historia.php>

- Se otorga por 30 años, tiempo necesario para que dicho sector recupere el capital invertido en rehabilitación, mantenimiento, operación y explotación.
- Se cuenta con aportes máximos del Gobierno nacional.

El Ferrocarril del Norte es entregado el 27 de julio de 1999 a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. (Fenoco)<sup>142</sup>, como concesión Atlántico. Esta firma queda encargada del tramo Bogotá - Belencito, el cual pasa por Tunja, empieza a operar en 2003 sobre una extensión de 257 kilómetros y se emplea para el transporte de cemento. La demora entre la adjudicación del contrato en 1999 y el inicio de operaciones en 2003 se debe a dificultades asociadas con la invasión de la vía y el incremento de los pasos a nivel en los municipios que recorre.

## B. CONCESIÓN DE LA CARRETERA DOBLE CALZADA (BTS)

Proyectada para facilitar la conexión entre Bogotá y Boyacá, la carretera Central del Norte ha sido una arteria clave de conexión para este departamento desde los años cincuenta, cuando se mejoró gracias al presidente de Colombia, el boyacense Gustavo Rojas Pinilla. Es el gobernador Salamanca Llach quien en su mandato entre 1992 y 1994 comienza a hablar de nuevas mejoras, junto a otros notables proyectos para el futuro regional, como la variante de Tunja y la unidad 4 de Termopaipa, según lo reporta *El Tiempo* (julio 7 de 1992)<sup>143</sup>.

Posteriormente se abre una licitación cuyo propósito es entregar esas obras de optimización y ampliación de la carretera en concesión y entre 1997 y 2001 se inician algunos trabajos<sup>144</sup>. Durante este tiempo el proyecto se transforma, pues pasa de una vía de doble calzada, con amplias especificaciones y un trazado diferente al ya existente, promovida en la administración del presidente Ernesto Samper (1994-1998), a una con tramos que conservan dos carriles junto a otros con un tercero, durante la presidencia de Andrés Pastrana (1998-2002).

---

<sup>142</sup> Los accionistas de Fenoco han sido empresas internacionales y colombianas. En 1999 la constituyen: Grupo Dragados S.A., con una participación del 62%; Grupo Odinsa S.A., con el 18%; Tecsa, 5%; Rites, 5%; Nedtrans, 5%; Transportes Sánchez Polo, 4%, e Inversiones Polo Castro, 1% (disponible en <http://www.odinsa.com/categoria.php?cid=88>). En 2009 se reestructura y entran nuevos accionistas: Drummond, Glencore, Consorcio Minero Unido, Carbones del Caribe, Carbones del Cesar y Carboandes.

<sup>143</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-152519>.

<sup>144</sup> Así lo informa *El Tiempo* (noviembre 18 de 1997, septiembre 22 de 1998, enero 16 de 2001, mayo 3 de 2001, junio 4 de 2001, julio 31 de 2001, octubre 2 de 2001, enero 8 de 2002), al igual que *Boyacá Siglo XXI* (nro. 6, septiembre a octubre de 1999).

Para concretar la propuesta original se estudian varias fórmulas de financiación que combinan aportes nacionales, cobro de peajes, valorización y sobretasa a combustibles. Finalmente, los estudios de tráfico revelan una disminución del volumen esperado en el proyecto inicial, por lo tanto, no es posible garantizar la rentabilidad al concesionario<sup>145</sup>. Por ello, el Gobierno nacional opta por variar las especificaciones con un plan menos ambicioso. Como reacción local se crea el comité por la defensa de la doble calzada, en el cual participan líderes políticos y sociales departamentales con la tarea de presionar a la nación para hacer la obra con sus cualidades originales. Incluso se convoca un paro cívico. A lo largo de 2001 la apertura de la licitación se aplaza varias veces, mientras tienen lugar distintas revisiones. Asimismo, aparecen declaraciones opuestas, pues algunas anuncian que la vía será una realidad de acuerdo con el diseño primario y otras lo niegan. Un ejemplo se encuentra en *El Tiempo* (octubre 2 de 2001):

El Gobierno ya había anunciado que en ese tramo [Gachancipá - Tunja] solo se construiría un tercer carril, pero los gremios de Boyacá han insistido en que es posible, viable y necesario adelantar el proyecto como se tenía establecido inicialmente, es decir, construyendo una doble calzada como la existente entre Bogotá y Tocancipá (párrafo 2).

El Gobierno tiene las puertas abiertas y se está contemplando seriamente la posibilidad de que las obras se realicen en forma gradual, en la medida en que se vaya mejorando el tráfico por dicha carretera (párrafo 7)<sup>146</sup>.

En definitiva, como relata *El Tiempo* (enero 8 de 2002), se define para el 14 de enero de 2002 la apertura de la licitación destinada a construir el corredor BTS:

El consorcio que gane la licitación tendrá derecho a la cesión de los derechos de recaudo de peajes, el uso y explotación de la vía; la contribución de valorización de los predios sujetos al pago del impuesto; los pagos estatales y otras compensaciones estatales (párrafo 7).

Este proceso licitatorio se cerrará el 5 de abril, con miras a que la construcción de la obra se inicie antes de culminar el primer semestre (párrafo 8)<sup>147</sup>.

---

<sup>145</sup> Esto se da en el marco del paquete de licitaciones conocidas como de tercera generación, que ajustan experiencias previas e intentan garantizar la liquidez de los contratistas para evitar parálisis de las obras.

<sup>146</sup> Disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-672343>.

<sup>147</sup> Disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1339757>.

De nuevo surge inconformidad por esta decisión oficial y las reacciones vuelven a ser airadas. De hecho, el comité por la defensa de la doble calzada logra materializar el paro cívico, tras el cual se logra un acuerdo de 25 puntos. Entre estos se incluye la revisión de los alcances de la licitación y la ampliación de sus plazos, según afirma *El Tiempo* (febrero 22 de 2002)<sup>148</sup>. A pesar de la discusión, la licitación se adjudica en julio de 2002, antes del cambio de presidencia en el país, de acuerdo con lo indicado por el mismo diario el 4 de julio de ese año:

La construcción, mantenimiento y operación del corredor vial Briceño-Tunja-Sogamoso fue adjudicado ayer al consorcio Luis Héctor Solarte y Carlos Alberto Solarte, luego de que el comité evaluador decidiera que el único proponente sí cumplía con las exigencias de Invías (párrafo 1).

La obra con una longitud de 219,7 kilómetros y con un costo de 475.000 millones contará con 18,9 kilómetros de doble calzada; 69,1 kilómetros de tercer carril. Además se construirán 14,7 kilómetros de variantes en calzada sencilla y 16 kilómetros de variante en doble calzada. Así mismo, se realizarán 10 intersecciones viales y 11 puentes (párrafo 2).

La directora de Invías, Gloria Cecilia Ospina Gómez, señaló que el aporte del Estado será de 53.165 millones de pesos y el valor de las obras está estimado en 256.000 millones de pesos. El monto restante corresponde a la interventoría y la operación de la carretera durante 20 años (párrafo 3)<sup>149</sup>.

Las negociaciones entre Boyacá y el Gobierno nacional continúan durante el mandato de Álvaro Uribe (2002-2006). Se efectúan nuevos estudios sin variar el contrato ya acordado con el concesionario, como lo confirma *El Tiempo* (marzo 28 de 2003)<sup>150</sup> y se cambia el nombre de la vía por el de "Autopista de la Libertad". Entre 2003 y 2004 varios comunicados oficiales<sup>151</sup> presentan datos optimistas sobre el avance de estudios, lo cual contrasta con las opiniones y denuncias locales acerca del destino del recaudo por peajes desde 2002, el alto costo de la obra en relación con otras y, sobre todo, la falta de claridad en el desarrollo del proyecto. La decisión final según *El Diario* (nro. 297, junio 15 de 2004), adopta una propuesta más modesta que la acordada en el Gobierno Samper pero mejor que la concesionada durante la administración de Pastrana, consistente en un corredor doble, paralelo al existente en la carretera Central del Norte. *Puente Boyacense* (nro. 291, agosto 29 a septiembre 4 de 2004) reseña la firma de un otrosí con el concesionario el 7 de agosto de 2004.

---

<sup>148</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1371737>.

<sup>149</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1335682>.

<sup>150</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-994574>.

<sup>151</sup> Publicados por *El Tiempo*: marzo 28, abril 15, agosto 19 y septiembre 3 de 2003; enero 6 y 28, febrero 4 y 20, y junio 11 de 2004.

Figura 159. Información sobre los trabajos y diseños de la doble calzada

Avance actual trayectos iniciados			
Trayecto	Descripción	Alcance prevista	Avance (a 31 de octubre de 2004)
1	Briceño-inicio variante Tocancipá-Gachancipá	Construcción segunda calzada	85% 2a calzada completa a nivel de material de subbase.
2	Vía existente Tocancipá-Gachancipá	Rehabilitación vía existente	20% Aprox. explanación y ampliación 6.0 k.m.
3	Variante Tocancipá-Gachancipá	Construcción doble calzada	Explanación en 300 m. a nivel de terraplén.
11	Paso urbano por Tunja	Rehabilitación vía existente	70% Aprox. 5.5 k.m. en doble calzada
12	Variante de Tunja	Construcción doble calzada	Descapote en 1.3 k.m.
18	La Ye-Nobsa Puente Blanco	Rehabilitación vía existente	15% Explanación ampliación 3.5 k.m. Rehabilitación 2.0 k.m. aprox.

Fuente: Instituto Nacional de Concesiones - Ministerio de Transporte

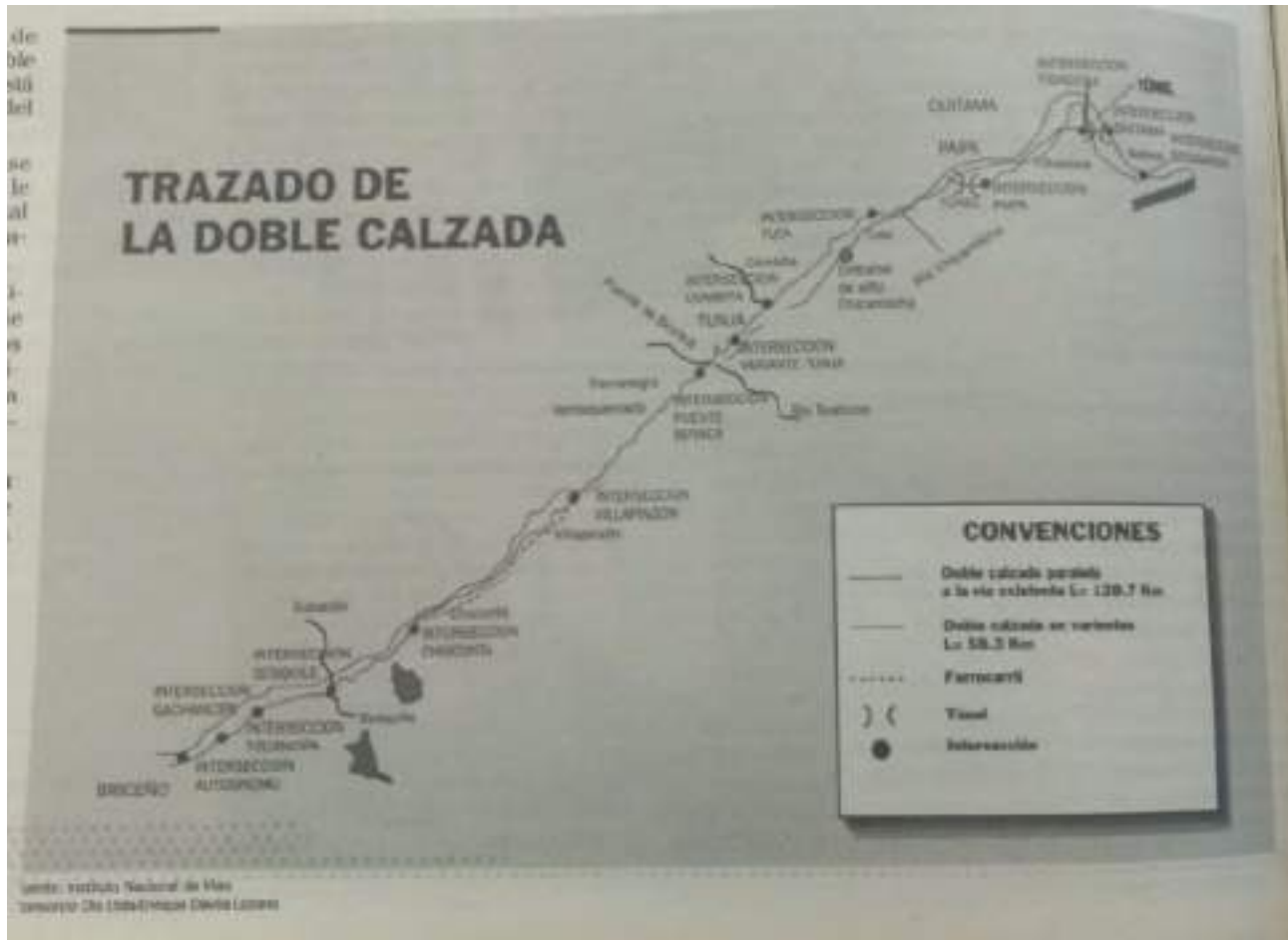
  

Alcances del proyecto vial Briceño - Sogamoso					
Trayecto	Inicio	Fin	Alcance básico	Alcance condicionado	Alcance diseñado
1. Briceño-inicio variante Tocancipá-Gachancipá	K. 0 + 900	K. 2 + 050	DC	-	DC
2. Vía existente Tocancipá-Gachancipá	K. 2 + 550	K. 14 + 850	RE	-	RE
3. Variante Tocancipá-Gachancipá	K. 0 + 000	K. 14 + 620	VDC	-	VDC
4. Fin variante Tocancipá-Gachancipá-Sesquilé	K. 14 + 620	K. 21 + 380	TC	DC	DC
5. Sesquilé-Guateque	K. 21 + 380	K. 30 + 650	TC	DC	DC
6. Guateque-Chocontá	K. 30 + 650	K.39 + 020	RE	DC o TC	DC
7. Chocontá-Villapinzón	K. 39 + 020	K. 52 + 610	RE	TC	DC
8. Villapinzón-Peaje Albarracín	K. 52 + 610	K. 62 + 150	RE	TC	DC
9. Peaje Albarracín-Ventaquemada	K. 62 + 150	K. 73 + 150	RE	TC	DC
10. Ventaquemada-Tunja	K. 76 + 250	K. 102 + 600	RE	TC	DC
11. Paso urbano Tunja	K. 102 + 600	K. 111 + 370	RE	-	RE
12. Variante Tunja	K. 0 + 000	K. 16 + 133	-	VCS	VDC
13. Tunja-Mortiñal	K. 111 + 370	K. 121 + 840	RE	-	DC
14. Mortiñal-Paipa	K. 121 + 840	K. 146 + 200	RE	-	DC
15. Paipa-Duitama	K. 146 + 200	K. 157 + 100	RE	-	DC
16. Duitama- La Ye	K. 157 + 100	K. 162 + 900	RE	-	DC
17. La Ye-Tibasosa-Sogamoso	K. 163 + 200	K. 175 + 719	RE	-	RE
18. La Ye-Nobsa	K. 163 + 200	K. 176 + 383	RE	-	RE

Fuente: Instituto Nacional de Concesiones - Ministerio de Transporte

Fuente: Boyacá 7 días, febrero 4 al 7 de 2004, p. 14

Figura 160. Trazado previsto en 1998 para la doble calzada



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 35, 17 al 19 de noviembre de 1998, p. 28

**Figura 161. La construcción de la doble calzada representa 45 años de peajes para los usuarios**



Fuente: *Boyacá 7 días*, nro. 1047, agosto 30 a septiembre 1 de 2005, p. 1

### **C. CONCESIÓN DEL SISTEMA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO**

Como una constante a lo largo del siglo, la escasez de agua se reitera en Tunja año tras año, con mayor crudeza en temporadas cálidas llamadas localmente "verano". La principal diferencia del periodo 1990 - 2005 con años precedentes es que las denuncias generalizan la idea de una crisis a cuyo fondo se ha llegado. Además, hay quejas relacionadas con pérdidas cuantiosas debidas a robos en el trayecto de las redes e incertidumbre al desconocerse si la ciudad posee la capacidad económica suficiente para superar el desabastecimiento del líquido. En consecuencia, el alcalde Arias Molano se empeña en lograr una salida definitiva al problema a través del sistema de concesión.

Claro está que antes de considerar dicho modelo se discuten posibilidades técnicas de solución mediante la construcción de las represas La Copa o La Gina, cuya financiación se posibilitaría con recursos invertidos por el Estado y el concesionario asignado. No obstante, estas opciones no vuelven a ser tratadas.

La concesión empieza entonces a plantearse desde el Gobierno nacional<sup>152</sup> como un camino para remediar las fallas en el suministro de agua en ciudades intermedias. En 1993, *El Tiempo* del 25 de julio<sup>153</sup> menciona a Tunja como una probable experiencia piloto que contaría con inversiones extranjeras. El 30 de julio, el mismo diario da cuenta del interés de Reino Unido, entre otros países, por hacer parte de estas iniciativas<sup>154</sup>, lo cual es ratificado en la edición del 8 de octubre junto con consideraciones gubernamentales sobre el camino a seguir:

Varias entidades internacionales están interesadas en participar, con capital, en el proceso de privatización en que está empeñado el Gobierno (...) Una de ellas es una firma inglesa que estableció contactos en Londres con el presidente César Gaviria Trujillo y el ministro de Desarrollo, Luis Alberto Moreno, y que en este momento estudia con las autoridades de Tunja la construcción del acueducto y el alcantarillado de esta ciudad. (párrafo 1).

Según Moreno Mejía, hay que abrirle un espacio de inversión al sector privado para que, con mayor rapidez, los habitantes de muchas regiones del país que no tienen el servicio tengan agua potable. (párrafo 9).

Con la privatización no se pretende que desaparezcan las actuales empresas del Estado. Moreno Mejía dijo que, en el menor de los casos, por este sistema se proveerá el 15 o el 20 por ciento del agua que se consume en el país. (párrafo 10)

En opinión del Ministro de Desarrollo, a diferencia de otros sectores, el problema del agua potable y de saneamiento básico no es la escasez de recursos sino la ineficiencia de las empresas o la poca o ninguna capacidad institucional de las autoridades locales para promover o asumir la prestación (párrafo 14).

Por esta razón, la estrategia del Ministerio está orientada a facilitar, apoyar y asesorar la transformación del sector dentro de parámetros de eficiencia y calidad, que se reflejen en el servicio. (párrafo 15)<sup>155</sup>

---

<sup>152</sup> La privatización fue una bandera fundamental de la presidencia de Cesar Gaviria entre 1990 y 1994.

<sup>153</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-179146>.

<sup>154</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-184314>.

<sup>155</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-238193>.



En la nota "Se privatizan los acueductos", *El Tiempo* (junio 13 de 1994)<sup>156</sup> reseña la primera concesión de agua en Colombia, otorgada en el archipiélago de San Andrés. Para la segunda, planeada en Tunja, la firma Hidrotec lleva a cabo el estudio de costos respectivo. A su vez, como parte de su propósito de solucionar la inveterada molestia del desabastecimiento del líquido, en 1995 Arias Molano realiza viajes nacionales e internacionales con el apoyo del Banco Mundial<sup>157</sup>, en la búsqueda de información, formación y recursos financieros.

Sin embargo, un año más tarde, la escasez y el racionamiento adquieren un carácter crítico. La prensa habla de los pocos días con agua que le quedan a Tunja, la negligencia y los malos manejos administrativos y financieros de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado, la imprevisión de los gobernantes al afrontar estas dificultades en el pasado, los vacíos de los planes de contingencia que debían servir para superar las emergencias, la ausencia de planificación ante las demandas inherentes al crecimiento urbano y las obras inconclusas de administraciones previas, como es el caso de los pozos profundos<sup>158</sup>.

En relación con este último punto, la Empresa de Acueducto acomete en 1995 nuevas perforaciones de pozos<sup>159</sup> encaminadas a mejorar el suministro y superar el agotamiento de la fuente principal, la represa Teatinos. Los trabajos deben continuar al año siguiente en medio de la crisis de escasez, a través de un plan de recuperación de más de estos acuíferos que es complementado con obras de adecuación y refacción de redes en distintos barrios de la ciudad. Ante la agobiante realidad, concejales, gremios y ciudadanos organizan foros para discutir alternativas a la problemática, al igual que técnicas y políticas a seguir.

---

<sup>156</sup> Disponible en <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-150118>.

<sup>157</sup> Así lo registra *El Tiempo* en sus ediciones del 16 y el 23 de junio y el 10 de noviembre de 1995.

<sup>158</sup> Son varios los días a lo largo del primer semestre de 1996 en que *El Tiempo* informa sobre la aguda crisis: enero 26; 2, 3, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 23, 24 y 29 de febrero; 1, 8, 22, 23 y 29 de marzo; 20, 23, 24 y 26 de abril; 3, 10, 14, 15, 16 y 17 de mayo; 7 y 21 de junio.

<sup>159</sup> Los pozos que entrarían a operar son descritos por *El Tiempo* (enero 27 de 1995):

- Pozo número uno: ubicado en el barrio La Fuente. Con capacidad de 27 litros por segundo. Abastece el mismo barrio y el sector comprendido entre la Electrificadora de Boyacá y el barrio Maldonado. El pozo número cinco se le une. (párrafo 11).

- Pozo número cuatro: localizado en el barrio Cooservicios. Entra a funcionar la primera semana de febrero. Capacidad de 20 litros. Abastecerá los sectores de Cooservicios, San Antonio, Las Peñitas, Patriotas, Hunza y terminal de transportes. (párrafo 12).

- Pozo número cinco: ubicado en el parque recreacional. Entra a funcionar con 18 litros por segundo (falta implementar parte eléctrica). Junto con el pozo tres entregarán agua al sector del parque recreacional. (párrafo 13).

- Pozo número siete: barrio San Francisco. Aporta 20 litros por segundo. Además de irrigar los barrios San Francisco y La Florida, abastece el sector suoriental de la ciudad. (párrafo 14). (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-299425>).

Varias notas aparecidas en *El Tiempo* reconstruyen los hechos que siguieron en el primer semestre de 1996. Se da luz verde a un comité de presión encargado de obtener ayuda del Gobierno nacional, la cual se consigue aunque sujeta a la presentación de proyectos (marzo 1)<sup>160</sup>. Aun así, el comité propone acudir a una marcha de protesta para impedir la dilatación de la promesa de recursos (mayo 10)<sup>161</sup>, pero únicamente el mandatario Arias Molano la cumple en solitario (mayo 14)<sup>162</sup>. Gracias a esta acción simbólica, el presidente Samper se compromete a financiar la concesión internacional con la que se pretende resolver definitivamente la problemática a través de los pozos profundos y, de forma tangencial, se insinúa de nuevo la represa La Copa (mayo 16 y 17)<sup>163</sup>.

De inmediato, empresarios rusos de las firmas Alminera e Hipoxicas Mountain Air Ltda. presentan sus propuestas centradas en los pozos como la solución más viable en el corto plazo, dada la enorme reserva subterránea de Tunja. De acuerdo con *El Tiempo* (mayo 17 de 1996), a esta conclusión llegan con base en los estudios de Hidrotec, la UPTC y el Instituto de Asuntos Nucleares (IAN)<sup>164</sup>. En el segundo semestre de 1996, *El Diario* informa la celebración de dos contratos de perforación con Alminera (nro. 13, agosto 15), al igual que la entrega de los primeros pozos por parte de la compañía: los situados en Caminos Vecinales, Los Muiscas y Fuente Grande<sup>165</sup> (nro. 67, octubre 31).

---

<sup>160</sup> Tres artículos dan cuenta de esto: "El Gobierno ratifica ayuda a Tunja" (<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-348168>), "Boyacá ante el presidente" (<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-332030>) y "Sin agua, ni pío" (<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-331979>).

<sup>161</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-295467>.

<sup>162</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-295697>.

<sup>163</sup> La nota del 16 de mayo se titula "Samper le caminó al alcalde de Tunja" (<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-297695>) y la del 17, "Diez mil millones para el agua" (<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-305968>).

<sup>164</sup> La información sobre este particular se encuentra en el artículo "Los rusos quieren salvar a Tunja":

La firma Alminera basó su proyecto en la construcción de 12 a 16 pozos profundos en el término de medio año con un costo de 2.300 millones de pesos. (párrafo 8).

Por lo tanto, solamente 16 pozos serán perforados y si se logran conseguir pozos de mayores caudales se adecuarán otros cuatro que fueron mal diseñados y construidos, pues estos tienen las líneas eléctricas y de acueducto, lo que reducen los costos de ejecución (párrafo 11).

Respecto al proyecto que presentó Mountain, Souifer dijo que la tecnología es de los años 60, aunque es buena pero no es adecuada para las condiciones de Tunja. (párrafo 15).

El Alcalde Manuel Arias Molano se ha mostrado inclinado hacia esta propuesta por considerar que los estudios realizados son mucho más serios y porque la propuesta cuenta con el aval de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia y el Instituto de Asuntos Nucleares que han venido investigando el asunto desde hace más de 15 años. (párrafo 16).

Este mismo tabloide (nro. 17, agosto 21 de 1996) se refiere a la concesión por 30 años para el manejo del acueducto y el alcantarillado hecha con Sera Q.A. y la critica, pues la considera como una "privatización"<sup>166</sup> sin importar que el alcalde vea en ella una solución apropiada con tarifas razonables. El manejo hermético dado por Arias Molano al tema resulta poco convincente y deja dudas: qué sucederá con las tarifas, con las inversiones municipales y nacionales, cómo se las ha valorado o tasado y cuál será el proceso para la veeduría.

*El Diario* (nro. 69, noviembre 2 de 1996) relata la elaboración del "Acta de entrega de los sistemas de acueducto y alcantarillado a la empresa Sera Q.A. de Tunja E.S.P. S.A. por la administración municipal" (p. 2), durante la visita de Ernesto Samper a la ciudad. Esta misma edición del periódico recoge la controversia causada por la presencia del presidente, pues para algunos es negativa al servir de marco para avalar la "privatización" y desconocer su impacto en el alza de tarifas, mientras que otros la ponderan como un escenario de agradecimiento por la entrega de recursos, algo nunca logrado.

La labor de Sera Q.A. es ampliamente cubierta por la prensa local y nacional. Se publican testimonios y declaraciones de la empresa referentes a la divulgación de sus proyectos y los problemas que detecta, los cuales obligan a emprender nuevas inversiones<sup>167</sup>. También aparecen opiniones disímiles de la ciudadanía sobre las bondades y los inconvenientes del nuevo sistema: los reconocimientos por la disponibilidad del recurso gracias a las obras ejecutadas contrastan con las protestas por el incremento tarifario, los cortes, daños y racionamientos<sup>168</sup>.

---

La propuesta técnica para la solución del suministro de agua a Tunja por parte de Mountain, reposa básicamente en la utilización de tecnologías de punta rusas de gran éxito en lugares como Nuevo México (Estados Unidos) y otras partes del mundo acosadas por la sequía. (párrafo 17).

La propuesta señala que con la aplicación de la nueva tecnología se pueden extraer 300 litros por segundo, derivados de la perforación de cinco o seis pozos, en lugar de los 12 o 16 pozos tradicionales que se tendrían que implementar para obtener esa cantidad de agua. (párrafo 19).

Técnicos en el asunto consideran que la propuesta es incierta teniendo en cuenta que está basada en datos que son cuestionables. Es posible que, a pesar de ser más barato, el proyecto falle porque simplemente no existe la cantidad de agua que esperan explotar. (párrafo 22). (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-305602>).

<sup>165</sup> Sobre estos pozos se tiene noticia de obras de perforación previas.

<sup>166</sup> El alcalde Arias Molano siempre afirmó que no se trataba de una privatización sino de una concesión.

<sup>167</sup> Ejemplo de esta clase de información son dos artículos publicados por *El Diario*. El primero de ellos, contenido en el nro. 91 del 4 de diciembre de 1996, se titula "Sera Q.A.: nueva era de servicios y costos":

En 1997, *El Diario* reproduce versiones divergentes alrededor de los pozos entregados por Alminera, pues para esta firma son 12 los habilitados, mientras que para Sera Q.A., solo 8<sup>169</sup>. Dos años después, ante la posibilidad de nuevos racionamientos motivados por un daño en la red de conducción de la represa Teatinos a Tunja, se descubre que ninguno está en funcionamiento. Más aun, para interconectarlos se requieren inversiones adicionales y se plantea la necesidad de construir un tanque destinado al almacenamiento de su agua, con la finalidad de afrontar las eventualidades de la fuente principal de Teatinos<sup>170</sup>.

Estas demandas son atendidas en cierta medida, pues en 2001 se inauguran la red interpozos y dos tanques de reserva con los que se pretende prestar un servicio permanente, tal como se había previsto al adjudicar la concesión. Al acto inaugural asiste el entonces presidente Andrés Pastrana<sup>171</sup>, visita motivo de polémica –como ocurrió con aquella de Samper– pues hay quienes la califican de protagonismo de los gobernantes involucrados, ante lo cual surgen réplicas<sup>172</sup>. Lo cierto es que a pesar del anunciado suministro de agua las 24 horas del día, las quejas por cortes o falta del líquido no terminan<sup>173</sup>.

---

El gerente de la nueva empresa anuncia el alza del 25% en las tarifas, motivada en el empalme, con traumatismo, entre la anterior empresa y la nueva estratificación municipal, que se aspira se regule para el año 1997, cuando se cobrará la tarifa real. Declara que hay suficiente agua en las fuentes para garantizar el servicio pero que se pierde el 60% por daños y escapes, que poco a poco la empresa arregla. En el primer mes se han realizado 500 intervenciones por este motivo. Sobre el alcantarillado se proyecta la separación de las aguas lluvias de las residenciales. La gerencia invita a la comunidad a acercarse a la empresa para expresar sus dudas y ser atendida. Explica que las inversiones del año 1997 por dos millones 800 mil dólares se recuperarán por facturación y amortización a 30 años de los recursos invertidos. La casa matriz de Sera Q.A. es Madrid, España, y la empresa tiene experiencia internacional, hizo el metro de Medellín, hará la nueva pista de El Dorado y construye el gasoducto Argelia - Europa (p. 1, 3).

En el segundo, "Sera Q.A.: un servicio eficiente y suficiente para Tunja", aparecido en el nro. 205 de agosto de 2000, se dan a conocer obras como la adecuación de la planta de La Picota y la fase 1 del plan maestro de acueducto y alcantarillado, consistente en consolidar el catastro y el inventario digitalizado de lo existente, de manera que en la fase 2 se modele matemática e hidráulicamente el sistema. Los trabajos de optimización se inician en la zona más crítica como es la loma de San Lázaro, en cuyos barrios periféricos se hace una separación de válvulas. En el macrosector norte, donde la fuente básica de suministro es el tanque San Rafael, se mejora esta estructura y se dan al servicio pozos profundos para abastecer a la Fuente Grande y sus tanques respectivos. El sector del centro de la ciudad, considerado el de mayor deficiencia por su densidad y antigüedad, es objeto de trabajos de mejoramiento. Igualmente, se destacan las inversiones de saneamiento en los ríos Jordán y La Vega y el contacto logrado con la comunidad mediante campañas de concientización acerca del manejo del agua.

<sup>168</sup> La nota "Aplausos y rechiflas", presentada por *El Tiempo* (junio 6 de 1997), refleja estos contrastes.

<sup>169</sup> Estas diferencias se evidencian al cotejar lo dicho por las empresas en los números 109 (junio 27 de 1997, p. 1) y 112 (julio 3 de 1997, p. 1) de *El Diario*.

<sup>170</sup> Tales novedades son reveladas por *El Tiempo* en distintas ediciones de 1999: enero 5 y 8, abril 30, mayo 7 y 12, julio 27 y agosto 3.

En 1999 comienza una gestión administrativa<sup>174</sup> orientada a obtener recursos para el mejoramiento y la recuperación ambiental de las cárcavas, como también para la construcción de colectores de aguas residuales, acueductos y alcantarillados en los barrios marginados, según informa *El Tiempo* (agosto 31 de 1999)<sup>175</sup>. Este mismo diario (febrero 1 de 2000), da cuenta del inicio, al año siguiente, de las obras para los colectores paralelos al río Chulo, como parte del Plan de Saneamiento Básico de Tunja. Asimismo, refiere el proyecto para una planta de tratamiento que recogería y trataría aguas residuales antes de ser vertidas a dicho afluente<sup>176</sup>. Adicionalmente, un nuevo convenio entre Sera Q.A., la Alcaldía y el Ministerio de Desarrollo apunta a mejorar el acueducto.

---

<sup>171</sup> En una nota de *El Tiempo* del 28 de agosto de 2001 se hace un balance de las obras ejecutadas por Sera Q.A. en los cinco años de la concesión, de las cuales se afirma que han permitido brindarle a Tunja un servicio ininterrumpido de agua. Asimismo, se destaca la inauguración hecha por el presidente Pastrana de parte de esta infraestructura: una instalación de más de 2000 caballos de fuerza para bombeo y 5250 m3 de capacidad de almacenamiento, cerca de 18 km de redes de interconexión de pozos, 2.5 km de conexión eléctrica, tecnología avanzada en equipos de bombeo y válvulas de control y un sistema para mejorar el abastecimiento en toda la ciudad. Según la compañía, se han completado trabajos por una inversión superior a 2200 millones de pesos. También se han construido dos tanques, uno en el barrio Bachué y otro en el oriente, los cuales recogen el líquido de ocho pozos subterráneos para transportarlo luego, por medio de tubería, hasta la planta de tratamiento, desde donde es posible llevarlo a cualquier sector urbano.

<sup>172</sup> Jairo Aníbal Díaz Márquez escribe en *El Tiempo* del 31 de agosto de 2001 la nota "Un gran proyecto", en la cual critica al presidente de la SBIA por sus declaraciones respecto a la visita presidencial en que se inauguró el proyecto de saneamiento básico de los ríos Jordán y La Vega. Además, el exalcalde de Tunja argumenta que por su magnitud, dicha iniciativa requiere un desarrollo por fases a largo plazo y resalta las gestiones por él cumplidas para lograr recursos nacionales e internacionales.

<sup>173</sup> Medios informativos como *Entérese* (nro. 539, marzo 24 de 2002) y *Puente Boyacense* (nro. 261, febrero 1 de 2004) registran estas quejas.

<sup>174</sup> Para la Alcaldía, esta gestión enfocada en lograr recursos destinados a las obras es también un conducto por medio del cual desarrolla su Plan de Reactivación Económica. Así se constata en la nota "Alcaldía de Tunja emprende plan de reactivación económica", de *El Tiempo* (octubre 15 de 1999):

La optimización de los sistemas de acueducto y alcantarillado en la zona urbana de Tunja, y con el apoyo financiero del Gobierno Nacional, de Sera Q.A. y del Municipio, dará empleo directo a 589 personas, e indirectos a otras 2.700. Las zonas beneficiadas serán especialmente las periféricas. El proyecto también contempla la construcción de colectores de las descargas de aguas negras que están a cielo abierto. (párrafo 16).

El costo de la inversión es de \$ 24.676 millones; los recursos gestionados por el Alcalde, Jairo Aníbal Díaz ante la Nación, ascienden a \$ 6.216.945 millones; los recursos propios son de \$ 10.256.051 millones y los dineros aportados por Sera Q.A. \$ 8.202.749 millones. El macroproyecto cuenta con el apoyo del Ministerio de Desarrollo. (párrafo 17). (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-856560>).

<sup>175</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-864968>.

<sup>176</sup> En el artículo "El Chulo volverá a ser Jordán", se describe la construcción y los costos de la tubería paralela al río Chulo, con la que se pretende descontaminarlo. Sera Q.A. está al frente de los estudios, tanto de este grupo de colectores como de los necesarios para la planta de tratamiento donde deben descargar su contenido. La obra se adjudica a una empresa privada a través de licitación pública.

La misión de conseguir los dineros para la planta pasa a la administración siguiente. Por tal razón, en 2003 el alcalde Guío es autorizado por el Concejo para tramitar empréstitos y hacer gestiones ante el Gobierno nacional<sup>177</sup>. Otra tarea que debe cumplirse, al haber quedado pendiente desde la Alcaldía previa, es recibir la licencia ambiental y adquirir el lote para la planta, cuya ubicación se proyecta entre Tunja y Oicatá, de acuerdo con *El Tiempo* (marzo 19 de 2004)<sup>178</sup>.

*El Tiempo* también reseña otros inconvenientes afrontados por Sera Q.A. El 21 de marzo de 2000<sup>179</sup> se relata uno de ellos, relacionado con los trabajos de la empresa en predios de la línea férrea y ante las desavenencias presentadas por este particular con Ferrovías, es preciso buscar una conciliación. El otro, referido el 4 de noviembre de 2003<sup>180</sup>, se deriva del derrumbe registrado en el parque Santander en octubre de ese año, causado por el suelo que cede en una red de alcantarillado de 100 años de antigüedad y termina hundiéndose. Esto saca a relucir la vulnerabilidad del sistema y la necesidad de realizar obras de diagnóstico, monitoreo y reforma, de lo cual se encarga a la misma firma.

---

La construcción de los interceptores se inició en cuatro frentes de trabajo, los cuales se encargarán de elaborar inicialmente 1.900 metros de tubería en el costado occidental, que recogerá las descargas de aguas residuales del barrio San Francisco, La Florida Tierreros y Suárez. Por el costado oriental del río se construirán 2.900 metros de tubería que recogerá las aguas servidas de parte del San Francisco, Tierreros y Cooservicios. (párrafo 4).

La terminación de la construcción de los interceptores de los ríos La Vega y Jordán -o Chulo-, dependerá de la disponibilidad de recursos, ya que si existe el dinero esta obra se finalizaría en tres años (párrafo 5). (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1298589>).

Otra nota de *El Tiempo* del 27 de junio de 2000, titulada "En marcha plan de saneamiento", añade que se prevé una fase adicional de la obra. Para esto se debe contar con la correspondiente licitación y los costos estimados, y es preciso gestionar recursos que pueden ser aportados por la Unión Europea. (Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1279698>).

<sup>177</sup> En "3000 millones para Tunja", *El Tiempo* (septiembre 16 de 2003) ahonda en el tema de los recursos requeridos para la culminación de la planta y su infraestructura conexas. Esta es la única obra faltante para concluir el Plan de Saneamiento Básico que ha posibilitado, a lo largo de cuatro años, la construcción de los colectores y los interceptores encargados de captar aguas residuales y evitar su vertimiento en los ríos Jordán y La Vega. Para terminarlos y llevarlos hasta el lote donde se ubicará la planta, el alcalde Guío solicita facultades al Concejo con el propósito de contratar un empréstito por 3000 millones de pesos. El cabildo aprueba la petición y la alcaldía procede a gestionar el crédito con la banca.

<sup>178</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1544662>.

<sup>179</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1263508>.

<sup>180</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1049518>.

Incluso, la concesión misma con Sera Q.A. es cuestionada. Su legalidad se pone en entredicho, se investiga a funcionarios responsables de adjudicarla, hay demandas –y sus correspondientes réplicas– para declararla nula, como también acusaciones mutuas y enfrentamientos entre distintas administraciones por obras hechas o dejadas de hacer en cada periodo<sup>181</sup>. Asimismo, continúan las quejas por los incrementos de las tarifas del agua y de los servicios públicos en general<sup>182</sup>. Como reacción a estas alzas se forma un comité cívico por la defensa de los usuarios de los servicios públicos de Tunja, el cual lidera un paro cívico en diciembre de 1996<sup>183</sup>, convoca a la desobediencia civil mediante negativas al pago de recibos y llama a investigar la concesión.

#### D. CONCESIÓN DEL SERVICIO DE RECOLECCIÓN DE BASURAS

*Boyacá 7 días* (nro. 7, diciembre 7 de 1993) anuncia la tutela presentada contra la Compañía de Servicios Varios de Tunja (Comservar), una empresa estatal descentralizada, por su inadecuado manejo de las basuras que son depositadas a cielo abierto en el norte de la ciudad, lo cual afecta a barrios como Suamox y Los Muiscas, al punto que los vecinos piden declarar la emergencia sanitaria.

Finalmente, la Alcaldía a cargo de Manuel Arias declara la emergencia por las graves dificultades en la recolección y disposición de basuras. La declaratoria se cumple mediante el Decreto 0489 del 4 de septiembre de 1995, mientras que Comservar enfrenta problemas de liquidez y es liquidada. Ante esto, el alcalde queda habilitado para contratar con una empresa particular y afrontar así la crisis. La escogida es Ciudad Limpia, firma colombo-francesa con experiencia en otras ciudades del país que demuestra sus capacidades tras prestar el servicio de forma gratuita por 15 días. Inicialmente se acuerda una contratación de seis meses, pues la concesión definitiva debe otorgarse mediante licitación pública, según *El Tiempo* (noviembre 17 de 1995)<sup>184</sup>. Cuando esta se abre en 1996, este diario revela el 28 de junio de ese año que la favorecida es la misma empresa con un contrato de cinco años, firmado el 2 de mayo de 1996<sup>185</sup>.

---

<sup>181</sup> Informes sobre estos cuestionamientos aparecen en *El Diario* (nro. 127, octubre 3 de 1997, p. 1, 4, 5; nro. 128, octubre 10 de 1997, p. 5; nro. 129, octubre 17 de 1997, p. 3); *El Tiempo* (noviembre 4 de 1997, agosto 31 de 2001, septiembre 7 y 11 de 2001, octubre 22 de 2002); *Entérese* (nro. 570, octubre 27 de 2002, p. 11) y *Puente Boyacense* (nro. 281, junio 20 de 2004).

<sup>182</sup> Así se reporta en *El Tiempo* (marzo 29 de 1996, enero 10 de 1997, octubre 30 de 1998, diciembre 11 de 1998, enero 7, 10 y 17 de 2003, febrero 11 de 2003); *Blanco y Negro* (nro. 15, febrero 28 de 2002, p. 2A); *El Diario* (nro. 44, septiembre 28 de 1996, p. 1; nro. 50, octubre 8 de 1996, p. 3; nro. 58, octubre 18 de 1996, p. 2; nro. 59, octubre 19 de 1996, p. 1, 4; nro. 70, noviembre 5 de 1996, p. 1; nro. 86, noviembre 27 de 1996, p. 2; nro. 90, diciembre 3 de 1996, p. 2; nro. 94, diciembre 7 de 1996, p. 3; nro. 100, diciembre 17 de 1996, p. 4, 5; nro. 101, diciembre 18 de 1996, p. 2); *Entérese* (nro. 539, marzo 24 de 2002, p. 3) y *Puente Boyacense* (nro. 9, mayo de 2004, p. 6).

<sup>183</sup> Esto se informa en *El Diario* (octubre 19 de 1996; diciembre 3, 14, 17 y 18 de 1996).

<sup>184</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-463241>.

<sup>185</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-425749>.

Ciertamente, la disposición de residuos es una seria problemática. Al no contarse con plantas especializadas, es necesario recurrir a botaderos a cielo abierto que repetidamente se trasladan de sitio ante las quejas de los pobladores cercanos y las denuncias por los peligros de contaminación en el área de influencia o sobre fuentes de aguas subterráneas. Estos botaderos se ubican al norte en la vereda de Pírgua, en Tras del Alto al occidente, Patriotas al oriente e incluso en pueblos cercanos como Sora y Oicatá<sup>186</sup>. El material allí aglomerado es luego removido y esto causa nuevos gastos al municipio. Para solucionar tal realidad se plantean proyectos de adquisición de terrenos destinados a la construcción de un relleno sanitario, decisión que debe avalar el Concejo con la aprobación de recursos por 30 millones de pesos.

En 1997, después de ser sancionada por el Ministerio de Medio Ambiente, Tunja decide que el relleno es la solución para la disposición final de residuos. Se plantea construirlo en una vereda al norte, Ciudad Limpia revisa el lote escogido y diagnostica que sus suelos impiden la filtración de lixiviados y se acoplan a la legislación internacional. *El Tiempo* (diciembre 16 de 1997)<sup>187</sup> ofrece las apreciaciones del alcalde Arias Molano, sobre este particular:

(...) de esta manera se consolida el proyecto de la vereda de Pírgua, lo cual permitirá darle solución a uno de los problemas más graves (párrafo 6).

Agregó que la propuesta que ha sido presentada por los expertos franceses, es bastante completa y contempla todos los detalles de recuperación de suelos, en el caso de los botaderos actuales de basura, y de adecuación de terrenos para la realización de rellenos sanitarios, en el caso del proyecto de Pírgua. (párrafo 7).

Un seguimiento a lo reseñado por varias ediciones de *El Tiempo* en distintas fechas revela el desarrollo y las dificultades de este proyecto. Una vez concretado en 1998, se le asigna una vida útil de 10 años (febrero de 1998)<sup>188</sup>. En 2001, Ciudad Limpia demanda a Tunja por imprecisiones del contrato original y no participa de la licitación para la segunda concesión (junio 15 de 2001)<sup>189</sup>, la cual es otorgada a Servigenerales S.A. E.S.P, que se compromete a rebajar el 10%

---

<sup>186</sup> Varios medios se refieren a estas ubicaciones: *El Diario* (nro. 41, septiembre 25 de 1996, p. 1; nro. 42, septiembre 26 de 1996, p. 2; nro. 47, octubre 3 de 1996, p. 2; nro. 83, noviembre 22 de 1996, p. 1, 3; nro. 86, noviembre 27 de 1996, p. 4; nro. 88, noviembre 29 de 1996, p. 1, 3; nro. 109, junio 27 de 1997, p. 4); *El Tiempo* (mayo 20 de 1997, noviembre 11 de 1997, noviembre 21 de 1997, febrero 3 de 1998); *Puente Boyacense* (octubre 17 de 2004).

<sup>187</sup> Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-690322>.

<sup>188</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-793344>.

<sup>189</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-434889>.



en las tarifas hasta el momento aplicadas (julio 3 de 2001)<sup>190</sup>. Adicionalmente, hay diferencias de apreciación sobre la propiedad del relleno construido por Ciudad Limpia y su entrega al municipio<sup>191</sup>. El tribunal de arbitramento nombrado por la Cámara de Comercio falla a favor de esta firma, de modo que el alcalde Pablo Guío debe asumir el pago de la deuda atribuible a los descuidos de administraciones anteriores (agosto 27 de 2002)<sup>192</sup>.

Con el cambio de empresas, el uso del relleno ambiental empieza a presentar dificultades. Inicialmente se insinúa un acuerdo de colaboración entre Ciudad Limpia y Servigenerales en 2001, pero en 2002, la primera empresa pide la revocatoria de la licencia ambiental por manejos antitécnicos, en tanto que la segunda solo puede utilizar las celdas pertenecientes al municipio. En efecto, Corpoboyacá exige un nuevo plan de manejo que, como revela *El Tiempo* (noviembre 10 de 2003), todavía no se concreta en 2003.

---

<sup>190</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-429530>.

<sup>191</sup> Así lo explica Víctor Armando Ramírez, entonces secretario jurídico de la Alcaldía, en declaraciones a *El Tiempo* (agosto 28 de 2001) en el artículo "No hay riesgo de contraer otra deuda":

En lo que no nos hemos puesto de acuerdo es en lo que hace referencia a la entrega del terreno en donde están construidas las celdas 3, 4 y 5 del relleno, pues Ciudad Limpia alega que son de su propiedad y nosotros como municipio argumentamos que estos terrenos deben ser entregados a la ciudad, pues fueron adquiridos para cumplir con el contrato de concesión que se firmó hace cinco años (párrafo 5). (Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-477192>).

La réplica del gerente de Ciudad Limpia también es recogida por *El Tiempo* (agosto 31 de 2001):

que la empresa va a defender sus intereses y propiedades, pero que no impedirá la normal prestación del servicio de aseo en Tunja. (párrafo 1).

Señaló también que el municipio ha hecho una mala interpretación de la Ley 80 o de contratación, en lo que tiene que ver con el destino que tendrán los bienes que Ciudad Limpia adquirió para cumplir con el contrato. La administración municipal señala que los bienes como equipos, vehículos y el 60 por ciento del terreno en el que está localizado el relleno sanitario, entre otros, deben ser entregados al municipio, y Ciudad Limpia considera que estos bienes deben seguir siendo de propiedad de la empresa (párrafo 3). Sobre el tema de la deuda que tiene el municipio con la empresa aseguró que el encargado de determinar el valor del contrato de servicio de aseo y el monto adeudado por el municipio a Ciudad Limpia será el Tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá. (párrafo 5).

También agregó que la empresa no incumplió en ningún momento el contrato con el municipio. La empresa cumplió a cabalidad el contrato y fue más allá. pues hizo inversiones en la escuela de Pírgua, electrificó la vereda, participó activamente en actividades como el Aguinaldo Boyacense, se encargó del arreglo y protección de la plazoleta de San Ignacio, patrocinó el deporte y creó la cultura del aseo en la ciudad. (párrafo 6).

Manuel Vicente Barrera desmintió versiones según las cuales la empresa habría dejado de hacer el tratamiento y manejo de los lixiviados. (párrafo 7).

También dijo que el municipio no aceptó la propuesta hecha por Ciudad Limpia de que esta empresa siga operando el relleno sanitario. (párrafo 8). (Disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-478762>).

<sup>192</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1308625>.

Adicionalmente, la recolección de basuras sigue siendo objeto de atención de la prensa local y nacional. Las empresas prestadoras divulgan sus proyectos e inversiones<sup>193</sup>, al igual que las campañas de concienciación o contacto con la comunidad<sup>194</sup>, mientras que las denuncias a los funcionarios y las respuestas de estos no cesan<sup>195</sup>. Por su parte, el comité cívico por la defensa de los usuarios de los servicios públicos de Tunja persiste en canalizar el descontento por las tarifas del servicio, de lo cual se deriva el paro cívico de diciembre de 1996<sup>196</sup>.

## E. DELEGACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE PARQUES PÚBLICOS DEL MUNICIPIO A LOS PARTICULARES

En 1990 se entrega al servicio un parque recreativo en el sur de la ciudad, en el barrio Surinama, el cual pasa a ser administrado por la junta de acción comunal, como lo informa *El Reto* (nro. 5, mayo de 1990). Seis años más tarde, *El Diario* (nro. 80, noviembre 19 de 1996) denuncia el deterioro de sus atracciones mecánicas y en 1998 es *El Tiempo* del 24 de julio que reúne las quejas por su abandono total<sup>197</sup>. Para 2001, en el inventario de parques consolidado por el POT, nada se menciona sobre su existencia.

Por otra parte, durante 1998 tienen lugar trabajos conjuntos de adecuación entre la UPTC y la Cámara de Comercio de Tunja en el parque arqueológico del Pozo Donato. Básicamente, consisten en un cerramiento para mejorar la seguridad del sitio donde opera la Pizza Nostra, el restaurante que ofrece allí sus servicios, según narra *El Tiempo* (diciembre 11 de 1998)<sup>198</sup>.

Otro espacio para el que en 1999 se anuncian inversiones orientadas a remodelarlo es el Bosque de la República, de carácter histórico y gran valor para la ciudad. Sus problemas son causados por el abandono, el vandalismo y la peligrosidad en el entorno desde 1997. En 2001, *El Tiempo* del 13 de julio reporta que su administración es entregada a la cooperativa Coopensar, con el fin de asumir su recuperación y mantenimiento<sup>199</sup>.

---

<sup>193</sup> *El Tiempo* (junio 28 de 1996, disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-425754>).

<sup>194</sup> *El Diario* (nro. 96, diciembre 11 de 1996); *Entérese* (nro. 567, octubre 2 de 2002); *Puente Boyacense* (nro. 264, febrero 22 de 2004).

<sup>195</sup> *El Tiempo* (junio 7 de 1996, diciembre 18 de 1998, septiembre 24 de 2002).

<sup>196</sup> *El Diario* (nro. 44, septiembre 28 de 1996, p. 1; nro. 50, octubre 8 de 1996, p. 3; nro. 65, octubre 29 de 1996, p. 1; nro. 69, noviembre 2 de 1996, p. 3; nro. 77, noviembre 14 de 1996, p. 4).

<sup>197</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-792507>.

<sup>198</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-853423>.

<sup>199</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-449390>.

Igualmente, tras numerosas denuncias por abandono, en 1998 se reforma el Parque Recreacional del Norte. Esto se da en medio de cuestionamientos por las inversiones allí realizadas, pues terminan perdiéndose debido al vandalismo y la inconclusión de los trabajos emprendidos por cada administración. También se habla de problemas ambientales. *El Tiempo* (febrero 8 de 2000)<sup>200</sup> reseña que a partir del año 2000 la Alcaldía encarga su administración a la Cámara de Comercio de Tunja, organización que emprende labores de recuperación, equipamiento, mobiliario, arborización, vigilancia y cuidado general.

---

<sup>200</sup> Disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1298541>.

Este libro se terminó de imprimir  
en el mes de agosto de 2024 en  
Panamericana Formas e Impresos S.A.