

servicio de T. y sus alrededores - Plaza de Mercado
del Nordeste

Es inexplicable que a pes
del Confort de los coch
del Nordeste, en los cual
se viaja con verdadera c
modidad y la más comple
seguridad, se prefieran a
otros medios de transport

Quien necesite viajar eco
nica y cómodamente, an
tes de hacerlo, consulte la
tarifas e itinerarios de est
Ferrocarril y colmará su
deseos. En lo referente a
transporte de carga, es in
útil también buscar empresa
que dé mayores garantías y
seguridades.

TRENES DE RECREO

Los Domingos

Precios del pasaje a Bogotá:

De 1.a, pesos 1-85

De 2.a, - 1-30

De 3.a, - 0-60

la Escuela Bolivariana, evitándose la
pérdida de las bases hechas por la
anterior administración.

14. Se han hecho varios arreglos
en el Teatro Municipal, entre otros
la cabina y la biblia.

15. La construcción de modernas
Escuela Moderna.

OBITO
importante
de Soatá;
el finado e

NO FU

por dime

el reco

ta que l

ida, y no

io don

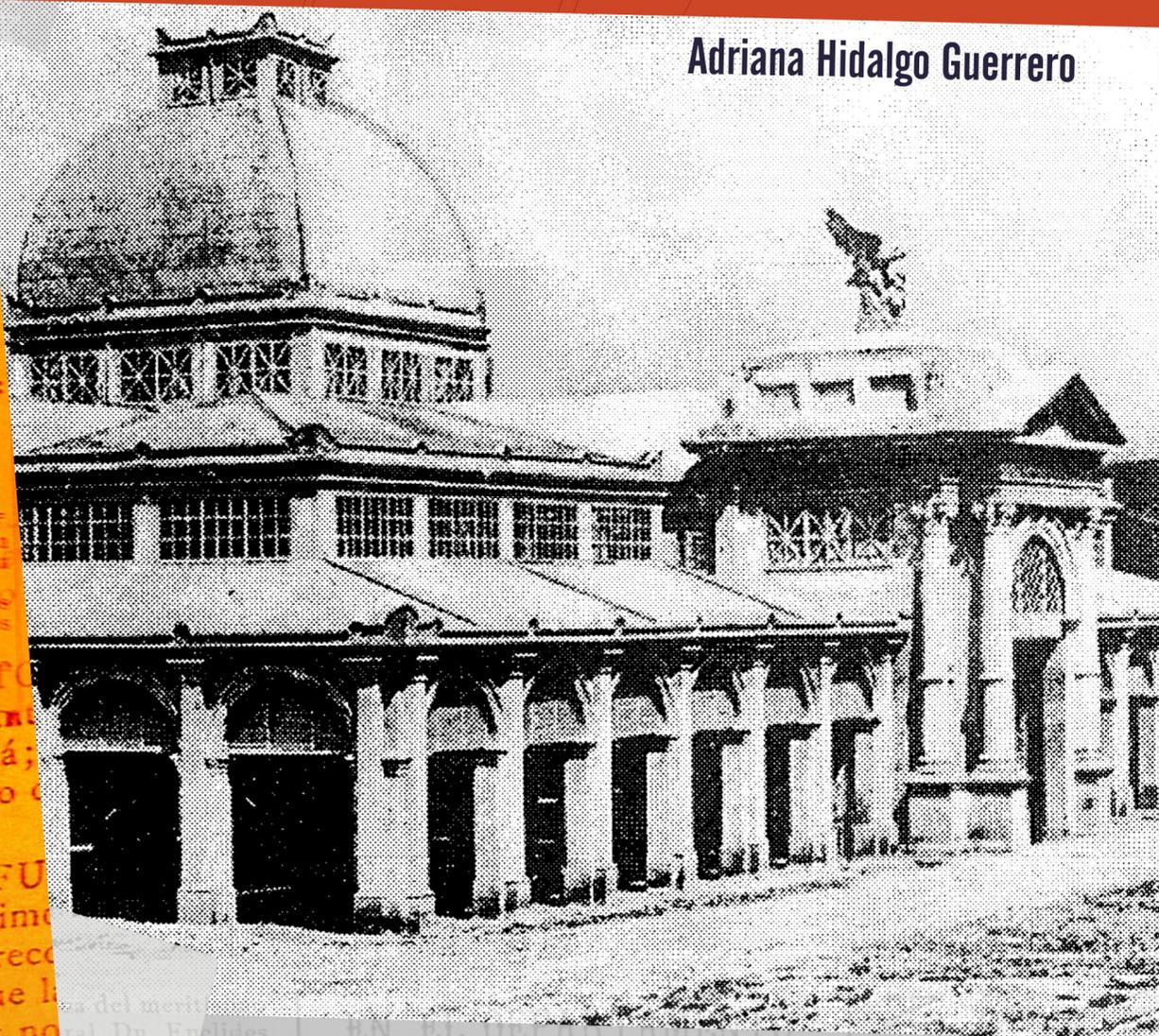
do, cuyo

encuentr

olorada

Tunja: primera modernización, aniversarios y obras públicas (1905-1939)

Adriana Hidalgo Guerrero



Universidad de Boyacá

CENTRO DE INVESTIGACIONES PARA EL DESARROLLO "CIPADE"
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y BELLAS ARTES

Hidalgo Guerrero, Adriana

Tunja : primera modernización, aniversarios y obras públicas (1905 - 1939) / Adriana Hidalgo Guerrero. -- Tunja : Ediciones Universidad de Boyacá, 2012.

168 p. ; 22 cm. -- (Colección Tunja Siglo XX)

Incluye bibliografía

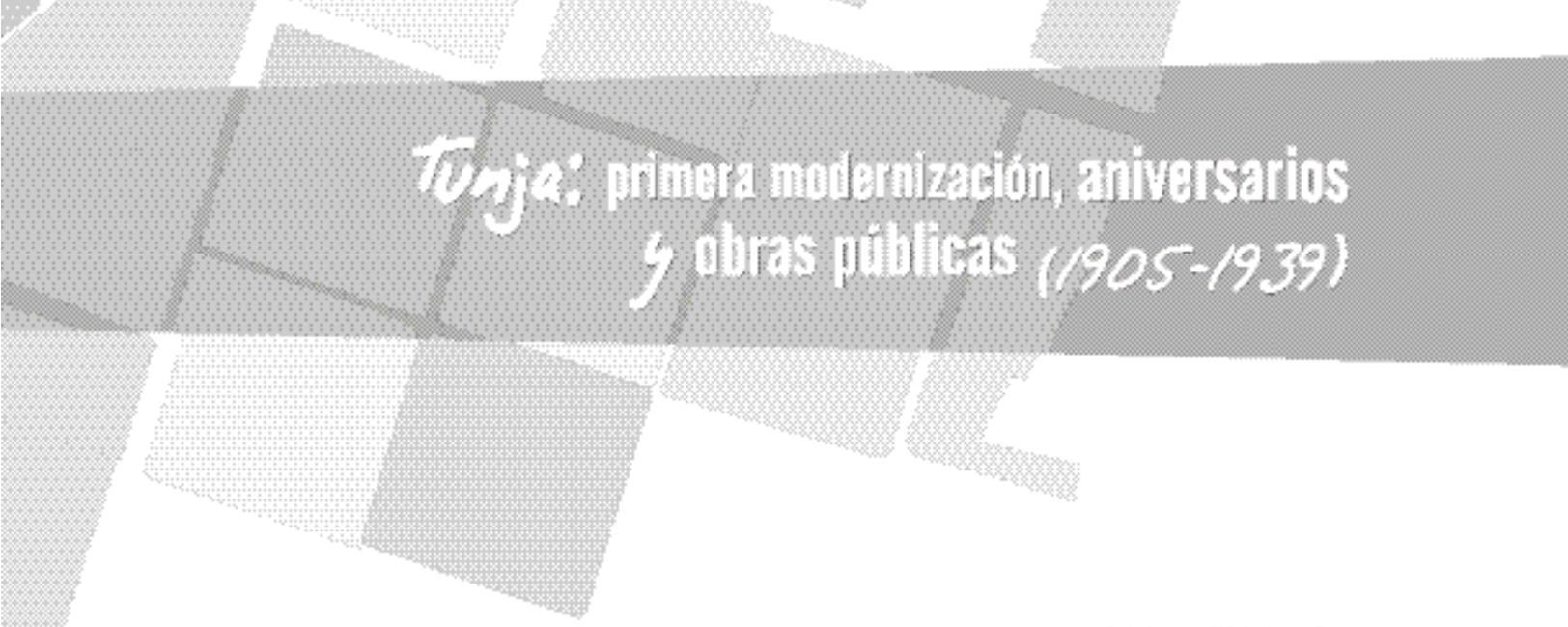
ISBN 978-958-8642-27-7

1. Urbanismo - Tunja (Boyacá, Colombia) - 1905-1939 2. Desarrollo urbano - Tunja (Boyacá, Colombia) - 1905-1939 3. Obras públicas - Tunja (Boyacá, Colombia) - 1905-1939 4. Arquitectura - Historia - Tunja (Boyacá, Colombia) - 1905-1939 I. Tít. II. Serie.

711.4 cd 21 ed.

A1381998

CEP-Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango



Tunja: primera modernización, aniversarios
y obras públicas (1905-1939)

Adriana Hidalgo Guerrero

©

El autor

Adriana Hidalgo Guerrero

Rectora

Dra. Rosita Cuervo Payeras

Vicerrector Académico

Ing. Rodrigo Correal Cuervo

Vicerrector de Desarrollo Institucional

Ing. Andrés Correal Cuervo

**Vicerrectora Investigación, Ciencia
y Tecnología**

Ing. Patricia Quevedo Vargas

Vicerrectora Educación Virtual

Ing. Carmenza Montañez Torres

Directora

**Centro de Investigación para el Desarrollo
"CIPADE"**

Ing. Patricia Quevedo Vargas

**Diseño, diagramación y revisión
de contenidos**

División de Publicaciones

Ediciones Universidad de Boyacá

Carrera 2 Este Nro. 64-169

Teléfonos: (8)7450000 - 7452742

Ext. 3106

www.uniboyaca.edu.co

publicaciones@uniboyaca.edu.co

Tunja, Boyacá - Colombia

ISBN: 978-958-8642-27-7

Esta edición y sus características gráficas
son propiedad de la

 **Universidad de Boyacá**

© 2012

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

CONTENIDO

ÍNDICE DE FIGURAS	7
ÍNDICE DE CUADROS	10
ÍNDICE DE PLANOS	11
PRESENTACIÓN	12
INTRODUCCIÓN	14
1. TUNJA ANTIGUA SE TRANSFORMA EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX	18
1.1 TUNJA PREHISPÁNICA, COLONIAL Y REPUBLICANA	18
1.2 DESCRIPCIÓN DE LA CIUDAD EN LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XX Y DE SU TRANSFORMACIÓN HASTA 1939	21
2. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA DE TUNJA EN EL PERIODO 1905-1939	29
2.1 TENDENCIAS DE CRECIMIENTO EN TUNJA	30
2.2 TIPOS ESTRUCTURALES DE CRECIMIENTO URBANO	32
2.3 TIPOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS EN EL CRECIMIENTO DE TUNJA DURANTE EL PERIODO	36
2.3.1 Crecimiento C y CO (Informal o Popular espontáneo)	38
2.3.2 Crecimiento F2 (Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria)	40
2.3.3 Crecimiento G: Equipamientos	40
2.4 LAS TIERRAS VACANTES ¿UNA FORMA DE OCUPAR EL SUELO?	43
2.5 A MANERA DE SÍNTESIS: SOBRE LAS FORMAS DE CRECIMIENTO	44
3. LOS ANTECEDENTES NORMATIVOS	45

4. INFRAESTRUCTURAS: CARRETERAS Y LÍNEAS DE FERROCARRIL	53
5. ANIVERSARIOS Y OBRAS PÚBLICAS	66
6. SERVICIOS PÚBLICOS	77
6.1 Fuentes de agua, acueducto y alcantarillado	78
6.2 Alumbrado público y luz eléctrica	86
6.3 Aseo	90
6.4 Teléfonos	91
7. ESPACIOS PÚBLICOS: CALLES, ACERAS, PARQUES Y PLAZAS	93
8. EQUIPAMIENTOS	108
8.1 La Plaza de mercado	111
8.2 La Feria de ganado	115
8.3 Instituciones educativas. Construcción de la Escuela Normal de Varones	116
8.4 Teatros	123
8.5 Edificios administrativos	125
8.6 Cementerio	127
8.7 Cuartel	127
8.8 Otros	128
9. URBANIZACIÓN, CRECIMIENTO DE BARRIOS Y VIVIENDA OBRERA	131
10. SÍNTESIS DEL CRECIMIENTO EN EL PERÍODO 1905-1939	137
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	159
BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA	162
LISTADO DE FUENTES DE LA ÉPOCA CONSULTADAS (PRENSA, REVISTAS, INFORMES Y FOLLETOS)	165

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Tunja en 1910, fotografía de Henry Duperly	14
Figura 2. Vista Panorámica de Tunja en 1917	15
Figura 3. Vista Panorámica de Tunja en 1939 (fotografía del Álbum del IV Centenario)	15
Figura 4. Portada del libro <i>Tunja: desde su fundación hasta la época presente, 1909</i>	23
Figura 5. Noticia sobre los peligros de ciertos sitios de la periferia de la ciudad	25
Figura 6. Mosaico de obras de "Tunja Moderno", asociado a los monumentos construidos o inaugurados alrededor de los años 20	26
Figura 7. Los Cojines del Zaque en 1939	39
Figura 8. Transformación de tierras vacantes en Tunja hasta 1939	44
Figura 9. La primera locomotora del ferrocarril del Carare en 1925	56
Figura 10. La estación del Ferrocarril del Carare y la Plaza de Mercado	57
Figura 11. Imagen del Ferrocarril del Norte a su paso por la Laguna de Fúquene	59
Figura 12. Aviso promocional de servicios del Ferrocarril del Nordeste	60
Figura 13. Mapa de la construcción de ferrocarriles colombianos	62
Figura 14. Aviso sobre la construcción de la gran carretera Central	63
Figura 15. Notas referidas a la carretera Central y al camino del Carare	64
Figura 16. Nota referida a la iniciación de trabajos de la variante de la carretera Central a su paso por Tunja	64
Figura 17. Portada del libro publicado con motivo de la celebración de los juegos florales en Tunja, el 7 de agosto de 1908	66
Figura 18. Portada del libro publicado con motivo del primer centenario de Tunja en 1913	68
Figura 19. Mosaico de las obras del centenario, objeto de los escándalos de <i>El Vigía</i>	74

Figura 20. Manifestación de agradecimiento de los vecinos de Tunja al presidente de la república por los auxilios otorgados al acueducto de la ciudad (siguen dos columnas de firmas y un continuará)	80
Figura 21. Tipos de alternativas sobre servicios que se promueven en prensa local	81
Figura 22. El acueducto, ¿al fin maravilloso?	85
Figura 23. Noticias relacionadas con la llegada de la luz eléctrica a Tunja	86
Figura 24. Anuncio promocional de una moderna planta eléctrica adquirida por el municipio para el IV Centenario	88
Figura 25. Planta para luz eléctrica fundada por Marceliano Pulido en 1909	88
Figura 26. Normas para el aseo urbano en 1905	90
Figura 27. Orden de instalación de teléfonos	92
Figura 28. Noticia de la llegada del primer automóvil a Tunja	93
Figura 29. Calles de Tunja en 1910	95
Figura 30. Antigua Calle del Árbol	96
Figura 31. Calle en la entrada Sur	96
Figura 32. Acuerdos para la modificación de la nomenclatura y orden de construcción de andenes	99
Figura 33. Avenida Boyacá, 1920. Tarjeta postal publicada por Pablo E. Cárdenas	100
Figura 34. Mosaico de imágenes del Bosque de la República aún en obra pero con uso	105
Figura 35. Parque Próspero Pinzón en 1939	106
Figura 36. Intervenciones en parques de Tunja	107
Figura 37. Bosque de la República en 1939	108
Figura 38. ¿Los antiguos parqueaderos de la ciudad?	109
Figura 39. Parques y equipamientos de Tunja en el periodo 1905 - 1939	110
Figura 40. Jornada de mercado en la Plaza de Bolívar, antes de que se construyera una edificación especializada para esta actividad	111

Figura 41. Culminación de la cúpula de la Plaza de mercado en 1920. Tarjeta postal publicada por Pablo E. Cárdenas.	112
Figura 42. La plaza de mercado, concluida (no "construida") en 1939	113
Figura 43. Mosaico de imágenes relacionadas con la construcción de la Plaza de mercado	114
Figura 44. La Plaza de mercado aún sin cúpula	115
Figura 45. Primera mención en relación con la necesidad de realizar una plaza de ferias	115
Figura 46. La escuela anexa a la Normal de Varones (s.f.)	117
Figura 47. Campo de fútbol, escuela anexa a la Normal de Varones y Estación del Ferrocarril de Tunja (al fondo) (s.f.)	118
Figura 48. Inauguración de los juegos deportivos en el estadio, nuevo escenario situado frente a la Escuela Normal (1939)	120
Figura 49. Construcción del Colegio Salesiano (s.f.)	121
Figura 50. Proyecto para colegio de la comunidad jesuita	122
Figura 51. Fachada del Teatro Municipal, tarjeta postal publicada por Pablo E. Cárdenas	124
Figura 52. Proyecto del Teatro Cultural en 1938	124
Figura 53. Edificio Nacional	126
Figura 54. Edificio de teléfonos	126
Figura 55. Vista del cuartel de Tunja en 1955	127
Figura 56. El Batallón Bolívar en construcción en 1939 y su relación con el trazado de Tunja	128
Figura 57. Hotel Centenario, aviso publicitario de sus constructores en 1939	129
Figura 58. Estaciones del Ferrocarril del Nordeste	130
Figura 59. Urbanizaciones Santa Lucía, El Libertador y Barrio Obrero de Tunja	132
Figura 60. Escritura de conformación de una sociedad, la cual fue creada con el objetivo de realizar una urbanización (1928)	134
Figura 61. Declaraciones sobre temas claves del Cabildo de Tunja en 1933	135
Figura 62. Nuevos tipos de vivienda dirigida a obreros	136
Figura 63. Estado actual de una de las viviendas originales del Barrio Obrero	136

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana hasta 1939	31
Cuadro 2. Tendencias del crecimiento lineal de la forma urbana de Tunja hasta 1939	32
Cuadro 3. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en su ciudad formal	33
Cuadro 4. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en su ciudad informal	35
Cuadro 5. Tipos urbano-arquitectónicos en el crecimiento de la forma urbana de Tunja durante el periodo 1905-1939	37
Cuadro 6. Equipamientos educativos y culturales construidos en el periodo 1905-1939	42
Cuadro 7. Equipamientos recreativos y parques construidos en el periodo 1905-1939	42
Cuadro 8. Equipamientos de servicios diversos construidos en el periodo 1905-1939	42
Cuadro 9. Equipamientos de transporte construidos en el periodo 1905-1939	43
Cuadro 10. Comparativo entre obras planeadas y ejecutadas en Tunja para el centenario de la Batalla de Boyacá en 1919	70
Cuadro 11. Comparativo entre obras planeadas y ejecutadas para el IV Centenario de Tunja en 1939	72
Cuadro 12. Fuentes de prensa oficial o similares consultadas para el periodo 1905-1939	166
Cuadro 13. Fuentes de prensa privada o similares consultadas para el periodo 1905-1939	169

ÍNDICE DE PLANOS

Plano 1. Mosaico aerofotográfico de Tunja en 1939	141
Plano 2. Tunja prehispánica, colonial y moderna	143
Plano 3. Tunja en 1907	145
Plano 4. Crecimiento urbano en el periodo 1905-1939	147
Plano 5. Tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1905-1939	149
Plano 6. Crecimientos lineales entre 1905 y 1939	151
Plano 7. Tipos estructurales de crecimiento en Tunja entre 1905 y 1939	153
Plano 8. Tipos urbano-arquitectónicos del periodo 1905 -1939	155
Plano 9. Calles y avenidas del periodo 1905-1939	157

PRESENTACIÓN

La Universidad de Boyacá, continúa con la serie de publicaciones relacionadas con la colección Tunja Siglo XX, derivadas del juicioso trabajo de investigación que en los últimos años viene desarrollando la Doctora en Periferias Sostenibilidad y Vitalidad Urbana y Arquitecta Adriana Hidalgo Guerrero, profesora titular vinculada a la Facultad de Arquitectura y Bellas Artes.

En este segundo libro de la colección Tunja Siglo XX, titulado: Tunja primera modernización, aniversarios y obras públicas (1905-1939), la autora entra en materia de la historia urbana de la ciudad, explicando en detalle los procesos de transformación en las primeras décadas del siglo y exponiendo como los cambios en la fisonomía de la ciudad, evidencian la transformación en la forma de vida de los habitantes que empiezan a ser modernos.

El trabajo se vincula a perspectivas de análisis o enfoques internacionales, desde donde se puede apreciar que la evolución de Tunja responde a las tendencias universales de urbanización moderna.

La autora muestra cómo se empieza a configurar la necesidad de planificar la ciudad, dado que se producen obras que transforman el casco histórico que venía estancado por cuatro siglos. Las más importantes obras modernizadoras, en servicios públicos, equipamientos, vías y espacios públicos, son asociadas por la autora a los aniversarios celebrados en el país y la ciudad, de los cuales se obtuvieron recursos para su desarrollo. Por otra parte plantea la presencia de la ciudad informal que se desarrolla en paralelo a la ciudad formal.

Con la publicación de este nuevo libro, la Universidad de Boyacá ofrece un aporte original al conocimiento de los procesos urbanos, y se constituye en un trabajo de consulta obligada de académicos, investigadores, historiadores y de la comunidad, ya que presenta ilustrativas explicaciones de la historia urbana tunjana, apoyadas en mapas, planos y fotografías.

Claudia Patricia Quevedo Vargas
Vicerrectora de Investigación Ciencia y Tecnología

INTRODUCCIÓN

En este segundo libro de la colección Tunja Siglo XX, se presenta el crecimiento de la ciudad en el periodo comprendido entre 1905 y 1939.

Figura 1.
Tunja en 1910, fotografía de
Henry Duperly



Fuente: Banco de la República, Tunja memoria visual. Disponible en <http://www.lablaa.org/blaa-virtual/modosycostumbres/tumv/tumv05g.htm>

La transformación registrada en las primeras cuatro décadas del siglo XX está íntimamente relacionada con los siguientes procesos, los cuales son detallados en el libro:

- Celebración de aniversarios y sus consecuencias en la ciudad, consistentes en la promoción de obras públicas.
- Implementación de servicios públicos domiciliarios básicos, es decir, acueducto, alcantarillado, iluminación, luz eléctrica y telefonía. En todos los casos, se trató de procesos lentos y complejos.
- Adaptación de las calles a los cambios en la locomoción. Esto implicó varias acciones: construcción de aceras, alamedas y espacios públicos, pavimentación de vías, ampliación de perfiles y arborización urbana.
- Virajes en la noción de lo público, lo cual se vio reflejado en la puesta en marcha de equipamientos a cargo del Estado y en la modificación de los espacios colectivos.
- Transformación y crecimiento a partir de la aparición de barrios y nuevas urbanizaciones.

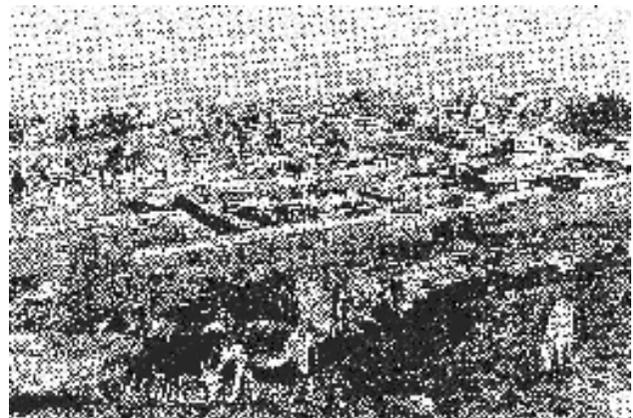
Los cambios en la fisonomía de la ciudad son una evidencia de las variaciones en la forma de vida de los habitantes. Asimismo, indican la adquisición de un concepto claro de lo público.

Figura 2.
Vista Panorámica de Tunja en 1917



Fuente: Revista Cromos. (Vol. III. No. 59. Marzo 24 de 1917. Pág. 154)

Figura 3.
Vista Panorámica de Tunja en 1939
(fotografía del Álbum del IV Centenario)



Fuente: Banco de la República, Tunja memoria visual. Disponible en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/modosycostumbres/tumv/tumv05f.htm>

El libro se compone de nueve capítulos. En el primero se abarcan las transformaciones suscitadas en las primeras décadas del siglo. En este aparte también se reconocen los antecedentes procedentes de la ciudad prehispánica, colonial y republicana que fue heredada al comenzar la centuria, e igualmente, la manera como se produjeron tales modificaciones.

En el segundo, se estudian las formas de crecimiento de la periferia urbana entre 1905 y 1939 desde tres perspectivas de análisis: 1. Las tendencias de crecimiento, para lo cual se sigue a Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983) y se distinguen tres variantes del crecimiento: continuo, discontinuo y lineal. 2. Las formas estructurales de crecimiento, a partir de Solà Morales I Rubio (1997), quien plantea una clasificación fundamentada en dos formas, correspondientes a la ciudad formal e informal. 3. Una elaboración cimentada en diversos enfoques, relativos a la relación existente entre morfología y tipología, que para Tunja se concreta en tipos urbano-arquitectónicos como: informal o popular espontáneo, polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria y equipamientos.

En el tercero se abordan los antecedentes normativos que anticiparon la necesidad de implementar un planeamiento urbano.

El cuarto hace referencia a las obras de infraestructura que afectaron la morfología y las dimensiones de la ciudad. Se observa el papel cumplido por las vías en los crecimientos

urbanos, la alineación de estas expansiones a lo largo de la carretera hacia Bogotá, en el sur, y de la antigua vía a Paipa y la salida hacia Bucaramanga, en el norte. Asimismo, se revisa la importancia que para este periodo significó la línea del Ferrocarril del Nordeste.

En el quinto se presentan las obras públicas efectuadas con motivo de distintos aniversarios, tanto nacionales como locales. Dichas efemérides se convirtieron en promotoras del desarrollo, gracias a los recursos que fueron asignados para la realización de los proyectos.

El sexto está dedicado a los servicios públicos que denotaron los primeros signos de modernización en la vida urbana. De igual modo, se revisa cómo los procesos de diseño y construcción de las redes pasaron por múltiples tropiezos.

El séptimo trata lo concerniente a espacios públicos. Se examinan las intervenciones en parques y plazas, áreas que fueron adaptadas para officar como escenarios frecuentes de la vida social. También se contemplan los procedimientos practicados en algunas vías urbanas, las cuales empezaron a ser tratadas como avenidas, con perfiles más amplios, aceras, pavimentación, arborización y mobiliario.

En el octavo se resalta la relevancia de la construcción de equipamientos. Éstos fueron signos de una primera modernización, pues recurrieron a un lenguaje que contrastaba con el heredado de la Colonia. Se trató de edificaciones

promovidas durante los aniversarios celebrados en este periodo. A su vez, se analiza una particularidad: aunque la mayor parte del trazado de crecimiento prosiguió la morfología de la ciudad histórica, aparecieron las primeras células discontinuas, de carácter excepcional, ligadas a equipamientos como la Escuela Normal de Varones, el Batallón Bolívar y la estación del Ferrocarril del Norte.

El noveno se remite al proceso de urbanización y expansión de barrios obreros. Se observa el surgimiento de estas zonas populares, tanto en los casos en que el sector público participó como en aquellos en que estuvo ausente. La problemática de la vivienda obrera promovida por el Estado es un debate central, cuya discusión y evaluación bien vale la pena emprender. Finalmente, a manera de conclusión, se ofrece una síntesis del crecimiento en el período, como también de la relación entre esa evolución y los actores que la protagonizaron.

De forma sintética, puede adelantarse que el crecimiento urbano siguió las pautas de la traza hispánica, propia de la Colonia. Paralelamente, se observaron signos representativos de modernización, expresados en inversiones destinadas

a la dotación de servicios públicos y equipamientos urbanos.

En términos metodológicos, para el desarrollo del trabajo fue sustancial contar con un plano fechado en 1907, como también con descripciones de la ciudad de la primera década del siglo. De este modo, fue posible identificar las características de Tunja en aquel momento. Asimismo, el análisis de las diferentes transformaciones se logró gracias a la recopilación de varias aerofotografías tomadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) en 1939. Con dicha serie se construyó un plano que permitió realizar las comparaciones descritas.

Por su parte, la consulta de la prensa de la época¹ sirvió como información primaria para verificar el impacto en el crecimiento y evolución de la ciudad de los distintos hechos sucedidos en ella. De manera complementaria, se consultaron algunas investigaciones relacionadas con diversos tópicos del periodo. Estas fuentes secundarias se encuentran indicadas en la bibliografía final.

(Ver plano 1. Mosaico aerofotográfico de Tunja en 1939, p. 133)

¹ Al final del libro se encuentra un listado detallado de los periódicos, revistas y libros que se consultaron para el estudio del periodo.

1. TUNJA ANTIGUA SE TRANSFORMA EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX

1.1 TUNJA PREHISPÁNICA, COLONIAL Y REPUBLICANA

Tunja posee una historia prehispánica, pues en el área actualmente ocupada por la ciudad se asentó la comunidad indígena Muisca, la más avanzada de cuantas existieron en lo que hoy es Colombia antes de la llegada de los españoles. Se encontraba en un estadio de “federación de aldeas” o formación del Estado, cuya expresión urbana era la preciedad. Tenía la condición de capital cultural del territorio Muisca, el cual extendía sus dominios hasta Bogotá y Sogamoso (Cfr. Arango, 1989).

A la llegada de los españoles, en el asentamiento indígena de Tunja existían cuando menos diez cercados y dos lugares de mercado referenciados en crónicas y documentos. La tradición de la ciudad conserva memoria de una buena cantidad de sitios religiosos del pasado que es posible documentar históricamente o de los cuales quedan rastros evidentes -como son el Pozo de Donato, los Cojines del Diablo, Las Moyas o La Cuca- y también existen abundantes referencias a hallazgos arqueológicos tanto en sitios aledaños como en la zona urbana. El Equipo de Arqueología de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (EA-UPTC) ha podido constatar la presencia de vestigios antiguos. Al oriente, en los predios que hoy ocupa el Batallón Bolívar en inmediaciones del fallido proyecto del aeropuerto de la ciudad, y en los potreros próximos al actual

barrio Los Muiscas; al occidente, en los terrenos que hoy pertenecen a los barrios La Fuente, La Calleja y Trigales, y en la parte norte de la ladera de la Loma de San Lázaro; dentro de la ciudad, en el actual barrio de Los Rosales, en el de Santa Lucía, en el lugar donde hoy se levanta el hospital de San Rafael -nuevo hospital- en el que ocupa el Claustro de San Agustín, y finalmente, en predios de la Universidad. Los terrenos de la UPTC, de vieja data, han sido considerados como sitio de antigua ocupación indígena (Pradilla, Villate & Ortiz, 2005, párr. 2).

En las investigaciones realizadas por el grupo de Arqueología de la UPTC se identificaron dos grupos humanos diferentes: Herrera y Muisca. Según relata Castillo en *Arqueología de Tunja*, trabajo de 1984, los primeros fueron los más antiguos: “*la cerámica Herrera es abundante hasta los siglos IX-X, luego su presencia disminuye drásticamente*” (citado por Pradilla, Villate & Ortiz, 2005, párr. 5). Tras su arribo, los ibéricos denominaron al lugar

Cercado grande de los Santuarios, según consta en acta del Cabildo de la Ciudad de agosto 14 de 1539 (...) no es difícil aceptar que el yacimiento arqueológico investigado corresponde a un lugar que desempeñaba, a la llegada de los españoles, un papel espiritual y que tuvo importancia como sitio ritual de entierros perteneciente al asentamiento precolombino. (Pradilla, Villate & Ortiz, 2005, párr. 6).

En el mapa del territorio a la llegada de los españoles (plano 2), se observa el carácter preponderante de los barrancos en la configuración de la ocupación. De sur a norte se encontraban el de la Picota, luego, el que sirvió de límite meridional a la Tunja hispánica, llamado de San Laureano, en cuya orilla se construyó la ermita del mismo nombre en 1564. El de San Francisco, un poco más al norte, cruzaba por detrás del convento también bautizado así y descendía desde la ladera hasta el río Chulo. Estas dos últimas cárcavas eran consideradas muladares públicos. Luego aparecía el de Santa Lucía, denominación motivada en la capilla que allí se edificó. Éste corría de forma paralela al de San Francisco y moría cerca de la Fuente de Aguayo o Fuente Grande (cfr. Pradilla, Villate & Ortiz, 2005). En la actualidad, la urbanización sobre estas formaciones y el consecuente deterioro, representan una grave amenaza.

Igualmente, es posible apreciar una división entre la zona de ladera, donde se produjo el asentamiento original, y el valle anegadizo, que poseía algunas elevaciones propicias para habitar (cfr. Pradilla, Villate & Ortiz, 2005). El desarrollo urbanístico del siglo XX, verificado sobre las antiguas aéreas anegadizas, explica

el riesgo de inundación a que hoy están sometidas las edificaciones allí levantadas.

La fundación hispánica de Tunja la hizo don Gonzalo Suárez Rendón en 1539. En esta villa, quizá la más pujante del Nuevo Reino de Granada, se utilizó la retícula en damero, propia de muchos núcleos urbanos establecidos en la Colonia española, particularmente en el siglo XVI (cfr. Aristizábal, 1987). Cabe anotar que dicha fundación fue previa a la promulgación, en 1573, de las ordenanzas de descubrimientos de nuevas poblaciones, disposiciones pertenecientes a las "Leyes de Indias", recopiladas en 1680.

Para la comprensión de la Tunja colonial ha sido valioso el ensayo referente a aquel periodo, escrito por Aprile (1997). Se trata de una investigación fundamentada en dos excepcionales documentos: un plano cartográfico² y un censo³, ambos del siglo XVII. El texto explica la manera cómo a lo largo de dicho siglo el poblado se sumió en un letargo, condición también mencionada por Campo Urbano (1980) en su explicación de la ciudad colombiana. Asimismo, relata la pugna desatada por el dominio socioespacial, enfrentamiento que se

² El Plano original, fechado entre 1620 y 1623, no presenta topografía, quebradas ni acequias. Su único fin era fiscal, es decir, equivale a un levantamiento catastral. Distingue las construcciones religiosas de las civiles, y señala algunas plazas, solares y plantas. Particulariza tres tipos de vivienda, representa las construcciones por su fachada y exagera las dimensiones de altura. Además, no indica linderos dentro del solar, ni usos, ni patios (cfr. Aprile, 1997).

³ Censo de 1620 que reposa en el archivo de la curia. Contiene información de todos los habitantes, su estado civil, oficio y etnia (cfr. Aprile, 1997).

trajo en la primera división en parroquias. Los planteamientos del autor acerca de la Colonia, contribuyen a entender las primeras décadas del siglo XX:

- Tunja fue fundada como un centro de acopio, donde se reunirían los réditos económicos generados por las encomiendas de la región. En la Conquista, durante el siglo XVI, fue el poblado más habitado del Nuevo Reino de Granada. Se repartió en solares, destinados a los españoles, y paulatinamente fue creciendo. Pero en 1610 ya no era la ciudad idealizada por sus fundadores: carecía de unidad social y étnica, era heterogénea y mestiza y presentaba un desajuste entre las instituciones de manejo y la sociedad urbana.
- Se desarrolló bajo un sistema de producción feudal. Tuvo un periodo inicial de esplendor que luego pasó a ser una lenta agonía.
- Fue precursora en la realización del *“primer mapa catastral preciso y exacto de una ciudad colonial, lo mismo que del primer censo urbano detallado que se conoció en el país”* (Aprile, 1997, p. 68). De aquel censo de 1620 puede determinarse su carácter dual, al ser española y americana a la vez. No era la ciudad de títulos nobiliarios que se ha pretendido mostrar: el mestizaje predominaba sobre la supuesta pureza de grupos étnicos. Precisamente, la fragmentación social conllevó a la división en barrios (parroquias). Esta fue la forma como el poder institucionalizó la segregación existente. Pero en 1615 se promovió la descentralización parroquial,

mediante peticiones que contenían cifras falsas o contradictorias. Para no perder sus beneficios, el párroco de la Catedral presentó una mirada pesimista del futuro, mientras que sus adversarios aportaron informes relacionados con el crecimiento poblacional. En definitiva, los autos de división en tres parroquias se dictaron en 1623.

- Las manzanas, originalmente divididas en cuatro solares, se subdividieron por herencia y se vendieron en un cuarto, un sexto y un octavo del terreno original, incluso las pertenecientes a personas pudientes. Este fenómeno sociocatastral se registró antes que en otras ciudades colombianas, en las cuales se manifestó en el siglo XVIII.
- La población indígena fue segregada y desde los primeros tiempos ocupó propiedades ubicadas en la Loma de San Lázaro, en el occidente, la salida sur hacia Bogotá y el barranco localizado al oriente, en los sectores de Santa Clara, San Agustín y Las Nieves, para conformar un anillo periférico.

Al cotejar el mapa con el censo se revela que a principios del siglo XVII, existían numerosos solares vacíos. Hasta el siglo XX la ciudad creció sobre el mismo perímetro, es decir, aumentó su población pero no sus límites. Así, la expansión fue realmente poca durante cuatro centurias, aunque se densificó la traza española original.

En el siglo XIX, periodo de guerras civiles y nacimiento de la república, la arquitectura colonial fue reemplazada por la republicana. Esta

última se produjo en Tunja en las primeras décadas del siglo XX.

(Ver plano 2. Tunja prehispánica, colonial y moderna, p. 134)

1.2 DESCRIPCIÓN DE LA CIUDAD EN LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XX Y DE SU TRANSFORMACIÓN HASTA 1939

En la primera década del siglo XX, la ciudad heredada de la Colonia permanecía estancada, sin señales de modernización, aislada de otras regiones del país en materia de comunicaciones y fiel a sus costumbres tradicionales.

La Ley 1 de agosto 5 de 1908, decretada por la Asamblea Nacional Constituyente y Legislativa, modificó la división política de Colombia. De este modo, se creó el departamento de Tunja⁴ y se suprimió el de Boyacá⁵, aun cuando la capital del departamento seguiría siendo la ciudad del mismo nombre. De acuerdo con el Artículo 24, la Ley entraría en vigencia el 1

de enero de 1909, con excepción de algunas disposiciones que a juicio del presidente de la república debían implantarse, como por ejemplo, los dos años de mandato para los gobernadores (Artículo 6). Estos periodos comenzarían a aplicarse desde el 10 de agosto de 1908, según lo relató el nro. 1500 de *El Boyacense* (septiembre 1 de 1908, ps. 1530 - 1532).

Una comunicación dirigida por el gobierno nacional al Gobernador de Tunja el 1 de septiembre de 1908, aparecida en la edición 1501 de *El Boyacense* (septiembre 9 de 1908, p. 1537) da a entender que desde el 1 de octubre de 1908 se pondrían en vigor decretos reglamentarios de la Ley de división territorial.

A su vez, con el fin de organizar las nuevas condiciones, el Decreto 16 del 31 de agosto, en su considerando 5, expresó: "uno de los principales objetivos de la Ley sobre División Territorial ha sido el de dar al país una administración económica compatible con la necesidad de impulsar las obras de su progreso material". Este

⁴ Descrito en el Art. 1, numeral 16 y constituido por las provincias del centro de Boyacá: Tenza, Neira, Márquez, Tunja y Chocontá. También se crearon otros departamentos: Chiquinquirá, Santa Rosa (que recogió al anterior departamento de Tundama e incluyó a Sugamuxi) y Vélez, que abarcó la provincia de Ricaurte.

⁵ En términos prácticos, esta modificación no significó mayores cambios para Boyacá. Así se colige al revisar el Art. 22 del Decreto 916 del 31 de agosto de 1908, publicado en la pág. 1538 del nro. 1501 de *El Boyacense*, correspondiente al 9 de septiembre de 1908:

Los Departamentos del Tolima, Huila; Magdalena, Galán, Boyacá, Atlántico, Caldas y Tundama, continuarán en su composición territorial, transitoriamente, como están hoy, mientras se pone en vigencia en toda la República la ley 1 de 1908, pero llevarán respectivamente los nombres de Ibagué, Neiva, Santa Marta, San Gil, Tunja, Barranquilla y Santa Rosa.

Decreto fue publicado en el nro. 1501 de *El Boyacense* (ps. 1537, 1538).

En la misma edición del periódico se decía que la reforma apuntaba por igual hacia un Estado más centralizado en materia de instrucción pública, beneficencia y obras, para lo cual se crearían los ministerios necesarios. Asimismo, resultaba relevante en el propósito de reducir los costos administrativos y otorgar mayor autonomía a los municipios.

(Ver plano 3. Tunja en 1907, p. 135)

En Tunja, el fervor católico dominante se apreciaba en hechos particulares: encomendar en la prensa los negocios comerciales, exaltar diferentes festividades (práctica realizada por distintas comunidades), exhibir manifestaciones de júbilo ante los nombramientos de los jerarcas

religiosos (así ocurrió cuando Monseñor Maldonado Calvo alcanzó la dignidad de obispo), y destacar la beneficencia y la caridad como virtudes, pero también como medios necesarios para conseguir los recursos financieros que debían destinarse a la dotación de equipamientos⁶.

Aunque se vivía una etapa de crisis económica, característico de la postguerra civil, también se respiraba cierto entusiasmo ante la instalación de la Unión Comercial Boyacense y el Banco del Lazareto⁷, la prometedor idea de contar con carreteras y trenes y lograr que tanto Boyacá como Tunja salieran del aislamiento en que se encontraban debido a razones topográficas y políticas, estas últimas relacionadas con el olvido por parte de la nación. En 1905, Boyacá aparecía como el segundo departamento más poblado después de Antioquia y por encima de Cauca⁸, mientras que Tunja era

⁶ La religiosidad se expresaba en el apoyo masivo brindado a las festividades católicas, al igual que en actos simbólicos como "confiar" diversos proyectos al "santísimo", lo cual solía hacerse en publicaciones de carácter oficial. El discurso presidencial para el año 1907, publicado en el nro. 1 de *La Labor* (enero 1 de 1908), es muy ilustrativo en este sentido. Igualmente, en aquel año se celebró el jubileo, debido al medio siglo de sacerdocio del Papa Pío X, y en Tunja se efectuaron múltiples actos religiosos por tal motivo (*La Labor*, nro. 36, septiembre 18, y nro. 37, septiembre 25). Claro está que en los círculos de élite prevalecía un interés hacia la cultura academicista.

⁷ En su momento, el presidente de la Junta Central del Lazareto expresó que la creación del Banco se motivada en lo insuficiente que resultaban los recaudos por mortuorias y limosnas para la construcción de la obra. Por consiguiente, con un banco se lograría mayor rentabilidad. Debido a la insuficiencia del capital proveniente de esos dos impuestos, se tomó la decisión de emitir acciones "que al propio tiempo viniera a servir a los intereses industriales y comerciales del Departamento" (*El Lazareto de Boyacá*, Nro. 10, abril 12 de 1905, p. 2).

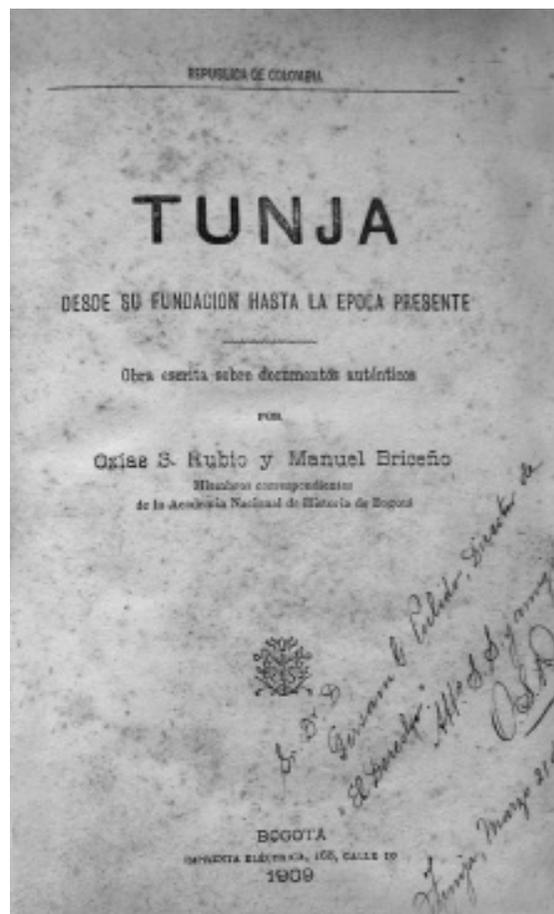
⁸ Conforme a la nueva división territorial (publicada en *El Popular*, nro. 44, mayo 11 de 1905, p. 453).

"la población más nutrida del país", según se escribía en el nro. 54 de *El Popular* (julio 28 de 1905, p. 531).

Al estudiar el plano de 1907 (Aprile, 1992) se observa una permanencia del trazado ortorretilicular heredado de la Colonia. Éste se expandía de forma continua y con las mismas pautas del urbanismo de aquel periodo. La estructura de espacios abiertos se integraba a ese trazado, en tanto que los cambios de proporción y forma obedecían a los accidentes geográficos, los cursos de agua y las limitaciones topográficas localizadas al oriente y al occidente. En los extremos de estos dos puntos aparecían pequeñas áreas marginales, las cuales anticipaban lo que sucedería más adelante en relación con la ocupación social del espacio.

En 1909, Rubio y Briceño publicaron *Tunja: desde su fundación hasta la época presente*, una reconocida obra histórica. El capítulo 33 ofrece una descripción de la ciudad de aquel tiempo. Los autores mencionan que a mediados del siglo XVIII existían más de 100 manzanas, de las que en 1908 daban testimonio las ruinas de los alrededores, pues ya solo se contaba con 54 manzanas, 700 casas y 10.000 habitantes, aproximadamente⁹. Respecto a las vías, la Carretera Central y los camellones de Santa Bárbara y Santo Domingo revestían importancia.

Figura 4.
Portada del libro *Tunja: desde su fundación hasta la época presente, 1909*



Fuente: Rubio & Medina (1909)

⁹ También se cuenta que las casas, cubiertas de teja, estaban bien construidas. Las calles eran rectas y empedradas, y la plaza principal pasó de llamarse Gonzalo Suárez a Plaza de Bolívar, tras la colocación allí de la estatua del "Libertador". (Cfr. Rubio & Medina, 1909).

Para la realización de sus funciones, el gobierno civil usaba, a manera de equipamientos¹⁰, edificios que en otros tiempos habían sido religiosos:

- Convento de los Dominicos: destinado a la gobernación, la dirección de instrucción pública, el tribunal y los juzgados.
- Convento de San Francisco: Cuartel.
- Convento de los Agustinos: Penitenciaría.
- Convento de Santa Clara: Hospital de Caridad.
- Convento de la Concepción: Escuela normal de institutores.

Por su parte, el gobierno eclesiástico contaba con la Curia y el Seminario Mayor (construido entre 1893 y 1896) y tres parroquias: Santa Bárbara, la Catedral y Las Nieves.

Las fuentes y baños públicos eran fundamentales para los habitantes, dada la inexistencia de acueducto y alcantarillado. Se contaba con tres fuentes:

- La Fuente Grande, ubicada al norte. Proveía de agua a toda la población, aunque el líquido debía ser acarreado desde el lugar hasta las viviendas. Disponía de una alberca para baño y otra para lavaderos.
- La Fuente Chiquita, al oriente. Tenía una alberca para baños y otra para lavado de ropa.
- “El Jordán” al sudeste. Este baño privado, alejado de la ciudad, usaba aguas del río Gallinazo y ofrecía a sus visitantes dos albercas para baños.

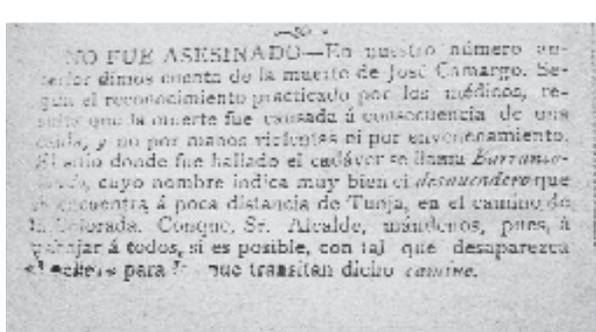
En materia de seguridad, aunque prevalecía una atmósfera sosegada e incluso conventual,

¹⁰ En relación con otros edificios y equipamientos, Rubio y Medina (1909) registraron:

- Seis establecimientos de educación secundaria.
- Cuatro parques públicos: Bolívar, Colón (San Francisco), Próspero Pinzón y la Plazoleta de San Laureano.
- Dos imprentas públicas.
- El Banco de Boyacá, inaugurado en 1903 como Banco del Lazareto.
- Una casa importadora, llamada Unión Comercial Boyacense.
- Un teatro municipal, terminado en 1889 y de inadecuada construcción.
- Un cementerio, de tamaño medio y muy descuidado.
- Tres baños públicos.
- Seis casa-quintas al norte y cuatro al sur.
- Un molino de vapor.

eventualmente se registraban hechos que motivaban la inquietud de la ciudadanía, pues levantaban sospechas sobre la posible participación de manos criminales. Tal es el caso de la muerte reseñada en la nota de prensa de la figura 5.

Figura 5.
Noticia sobre los peligros de ciertos sitios de la periferia de la ciudad



Fuente: *El Popular* (Año III, Serie 3, nro. 45, mayo 19 de 1905)

Hacia 1920 se produjo la primera transformación de la ciudad "tradicional"¹¹. Así quedó registrado en una campaña de prensa que empleó fotografías de nuevas edificaciones, relacionadas con el concepto de "Tunja Moderno". En todos los casos se trataba de construcciones con un lenguaje "republicano"¹², cuya presencia contrastaba evidentemente con la austeridad colonial, característica de Tunja. El uso de este lenguaje connotaba una ruptura con el pasado y la tradición, como también la llegada de nuevos valores y formas de vivir. (Ver Figura 6)

¹¹ Transformación asociada con la celebración de los aniversarios.

¹² El lenguaje republicano en la arquitectura colombiana fue ampliamente usado desde finales del siglo XIX. Recurrió a una mezcla de estilos provenientes de Francia e Inglaterra, caracterizados por resaltar las composiciones clásicas (Cfr. Niño, 2003).

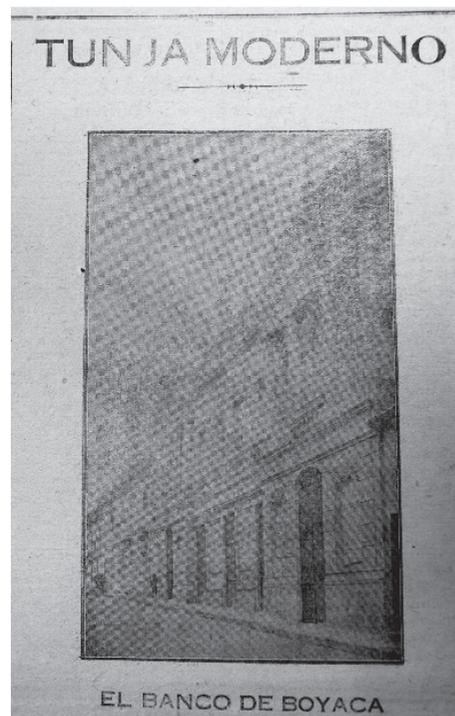
Figura 6.
**Mosaico de obras de “Tunja Moderno”, asociado a los monumentos
 construidos o inaugurados alrededor de los años 20**



Boyacá Liberal, Año III, Serie XII, Nro. 131, julio 22 de 1921



Boyacá Liberal, Año III, Serie XII, Nro. 134,
agosto 19 de 1921



Boyacá Liberal, Año III, Serie XII, Nro. 136,
septiembre 2 de 1921

La idea de progreso se convierte en un valor importante. En 1927, al tomar posesión de la Gobernación de Boyacá, Nicolás García Samudio presentó en su discurso una visión significativa de Tunja:

La histórica ciudad de Tunja ha convertido su vida apacible en un centro floreciente de comercio con las ferias anuales que ilustres predecesores iniciaron y empujaron hacia la halagüeña realidad. Bien está que esos vientos traigan a nuestra querida urbe elementos de progreso y actividad, lo cual exige de un modo imperioso mejoramiento material de la ciudad para recibir dignamente a cuantos vengan a visitarnos en los días de la feria y para facilitar así las transacciones que deciden su éxito. Para buen nombre de todo Boyacá, la capital debe ponerse a la altura que tan favorables circunstancias exige. (*Boyacá*, Año 1, Serie 1, nro. 23, enero 7 de 1927, pg. 2).

Esta mirada contrasta con la opinión publicada meses después (septiembre 18) en el nro. 45 del mismo periódico. En tal ocasión se decía que Tunja no era digna de llamarse ciudad, pues padecía numerosos problemas de servicios públicos.

A pesar de las intenciones de modernización, la visión existente hacia el final del periodo está bien representada en la siguiente nota de prensa:

El ambiente de Tunja es austero. Sobria es su vida que se ennoblece en recintos de virtud y

en patios antiguos y empedrados que soportaran otrora el dulce peso de zapatillas de rancia estirpe. A lo mundano se rinde culto en especiales condiciones, y se acendra con ello el gusto de los placeres permitidos. Más son las horas que se dedican a lo espiritual. Del siglo XVII arrancan las partidas que consagran a Tunja como ciudad letrada y erudita, abierta al ideal y propicia a toda causa grande. Sutil es su espíritu para las funciones de la inteligencia. Irónico y sutil como el viento de los páramos que se adelgaza en sus estrechas callejuelas y obliga a las gentes a buscar en horas tempranas la acogida hogareña. En Tunja, es la virtud un imperativo ambiental. (*El Siglo*, Año IV, nro. 1265, agosto 7 de 1939, pg. 14).

Al comparar la Figura 1 (Tunja en 1910) con la Figura 3 (Panorámica de Tunja), se aprecia que el único cambio notable en el perfil de la ciudad central es la nueva cúpula del edificio de pabellones o Plaza de Mercado.

En cuanto al crecimiento urbano durante el periodo, en el plano 4 se aprecian las generalidades de este fenómeno. Los elementos más relevantes son:

- Ubicación dispersa de los equipamientos correspondientes al cuartel (Batallón Bolívar) en el oriente.
- Construcción de la estación del Ferrocarril del Nordeste, y cerca de ésta, la Escuela Normal de Varones, ambas en el norte y claramente vinculadas a la línea férrea.

- La escasa expansión de la retícula histórica del centro urbano, situación debida a los accidentes geográficos que enfrentaba este sector, entre los cuales se encontraba la cárcava del barrio Santa Lucía, superada por la urbanización del mismo nombre¹³.
- El crecimiento lineal en el sur, asociado a la cercanía de la carretera que conducía a Bogotá. Allí, las manzanas presentaban claras diferencias con la retícula ortogonal precedente.
- La construcción en el occidente de la estación del Ferrocarril del Carare. El equipamiento funcionó por corto tiempo con este carácter y una vez olvidado el proyecto, fue generador de crecimientos lineales posteriores (ver plano 4).

(Ver plano 4. Crecimiento urbano en el periodo 1905-1939, p. 136)

2. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA DE TUNJA EN EL PERIODO 1905-1939

Este capítulo resume las formas de crecimiento de la periferia de Tunja en el periodo estudiado. De tal forma, se recoge la perspectiva morfológica presente en la investigación doctoral original (Hidalgo, 2010) para entender la evolución de la ciudad en el siglo XX.

Las bases para reconstruir esa expansión han sido el plano de 1907 (Aprile, 1992), las aerofotografías históricas de 1939 realizadas por el IGAC y un plano morfológico reciente, elaborado para el año 2005. La metodología de presentación de resultados combina elementos

construidos a partir de los análisis y se apoya, por una parte, en los planos que dan cuenta de las características espaciales de la morfología urbana, y de otro lado, en cuadros que dimensionan el tamaño de cada forma de crecimiento.

Como se indicó en la introducción, el estudio se efectuó a partir de tres perspectivas: los conceptos propuestos por Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983); los tipos estructurales de crecimiento urbano, de acuerdo con las formulaciones de Solà Morales I Rubio (1997), y los tipos arquitectónicos y urbanísticos que

¹³ De hecho, si se compara la figura 1 (Tunja en 1910) con la Figura 2 (Panorámica de Tunja), se aprecia que el único cambio notable en el perfil de la ciudad central es la nueva cúpula del edificio de pabellones o Plaza de Mercado.

componen el crecimiento. En relación con este tercer enfoque, se consideró la pauta dominante del barrio o la manzana, sin entrar en detalles acerca de la subdivisión de esta última, salvo en los casos de evidente ruptura. Se trata de una construcción propia, desarrollada por la autora y enriquecida con los aportes derivados de las asesorías brindadas por López de Lucio a lo largo de la investigación. Igualmente, se formulan reinterpretaciones de los análisis tipológicos y morfológicos orientados por Saveiro Muratori junto a Aldo Rossi (1970, 1981), Carlo Aymonino (1971, 1981), Gianfranco Caniggia y Gian Luigi Maffei (1995), y Caniggia (1997).

2.1 TENDENCIAS DE CRECIMIENTO EN TUNJA

Estas tendencias se explican a partir de los planteamientos de Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983) adaptados al caso de Tunja. Para el periodo 1905 - 1939, las categorías en que se han clasificado dichas tendencias son:

1. Crecimiento continuo. Tramas reticulares continuas, formadas a partir de la ciudad histórica y de su expansión en las primeras décadas del siglo.
2. Crecimiento discontinuo. Correspondiente a actuaciones singulares o a tramas y conjuntos que se edifican de manera disímil. Presenta claras discontinuidades espaciales respecto al tejido urbano previo. Genera trazados con directrices y soluciones formales muy dife-

rentes en relación con las preexistentes. Es posible comprenderlo al revisar las situaciones que lo originan y elaborar comparaciones históricas.

La ciudad era compacta al comenzar el siglo. Existían elementos aislados de la trama, tales como las fuentes Grande y Chiquita, los Cojines del Zaque, la ermita de San Lázaro y algunas casas de hacienda situadas en los alrededores.

Entre 1905 y 1939 es posible notar las siguientes tendencias (plano 5):

1. Discontinuidad en equipamientos segregados del tejido urbano preexistente. Tal es el caso de la Escuela Normal y la estación del Ferrocarril en el norte, como también del Batallón Bolívar en el oriente. Se utilizaron parcelas de tamaño considerable donde se localizaron, en forma de bloques aislados, las edificaciones. No se conformaron manzanas regulares ni se establecieron redes viales. Estas circunstancias, sumadas a la distancia con relación a los trazados previos, contribuyeron a la fragmentación.
2. Se observó la aparición de barrios residenciales discontinuos, separados formalmente de la ciudad histórica: Santa Lucía, en el norte; el Libertador y el Obrero, en el Sur. Las cárcavas determinaron la discontinuidad.
3. En el sur, la influencia de la carretera produjo una expansión discontinua y lineal.

4. El crecimiento continuo se presentó por adyacencia al trazado existente. Esta tendencia se evidenció especialmente en el norte, alrededor de la Plaza de Ferias y la Plaza de Mercado (construidas en este periodo). Por su parte, en el sur y en el oriente tuvo una proporción muy baja.
5. La Estación del Ferrocarril del Carare generó discontinuidad, debido a su localización y sus dimensiones. En sus cercanías se construyó el parque Suárez Rendón, donde se ubicó el acueducto, siguiendo la misma lógica de ser un "fragmento". El conjunto religioso del Topo -levantado en la Colonia- constituyó una barrera para la prolongación de trazados viales en la zona.

(Ver Plano 5. Tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1905-1939, p. 137)

En el cuadro 1 se observa el comportamiento de las tendencias entre 1905 y 1939. Durante el periodo se pasó del predominio de la retícula heredada de la Colonia (101,9 hectáreas, que representaban el 95% de los crecimientos en 1907) a un importante número de manifestaciones discontinuas (36,9 hectáreas que constituían el 60,7% de los nuevos crecimientos en 1939). Las cifras totales en las dos columnas de la derecha indican la cantidad de hectáreas que para 1939 era posible apreciar, tanto en crecimiento continuo como discontinuo. Por su parte, las dos filas de totales inferiores señalan el total de hectáreas por periodo y su peso porcentual en el crecimiento de la ciudad.

Cuadro 1.
Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana hasta 1939

Tendencia de crecimiento	Periodos de crecimiento				Totales	
	Hectáreas en 1907	% en 1907	Hectáreas entre 1908 y 1939	% entre 1908 y 1939	Hectáreas Totales	%en 1939
Continuo	101,9	95%	23,9	39,3%	126,7	75%
Discontinuo	5,4	5%	36,9	60,7%	42,3	25%
Totales	107,3	100%	60,8	100%	169	100%
	63,5%		36,5%		100%	

Fuente: la autora

Por otra parte, se verificaron crecimientos de origen lineal (cuadro 2). En este sentido, se nota la incidencia de infraestructuras de transporte (ferrocarriles, carreteras y avenidas) como elementos determinantes. De hecho, buena parte de la evolución urbana se definió a partir de actuaciones cuya lógica de implantación y desarrollo estaba íntimamente ligada a la presencia de ejes de comunicación.

Los crecimientos lineales estuvieron asociados al camino que conducía a la Fuente Grande, en el norte, y a la carretera a Bogotá, en el sur. A su vez, las estaciones de los ferrocarriles Central del Norte y del Carare, originaron posteriores expansiones de este tipo.

Cuadro 2.
Tendencias del crecimiento lineal de la forma urbana de Tunja hasta 1939

Periodos de crecimiento	Crecimientos lineales			Todos los crecimientos	
	Cantidad de manzanas	Superficie en hectáreas	% respecto al total de crecimientos	Cantidad de manzanas	Superficie en hectáreas
A 1907				108	107,3
1908 a 1939	19,0	18,6	30,6%	78	60,8

Fuente: la autora

(Ver plano 6. Crecimientos lineales entre 1905 y 1939, p 138)

2.2 TIPOS ESTRUCTURALES DE CRECIMIENTO URBANO

En este apartado se interpretan los planteamientos de Solà Morales I Rubio (1997) para revisar el crecimiento de Tunja. En tal sentido, se parte de la comprensión de las operaciones de parcelación (P), urbanización (U) y edificación (E) que suelen producirse en el tiempo. Asimismo, se considera la naturaleza de los

procesos registrados en la ciudad, ya sean reconocidos o no por el planeamiento (plano 7).

(Ver plano 7. Tipos estructurales de crecimiento en Tunja entre 1905 y 1939, p 139)

“Ciudad formal” es el nombre escogido para identificar aquellos procesos reconocidos por el planeamiento. Cabe señalar: en Tunja, dicha planeación ha llegado, en varias oportunidades, con posterioridad a las actuaciones, así se trate de situaciones legalizadas. Igualmente, las acciones de urbanización no siempre

se completan. Aun así, se ha asumido que el trazado viario y las obras básicas de servicios públicos, evidencian la existencia en esta capital de los tipos definidos por Solà Morales I Rubio (1997). En lo concerniente a la "ciudad informal", es decir, la configurada por todo lo que la planificación no reconoce, en algunas

ocasiones también ha surgido a partir de procesos básicos de urbanización. Entonces, para diferenciar estos casos de los anteriores, se ha considerado como su elemento distintivo la precariedad de las edificaciones y la práctica común de ejecutarlas sin solicitar previamente licencia de construcción (cuadro 3 y cuadro 4).

Cuadro 3.
Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en su 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" ¹⁴ . La morfología adoptada es ortorreticular y su evolución obedece a una necesaria expansión, motivada en requerimientos de espacio, incremento poblacional y servicios. Se trata de una importante referencia para los crecimientos periféricos, que eventualmente puede adoptar el modelo de implantación o seguir una continuidad con el trazado existente. El diseño ortorreticular, entendido como una forma "ideal" de urbanizar, determinó durante cuatro siglos el crecimiento de Tunja, pues culturalmente era algo aceptado, lógico y práctico. En esta capital, el concepto de ensanche no es el mismo que se conoce en Europa, continente donde se relaciona más con la fundación colonial hispanoamericana del siglo XVI. En el siglo XIX, Cerdá concibió la siguiente idea de ensanche: proceso de parcelación, urbanización y edificación desprovisto de la lógica capitalista de su momento histórico.

¹⁴ Con fundamento en el área que en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2001, se ha decretado como "centro histórico", se reconoce la posibilidad de cierta imprecisión, pues de acuerdo con las explicaciones de Aprile (1992), 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.

				En el periodo de estudio, este tipo de crecimiento se produjo alrededor del centro histórico ¹⁵ .
Crecimiento Suburbano	U	P	E	<p>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.</p> <p>En el periodo de estudio, estos crecimientos están representados en tres actuaciones discontinuas: las estaciones del Ferrocarril, el Batallón Bolívar y la Escuela Normal de Varones.</p>
Polígono	PUE			<p>Las tres operaciones son realizadas por el mismo agente. El tipo arquitectónico que más contribuye a esta configuración son las urbanizaciones de vivienda unifamiliar adosadas, en especial aquellas de promoción pública, que son el comienzo de nuevos crecimientos. Las obras de urbanismo a veces resultan incompletas.</p> <p>En el periodo de estudio, la primera actuación estatal enmarcada en esta categoría, fue promovida en el sur por el Instituto de Crédito Territorial (ICT). Denominada Barrio Obrero, se ejecutó en el marco de la celebración de los 400 años de Tunja.</p>

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

¹⁵ En el siguiente apartado se detallarán los tipos arquitectónicos, tanto de la ciudad formal como de la informal, asociados a todos los procesos aquí descritos (ensanche, crecimiento suburbano, polígono y urbanización marginal).

Cuadro 4.
Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en su ciudad informal

Ciudad informal: procesos no reconocidos por el planeamiento				
Proceso	Secuencia			Observaciones
Urbanización marginal	P	E	U ¹⁶	<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 oportunidades, con posterioridad al asentamiento, el vecindario suele presionar a las autoridades para obtener la dotación de servicios públicos y vías.</p> <p>En el periodo de estudio -y por el resto del siglo- la concentración espacial más significativa de este tipo se registró en la loma de San Lázaro, al occidente. Otros crecimientos marginales de importancia se localizaron en el barrio Libertador, al sur, y en menor medida en el oriente, en inmediaciones del cementerio.</p>

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

¹⁶ No es contemplada por Solà Morales I Rubio (1997), pero se ha verificado que en Tunja se produce.

2.3 TIPOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS EN EL CRECIMIENTO DE TUNJA DURANTE EL PERIODO

Los tipos arquitectónicos y urbanísticos que describen el crecimiento de Tunja en este periodo, son el resultado de una construcción cuyos referentes son los análisis tipológicos y morfológicos ya mencionados, es decir, los orientados por Muratori junto a Rossi (1970 y 1981), Aymonino (1971, 1981), Caniggia y Maffei (1995), y Caniggia (1997). Igualmente, se incorporan los aportes de Acuña (2005) y algunas recomendaciones formuladas por López de Lucio¹⁷.

Con tales bases y tras revisar lo sucedido en la ciudad, se definieron las familias tipológicas consideradas en este apartado. Los tipos identificados (plano 8) se describen con el apoyo de la cartografía construida, y a su vez, de cuadros que dimensionan el tamaño de cada uno.

Inicialmente se elaboró una matriz de doble entrada, en la cual se consignaron los periodos y tipos urbano-arquitectónicos. Para señalar la presencia de estos últimos se empleó el color gris y su alta intensidad se distinguió mediante el negro. Luego se dimensionaron las áreas ocupadas por cada tipo, para llegar así al cuadro 5. La combinación de resultados permitió efectuar una caracterización más precisa para los diferentes periodos. Asimismo, facilitó la visualización de hechos significativos.

¹⁷ En su calidad de director de la tesis de Hidalgo (2010)

Cuadro 5.
Tipos urbano-arquitectónicos en el crecimiento de la forma urbana de Tunja
durante el periodo 1905-1939

Tipo UA		a 1907	%	1908 a 1939	%
AO	Centro Histórico	88,0	82,1%		
C	Informal	1,3	1,2%	22,7	37,4%
CO	Informal Vacante				
D	Multifamiliar				
E	Enclave Cerrado				
EO	Enclave Vacante				
F1	Loteos				
F2	Unifamiliar			0,4	0,6%
FV	Loteos Vacante				
G1	Equipamiento PU	6,8	6,3%	16,5	27,1%
G2	Equipamiento PR	4,0	3,8%		
G3	Parques-Bosques	7,1	6,6%	1,5	2,5%
H	Industria				
I	Semirural				
J	Comercial Mixto			19,7	32,4%
O	Sin datos				
Totales		107,3	100%	60,8	100%

Fuente: la autora

(Ver plano 8. Tipos urbano-arquitectónicos del periodo 1905 -1939, p. 140)

A continuación se detallan los tipos urbano-arquitectónicos indicados, cuyo desarrollo se verificó en la periferia urbana de Tunja a lo largo del periodo.

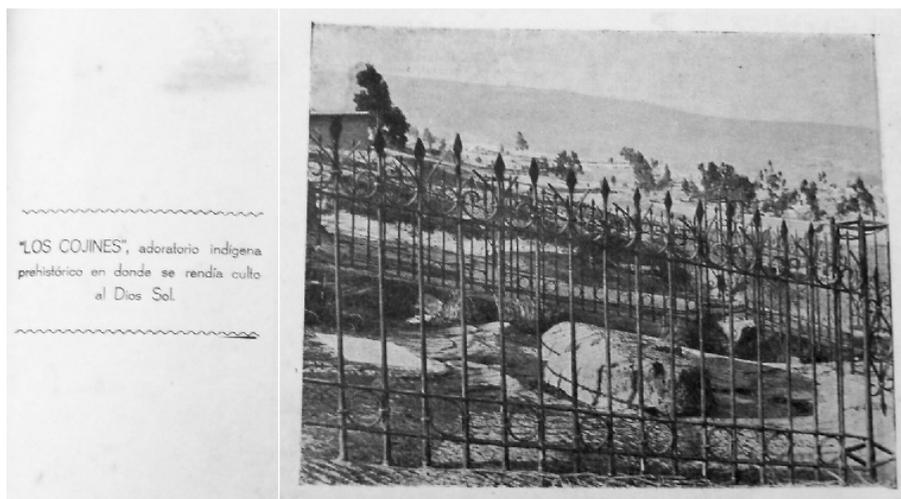
2.3.1 Crecimiento C y CO (Informal o Popular espontáneo)

Se refiere a un diverso número de actuaciones, generalmente por fuera de la planificación urbana. En éstas, el proceso de edificación por autoconstrucción y autogestión es previo al de urbanización y posterior al de parcelación. Ahora bien, las denominaciones "popular" y "no planificado", no siempre significan "precarias condiciones". En realidad, los tipos corresponden a diferentes concepciones de la vivienda y al grado de desarrollo de la misma 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. Para el presente estudio, lo más relevante es la condición de ilegalidad en el origen de las actuaciones.

La mayor extensión de este tipo se concentró en la periferia occidental, constituida por los barrios de la loma de San Lázaro, donde la segregación socioespacial sigue siendo el resultado de una combinación de factores, como son las dificultades de acceso a los servicios públicos, la existencia de cursos de agua que configuran zonas de riesgo para la ocupación humana, y otros de orden cultural e histórico. La hipótesis de Del Carpio (2006) puede ser esclarecedora en este sentido. El investigador ha planteado la posibilidad de que dicha segregación se hubiera originado en la Colonia, cuando el lugar fue vinculado con varias realidades: las prácticas indígenas preexistentes, ligadas al adoratorio de los Cojines del Zaque; la epidemia de viruela del siglo XVI, que impulsó la construcción del templo de San Lázaro en lo alto de la montaña, y la consagración de este recinto a los leprosos. (Ver Figura 7)

Figura 7.
Los Cojines del Zaque en 1939



Fuente: Rojas (1939)

Los tipos arquitectónicos no son homogéneos, pues están supeditados a factores como el tamaño de la parcela, la topografía y el grado de consolidación. De hecho, de la forma de la parcela depende la forma de la casa. Las edificaciones son semejantes a las que pueden reconocerse en otras urbanizaciones de este carácter, tanto en Colombia como en América Latina. Se producen por fuera de los mecanismos establecidos, con ocupación inicial de la parte posterior o fondo del lote, seguido de un crecimiento gradual ajustado a la disponibilidad de recursos. Por lo tanto, las construcciones suelen permanecer inacabadas, se materializan tras largos periodos y

son objeto de subdivisiones destinadas a la renta o a la adopción de otros miembros de la familia ocupante, cuando ésta se crece.

Es importante puntualizar la evolución histórica de estas actuaciones. Entre 1905 y 1939, la extensión informal ocupó 22,7 hectáreas, correspondientes a un 34,7% del total de expansiones en la ciudad. Es posible verificar los siguientes hechos:

- Crecimientos en terrenos pendientes de la Loma de San Lázaro, cercanos al centro histórico pero segregados socioculturalmente.

- Crecimientos del Barrio Santa Lucía, sobre áreas escarpadas y ligadas a cárcavas. El propietario original de los terrenos parceló y vendió sin realizar obras de urbanismo.
- Surgimiento del barrio El Libertador, en un cruce de caminos próximos a la salida hacia Bogotá.

2.3.2 Crecimiento F2 (Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria)

En este tipo de crecimiento se hace ciudad a través de promociones o actuaciones¹⁸ con una lógica definida por tres componentes (parcelación, urbanización y edificación), todos a cargo de un promotor único, ya sea público o privado (Solà Morales I Rubio, 1997). La denominación 'polígono' es bastante reconocida en España, mientras que en Colombia se usan los nombres 'urbanización' o 'conjunto'. En efecto, se trata 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 en la promoción de este tipo de crecimiento adquirió relevancia por medio del desaparecido ICT.

En el periodo estudiado, la primera experiencia de esta naturaleza se dio con motivo de los 400 años de la fundación hispánica de Tunja, mediante la culminación, en 1939, de una manzana del reconocido Barrio Obrero.

2.3.3 Crecimiento G: Equipamientos

Son actuaciones públicas y privadas¹⁹, cuya finalidad es prestar servicios a la población. Entre los frentes cubiertos se encuentran: salud (clínicas y hospitales), educación (escuelas, colegios y universidades), recreación (parques, clubes, instalaciones deportivas), comercio (centros comerciales), servicios religiosos (seminarios, iglesias), transporte (terminales de autobuses, estaciones de ferrocarril) administración pública y cementerios²⁰.

Si bien para los equipamientos no se evidencia un patrón claro de aparición, constituyen 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. En otras ocasiones, son consecuencia de las necesidades derivadas de la dinámica del tejido existente. En Tunja son significativos los dedicados a la enseñanza.

¹⁸ Realizadas como barrios, urbanizaciones o conjuntos de vivienda.

¹⁹ En los planos se han señalado del siguiente modo: G1 (públicos), G2 (privados), G3 (parques, zonas de bosque y plazoletas).

²⁰ Salvo parques o plazoletas, no se han incluido otros equipamientos ubicados en el centro.

En cuanto a su desarrollo histórico, antes de 1907 se localizaron en el centro, en casonas coloniales. De hecho, las organizaciones y entidades más importantes ocuparon espacios que en el siglo XIX habían sido expropiados a comunidades religiosas. Cabe señalar que en este apartado se ofrece una relación general, cuyo énfasis recae en los tipos urbano-arquitectónicos. Por lo tanto, en el plano 8, solo se han incluido los grandes equipamientos periféricos. Posteriormente se profundizará en su génesis, evolución y desarrollo.

Entre los conjuntos periféricos heredados de la Colonia es posible mencionar tres de notoria relevancia: el santuario del Topo, la ermita de San Lázaro y las fuentes (Grande y Chiquita) donde la población se abastecía de agua. Por su parte, los equipamientos levantados en este periodo se caracterizaron por:

- Algunos surgieron con motivo de la conmemoración de un aniversario. Así sucedió con la Plaza de Mercado, construida en el marco del Centenario de la Batalla de Boyacá, o la Normal de Varones, el Batallón Bolívar y la Plaza de Ferias, asociados con el IV Centenario de Tunja. En estos casos se recurrió a lenguajes arquitectónicos que rompieron con el pasado colonial.
- Se constituyeron en polos de desarrollo. En este sentido, es significativo el campus de la Escuela Normal de Varones (donde en la actualidad funciona la UPTC) por varias razones: su temprana separación de la trama de la ciudad; la utilización de bloques aislados sobre amplias zonas verdes; y la destinación de parte de su territorio para servir como una reserva de bosque. Respecto a este último punto es preciso decir que hoy en día no se encuentra plenamente garantizado, pues los terrenos pensados para tal fin no han sido cedidos como espacio público. El tema merece un tratamiento mayor, más aun cuando las nuevas edificaciones levantadas en el centro de estudios han obedecido a sus necesidades internas y se han distanciado del planeamiento urbano.
- El Batallón Bolívar también tuvo una aparición temprana, disgregada y con un tipo edificatorio de bloques aislados. Por su pronta separación del tejido urbano, este equipamiento y las instalaciones de la Escuela Normal, pueden considerarse "momentos claves" del desarrollo de la ciudad.
- Estas obras, como también las estaciones del tren (de las que subsisten las realizadas para el ferrocarril del Nordeste), fueron representativas de una idea de modernización.

Cuadro 6.
Equipamientos educativos y culturales construidos en el periodo 1905-1939

Nombre del Equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad - observaciones
Escuela Normal de Varones	Público	Bloques aislados sobre amplias zonas verdes	Norte- Transformada en UPTC

Fuente: la autora

Cuadro 7.
Equipamientos recreativos y parques construidos en el periodo 1905-1939

Nombre del Equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad - observaciones
Parque Suárez Rendón	Público	Recinto amurallado	Occidente - Rodeado de urbanización precaria

Fuente: la autora

Cuadro 8.
Equipamientos de servicios diversos construidos en el periodo 1905-1939

Nombre del Equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad - observaciones
Cuartel "Batallón Bolívar"	Público	Bloques aislados sobre amplias zonas verdes	Oriente
Plaza de Mercado Central	Público	Pabellones	Centro
Feria de Ganado	Público	Pabellones	Norte. Ya no existe, allí se ubica el Nuevo Hospital

Fuente: la autora

Cuadro 9.
Equipamientos de transporte construidos en el periodo 1905-1939

Nombre del Equipamiento	Promotor	Tipo edificatorio	Localización en la ciudad - observaciones
Estación Ferrocarril del Norte	Público	Bloque aislado	Norte
Estación Ferrocarril del Nordeste	Público	Bloque aislado	Centro-oriente
Estación Ferrocarril del Carare	Público	Bloque aislado	Centro-occidente. Ya no existe, sus instalaciones han sido empleadas para diversos usos.

Fuente: la autora

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

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 ofrece²¹.

²¹ Esta cuestión, hipotéticamente, se encuentra latente en los terrenos mencionados, pero no se corroboró en campo. Por lo tanto, se trata de un punto que merece una investigación aparte, pues debería abordar una revisión de la tradición de los predios, lo cual en este trabajo, lamentablemente, no fue posible desarrollar.

Figura 8.
Transformación de tierras vacantes en
Tunja hasta 1939



Fuente: la autora

En la figura 8 se ha ensayado una forma de graficar la transformación de las tierras vacantes de Tunja entre 1905 y 1939. Se parte de un perímetro imaginario que recorre los límites de los nuevos crecimientos y resalta en negativo

los vacíos que se habilitaron entre sí como espacios intersticiales. Hacia 1939, la Escuela Normal de Varones y el Batallón Bolívar, habilitaron terrenos para la expansión urbana, tanto en el norte como el oriente.

2.5 A MANERA DE SÍNTESIS: SOBRE LAS FORMAS DE CRECIMIENTO

Las tendencias indicadas permiten señalar que durante este periodo, en la periferia de Tunja comenzaron a manifestarse los procesos de fragmentación, discontinuidad, diversidad de tejidos, grano y orientación, característicos de la ciudad del siglo XX.

El centro histórico se expandió de forma reticular sobre los terrenos contiguos, hasta donde la topografía lo permitió. Los crecimientos populares espontáneos se produjeron alrededor de ese espacio, en zonas que las clases acomodadas consideraron como de poco valor.

En la loma de San Lázaro, al occidente, los cursos de agua secos motivaron una necesaria discontinuidad.

Hubo una tendencia hacia el alargamiento, especialmente en el norte, la cual estuvo muy ligada al ferrocarril del Nordeste. También fue significativo el crecimiento surgido en la salida a Villa de Leyva, sobre un tramo del ferrocarril del Carare, y en la antigua entrada a la ciudad por el sur, en la carretera hacia Bogotá.

3. LOS ANTECEDENTES NORMATIVOS

En el periodo estudiado no hubo planeamiento. Por ello, este capítulo se remite a tópicos relacionados con catastro, normas de convivencia urbana, reglamentos para la edificación y realización de obras de urbanismo, definición del perímetro de la ciudad y creación de juntas encargadas de promover las tareas de embellecimiento. Aunque estas expresiones no pueden leerse como una planeación estructurada, fueron creando, paulatinamente, la necesidad de la misma.

En el surgimiento de las diferentes disposiciones se revela la intención de buscar soluciones a las dificultades suscitadas entre los vecinos, o entre éstos y la administración pública. En ningún caso se trató de anticipaciones o pre-

visiones a la idea de una ciudad futura: fueron adaptaciones a los cambios motivados por la formación de un pensamiento moderno relacionado con lo urbano. Dicha modernización estuvo representada en una infraestructura que significó las primeras experiencias de ingeniería (pública y privada) y se concretó en obras de servicios domiciliarios y de transporte.

En consecuencia, se expidieron normas que pretendían regular la intervención privada. Respecto al catastro, una comisión indicó, en uno de sus informes, la conveniencia de adoptar como Acuerdos los Decretos departamentales 19 y 34 de 1908, pues gracias a éstos, se había puesto orden en una materia que estaba convertida en campo de intrigas y favores²².

²² De la lectura de dicho informe, firmado por Próspero Márquez y publicado en el nro. 1495 de *El Boyacense* (julio 29 de 1908, ps. 1492 y 1493) se desprende lo siguiente: la necesidad de emprender una reforma catastral estaba relacionada con el interés de retomar elementos de los catastros de 1874, 1881 y 1887, al parecer muy bien estructurados, y de revivir el de 1899, pues no se confiaba en el existente en 1908. Después de éste, según el documento:

se rompió la tradición, se prescindió de los factores municipal y provincial, y se entró en el campo de tanteos confiando la confección del Catastro a tres caballeros de honradez a toda prueba, pero que ni disponían de los elementos indispensables para trasladarse a todos los Municipios del Departamento, ni estaban en capacidad de apreciar todas las condiciones que determinan en cada localidad el valor de la propiedad raíz; y fue entonces cuando se introdujo en ese campo la política, mal consejera en asuntos de administración y no siempre buen conductor en el campo de la justicia.

A su vez, el catastro elaborado por medio del Decreto 34 no era del todo adecuado, sin embargo, se veía conveniente mantenerlo para no comprometer la recaudación de impuestos, y por ende, el presupuesto siguiente. Se hablaba entonces de recolectar las sumas que se pagaban en 1899, superiores a las de 1907 pero inferiores a las de 1908.

La idea era hacerlo más justo, mientras se mejoraba mediante la intervención de las Juntas de Catastro²³, encargadas de las reclamaciones. La prensa oficial destacó la normativa expedida para todo el departamento, y el periódico *La Labor* publicó varias notas cuyo fin fue hacer más "didáctico" y comprensible el tema entre el público.

Los catastros estaban en formación, lo cual implicaba la suspensión del cobro directo del impuesto hasta que estuvieran listos, según el Decreto 26 de febrero 13 de 1909 (*Gaceta Departamental de Tunja*, Año I, Serie I, nro. 15, marzo 3 de 1909, pg. 114). Como consecuencia de esta medida se creó la Tesorería Departamental, mediante el Decreto 108 de julio 1 de 1909 (*Gaceta Departamental de Tunja*, Año I, Serie I, nro. 33, julio 13 de 1909, pg. 259).

En conformidad con la Ordenanza 19 de 1914, el municipio estaba obligado a levantar el catastro, para lo cual se creó la Junta de Catastro. Según el Acuerdo 9 del 27 de julio de 1916, este ente nombraría comisionados y auxiliares con el fin de verificar las "fincas" existentes, los

nombres de sus dueños, su situación, mutaciones y valor comercial. A partir de tales datos, determinaría el avalúo definitivo y cumpliría su cometido de consolidar el catastro municipal.

Por otra parte, los primeros reglamentos de construcción estuvieron asociados a obras de higiene, frente que adquirió relevancia en los años iniciales del siglo.

Resulta interesante la normativa relacionada con la dotación de agua y alcantarillado, como también con las normas de instalación para los propietarios, según lo estipulado en el Acuerdo 7 del 29 de agosto de 1917, por el cual se dictaron "algunas disposiciones en relación con los servicios de Acueducto y Alcantarillado". La medida consideraba que en vista de la carencia de estos servicios, cuyo funcionamiento debía ser complementario, los trabajos del acueducto se iniciarían en breve. Del mismo modo, enfatizaba que una vez establecido, se requería su buen uso. Para ello, en el Artículo 1 acordaba la posibilidad de instalarlo en cada casa, una vez el alcantarillado estuviera listo²⁴.

²³ El Decreto 12 de 1905 organizó la Junta Central de Catastro.

²⁴ Según el Artículo 2, en las fincas urbanas destinadas a habitaciones, los propietarios estaban obligados a "hacer la instalación higiénica de dos (2) excusados; ambos inodoros; uno para la familia y otro a la turca, para sirvientes; un (1) lavadero, un baño regadera, un sumidero o derramador de las aguas sobrantes de la cocina a doble sifón". El Artículo 3 señalaba la necesidad de conducir las aguas negras y lluvias en tubos de gres cerámico, y el 4 puntualizaba que no se admitían caños de ladrillo u otros cuyo diseño no garantizara la impermeabilidad. El 6 obligaba a construir tanques altos de almacenamiento para depositar el agua proveniente del acueducto. Por su parte, el 8 especificaba: "En los colegios, cuarteles, cárceles y demás

Las normas estaban ligadas a lo que el gobierno nacional, por conducto de la Junta Central de Higiene, había dispuesto en 1918 al expedir el Acuerdo 40. En esta disposición se recalca la necesidad de empezar una construcción

solo después de haber obtenido el permiso de la autoridad competente. Además, se dictaban reglamentaciones urbanas y arquitectónicas orientadas al saneamiento²⁵.

edificios en que hubiera un considerable número de habitantes, el depósito debe tener al menos dos metros cúbicos de capacidad". Además, en dichos lugares se harían excusados a la turca con carácter de servicio público. Mediante el 10 se reglamentaba la ventilación de las alcantarillas a través de chimeneas adosadas a los muros. Finalmente, el 13 advertía: "Las contravenciones a estas disposiciones se multarán con uno a diez pesos oro».

²⁵ El Capítulo I de la mencionada Norma contenía las disposiciones generales. Entre éstas, se reglamentó que toda construcción solo podía emprenderse cuando contara con el permiso del Alcalde o corregidor, mediante planos completos cuya revisión correría a cargo de la autoridad sanitaria o el mismo mandatario municipal, si no existiese la referida autoridad (Médico Municipal, Médico de Sanidad, Director de Higiene Departamental o Junta Central de Higiene). Asimismo, no se admitirían modificaciones a los planos aprobados y si tales cambios llegaran a proyectarse, era preciso obtener una reautorización, pues si se incorporaran sin el respectivo visto bueno darían lugar a multa. Al concluir las obras era ineludible avisar para que se hiciera una inspección de las mismas y se verificara el cumplimiento de las condiciones sanitarias. El Capítulo II, dedicado a calles y plazas, establecía un ancho mínimo de 15 metros para las primeras, las cuales debían ser lo más rectas posibles, construidas con materiales facultados para facilitar el aseo y sin depresiones, en aras de evitar la formación de charcos. Para ensanches de lotes de nueve hectáreas era necesario dejar plaza pública de mínimo una hectárea, y de allí en adelante en proporción. Los árboles podían sembrarse en avenidas y parques, a una distancia mínima de cuatro metros de las casas. El III reglamentaba la altura de las edificaciones en función del ancho de las calles. El IV mencionaba la importancia de sanear y aislar los suelos con el fin de evitar el contacto con humedades externas. El V destinaba un porcentaje del 16% del terreno para patios, al tiempo que definía las medidas mínimas de las áreas de una edificación, conforme a sus características, así como los parámetros de desagüe y ventilación. El VI determinaba varios puntos inherentes a las habitaciones: no podían construirse en sótanos, la iluminación y la ventilación habrían de ser naturales, su capacidad estaría en función del cubicaje, se procuraría una aireación suficiente en ellas, los materiales de sus pisos y paredes debían ser lavables, y era prioritario evitar cualquier comunicación con fuentes emisoras de tóxicos. El VII disponía especificaciones para otros espacios: cocinas y chimeneas dotadas con los elementos apropiados para extraer humos; escaleras, cuartos de ropas y lavaderos con sifones suficientes; baño con excusado inodoro por cada 12 personas; tuberías de cobre con anchos adecuados para evitar represamientos de las aguas; aljibes y cisternas distantes de los sanitarios; canales acondicionados para recoger las aguas lluvias, pues en el manejo de éstas era fundamental evitar el contacto con el suelo; en caso de contar

En relación con el Reglamento de Construcciones para la ciudad, expedido mediante el Acuerdo 25 de septiembre 25 de 1930, posiblemente fue determinado por la norma nacional. Dicho Reglamento decía:

Artículo 1. Toda persona que pretenda construir o reformar sustancialmente un edificio con frente a una vía debe solicitar licencia de la Alcaldía, hacer un plano de la construcción que se proyecta y presentarlo al ingeniero para su estudio y al Personero Municipal para su aprobación.

Artículo 2. En las calles existentes no se puede construir ni reconstruir sin guardar la distancia debida de 6 metros a partir del eje de la calle.

Artículo 3. Queda prohibida la edificación de casas y enramadas pajizas dentro de la ciudad; también queda prohibida la reparación de techos de las existentes, a no ser que dicha reparación consista en la sustitución de los techos de paja por tejas o latón (...)

Artículo 5. Las fachadas de los edificios deben tener 4 metros 80 centímetros como mínimo de altura, y las puertas 2.50 metros como mínimo y 1.20 de ancho.

Artículo 6. Los aleros de los tejados nunca podrán tener más de 60 cm. de ancho. Las molduras, aleros, cornizas (sic) u otros cuerpos salientes, tendrán suficiente inclinación para evitar el estancamiento de aguas.

Artículo 7. Ningún edificio particular podrá tener escalones en la calle para su entrada (...).

Artículo 8. A una altura menor de 4 metros no puede haber saliente de más de 15 cm. sobre el paramento exterior de los muros.

Artículo 9. No pueden construirse canales que viertan las aguas sobre la superficie de las calles y plazas (...)

Artículo 10. No pueden construirse tubos de chimenea o de aereación (sic) sobre la pared de la fachada y estos deben elevarse por lo menos 2 metros por encima del techo (...)

con acueducto, dicha estructura no podía cruzarse con las cañerías, y éstas, a su vez, debían ser herméticas; las conducciones de agua o alcantarillado exigían ser distribuidas "científicamente"; las tiendas requerían un mínimo de 36 m³, ventilación asegurada y excusado. El VIII, concerniente a edificios especiales, prohibía la ubicación de habitaciones colectivas en pasajes, pues cada pieza demandaba su propia independencia; para fábricas y talleres, ordenaba su chequeo por parte de una autoridad sanitaria; las iglesias se registrarían por lo dictaminado en el Acuerdo 32 de 1917, proferido por la Junta Central de Higiene. El IX se dedicaba a la pertinencia de conservar los edificios en buen estado, aseados y pintados, como también de controlar aquellos ruinosos o infectados, y si era el caso, proceder a su demolición tras el concepto previo de expertos. De acuerdo con el X, se impedía ocupar construcciones nuevas o antiguas que contravinieran las normas de higiene, si bien esta reglamentación no reemplazaría los lineamientos orientados a regular las especificidades de cada municipio, salvo si las disposiciones se contradecían. El XI puntualizaba en las penas, multas o arresto para los infractores. El texto, firmado en Bogotá el 10 de junio de 1918, fue publicado en el nro. 16.462 del *Diario Oficial* (Cfr. *El Boyacense*, Año IX, nro. 708, diciembre 6 de 1918, ps. 689 a 691).

Artículo 14. Toda calle nueva tendrá una anchura mínima de 15 metros.

Artículo 15. El ancho de las aceras en las calles nuevas será de 2 metros como mínimo (...)

Artículo 19. Cualquier urbanización de barrios nuevos deberá someterse a las prescripciones indicadas en los artículos anteriores y siguientes, sin las cuales el Alcalde no permitirá que se lleven adelante. (...)

Artículo 20. El interesado solicitará permiso del Concejo Municipal para llevar a cabo una urbanización, indicando el nombre del barrio y acompañará la solicitud con una copia en papel fuerte del plano topográfico acotado del terreno en que vaya a hacerse la urbanización.

Artículo 21. El plano contendrá, además de la proyección horizontal: a) plano general del terreno con demarcación de calles, plazas, avenidas y locales para escuelas públicas; b) perfiles y proyectos de rasantes de las calles y carreras, tomando cotas de diez metros; c) El número de metros cuadrados del lote que se va a urbanizar, el de las calles, plazas y avenidas y el de los lotes que se destinen a las edificaciones.

Artículo 22. El Concejo hará estudiar los planos de urbanización por el Ingeniero Municipal, y de acuerdo con el informe respectivo, les impartirá su aprobación si fuere el caso. Sin estos requisitos el interesado no puede abrir las calles ni demarcar los lotes.

Artículo 23. Las calles tendrán una anchura mínima de quince metros.

Artículo 24. Las plazas tendrán una superficie de seis mil cuatrocientos metros cuadrados.

Artículo 25. En toda urbanización se cederán lotes para escuelas. Estos lotes tendrán una superficie de dos mil metros cuadrados.

Artículo 26. Las zonas de calles, plazas y lotes para escuelas, las cederá el interesado al Municipio por escritura pública (...)

Art. 27. Las anteriores disposiciones se tendrán en cuenta hasta donde lo permita la extensión del terreno que se trata de urbanizar a juicio del Concejo y previo informe del Ingeniero Municipal.

Otras normas que vale la pena indicar, menos globales y más específicas, son:

- Resolución 2 del 3 de enero de 1908, publicada en el nro. 1459 de *El Boyacense* (Año XXII, enero 13 de 1908, p. 1207):

por la cual se prohíbe el tránsito de carros de eje fijo por las calles de Tunja, y que sólo pueden transitar carros particulares resortados que paguen un impuesto por ello, para lo cual deben matricularse. Lo anterior por el deterioro que sufren las calles y que los recursos para su arreglo corren a cargo del Departamento que no los tiene.

- Recomendaciones para incrementar los impuestos a lotes vacíos y casas en ruina que ameritaran una intervención prioritaria. Fueron publicadas en el nro. 4 de *La Labor* (enero 31 de 1908, p. 14). Estas advertencias solo se pusieron en marcha tras la expedición del Acuerdo 8 del 6 de julio de 1916, "por el cual se reglamenta el impuesto sobre ruinas y andamios, se prohíbe el uso de vías públicas como depósito de materiales o

escombros por más de un mes y se prohíben las construcciones provisionales"²⁶. Según el Artículo 1 del mencionado Acuerdo, por ruina se entendían las edificaciones deterioradas y en riesgo de desplomarse, en tanto que el Artículo 2 extendía la denominación

a aquellas en construcción pero suspendidas por más de un año.

- Acuerdo 3 del 28 de noviembre de 1917. Estableció y reorganizó definitivamente el impuesto de alumbrado, aseo y vigilancia de la Ciudad²⁷.

²⁶ En el Artículo 3 de este Acuerdo se tasó el impuesto en 10 pesos mensuales para quien tuviera en ruinas inmuebles próximos (ocho cuadras) a la Plaza de Bolívar (literal a) y en tres pesos para las situadas en el resto de la ciudad (literal b). De manera análoga se procedió con los andamios: cuatro pesos mensuales para los ubicados en las ocho cuadras más cercanas al mismo lugar (literal c) y dos pesos en otros sectores (literal d). El Artículo 5 prohibió depositar escombros en las vías públicas por más de 30 días, y materiales que entorpecieran el tránsito por más de tres, salvo en los casos autorizados por el Alcalde, para los cuales se cobraría una suma de 50 centavos diarios. El 6 conminaba a concluir toda excavación en las calles, so pena de multas y sanciones. De acuerdo con el 7, las obras debían presentar sus fachadas definitivas desde el momento mismo de la construcción. El 8 eximía del pago de estos impuestos a: comunidades religiosas; asociaciones mendicantes, de caridad y beneficencia; ciudadanos con rentas inferiores a 80 pesos mensuales y edificios públicos, para obreros y destinados al bien colectivo.

²⁷ Los primeros ocho artículos de este Acuerdo eran iguales a los del Acuerdo 8 del 6 de julio de 1916. De manera complementaria se incluyeron otros artículos: el 18 estableció la División de Calles y Carreras de que trataba el Acuerdo 6 de 1916. Dicha dependencia verificaría el aseo general y la recolección de basuras de las casas y demás localidades. De tal modo se procedería en armonía con la Resolución 17 del 1 de noviembre de 1917, dictada por la Alcaldía, aunque se incorporarían dos modificaciones: 1. Habría seis secciones de aseo, cada una compuesta por cuatro barrenderos bajo la inmediata vigilancia de un agente de policía; 2^a. Para recoger las basuras en las localidades de las calles y carreras, se destinarían cuatro carros tirados por caballos y atendidos por un peón o cuadrillero y un agente de policía. A su vez, otros dos carros impulsados por bueyes y con el mismo personal, se encargarían de los desechos en las vías públicas. El Artículo 23 calificó como obligatorio que los ciudadanos alistarán los desperdicios en cajones o sacos apropiados para recibir dos veces por semana, en los horarios asignados, el servicio. El 24 presentó una aclaración: las personas podían llevar directamente la basura al muladar, pero ello no exoneraba el pago del impuesto de aseo. El 25 especificó que los desechos de construcción, al no ser considerados basura, no serían recogidos y su traslado al muladar correría a cargo de los interesados. El 28 prohibió la botadura de desperdicios por fuera de los lugares asignados oficialmente. El 29 señaló la necesidad de completar la nomenclatura con el fin de facilitar la prestación del servicio y facultó al alcalde para celebrar los contratos destinados a ese fin. El 32 definió las responsabilidades del Inspector General de Aseo y Vigilancia: revisar las condiciones de higiene e identificar a quienes infringieran las medidas.

- Resolución del Director Nacional de Obras Públicas, en la cual se “dictaminan los planos que deben acompañar a las obras construidas fuera de la capital de la república”. Esta disposición se expidió en conformidad con las atribuciones conferidas por el Decreto 950 de 1908, aparecido en la *Gaceta Departamental de Tunja* (Año I, Serie I, nro. 8, diciembre 22 de 1908, p. 58).
- La necesidad de instituir una Inspección de tráfico es denunciada en los nros. 27 (febrero 4 de 1927) y 28 (febrero 11) del periódico Boyacá. El 14 de marzo del mismo año, el Concejo expidió el Acuerdo 3, que en su Artículo 3 precisaba: “todo transeúnte, gañán, auriga, ciclista y chauffeur que haya de traficar dentro del municipio, queda en la obligación de presentarse en la oficina de tránsito de esta ciudad, quedando sujetos a la legislación penal y civil de este departamento”. El 3 de junio, mediante el Acuerdo 7, se dictó un reglamento de tráfico²⁸.
- Cabe indicar que la Ordenanza 8 de abril 13 de 1928, dictó disposiciones acerca de la protección de bosques y aguas. En su Artículo 1 prohibió la tala a 30 metros a cada lado de los ríos, a 10 en los arroyos y a 100 en las cabeceras de estos cuerpos de agua. La medida se publicó en el nro. 1233 de El Boyacense (abril 27 de 1928, ps. 89 y 90).

No obstante, al evaluar lo realmente sucedido en la ciudad, es fácil determinar el incumplimiento de varias de estas providencias.

La creación de juntas de embellecimiento y ornato fue habitual, en especial cuando se acercaban fechas importantes. Adoptaban este u otro nombre similar, y recibían el encargo de definir las inversiones, promover y hacer seguimiento a las obras proyectadas. Así, respecto a la que fue creada en 1921, en el nro. 127 de *Boyacá Liberal* (Año III, Serie XII, junio 17 de 1921, p. 1), se decía: “propenderá por la formación de

²⁸ En dicho Acuerdo se contemplaban los siguientes puntos:

- 1) La oficina de tránsito debe llevar registro de matrículas de carros, coches, autobuses, camiones, bicicletas, motocicletas;
- 2) [Una de sus funciones es] extender pase que los acredite, a los conductores, hábiles para el manejo del vehículo en cuestión;
- 3) Queda prohibido correr caballos o adiestrarlos dentro del perímetro de la ciudad;
- 4) Queda prohibido a los conductores de carros vestir ruana y hacer trabajar a animales extremadamente flacos;
- 5) Se prohíbe que un conductor lleve más de cinco animales;
- 6) Queda prohibido que anden animales sueltos dentro de la ciudad.

jardines, avenidas y paseos públicos y ordenará siembra, poda y corte de árboles donde sea conveniente”.

En 1924 se creó otra junta permanente, conformada por personas reconocidas y honorables, cuyo propósito fue fomentar el desarrollo de la industria pecuaria en el departamento. También le fue asignada la tarea de embellecer los espacios urbanos, recomendar ensanches, realizar parques y establecer las reglas de urbanidad (Mensaje del Gobernador a la Asamblea de Boyacá, 1924).

La delimitación del perímetro urbano fue otro tema sobresaliente para la incipiente planificación de la época. El Acuerdo 9 de junio 13 de 1932, que a su vez modificó al Acuerdo 17 de septiembre 24 de 1925, mencionaba que el área fijada para la construcción no era acorde con las necesidades del progreso²⁹.

Hacia 1933, ante la necesidad de planificar las obras con las cuales se celebraría el IV Centenario de la ciudad, se mencionó por primera vez la pertinencia de elaborar un verdadero plan urbano. Así quedó consignado en el nro. 30 de *El Martillo* (Año I, octubre 27 de 1933):

Nosotros estamos de acuerdo en creer que aparte del movimiento comercial que le puede llegar con motivo de las nuevas vías de que habla el doctor Gómez, Tunja debe iniciar de una manera efectiva y ordenada, de acuerdo con sus capacidades y bajo un plan debidamente estudiado, las obras de mayor necesidad que sirvan al mismo tiempo de ornato y por consiguiente, le den una presentación digna al celebrar el cuarto centenario de su fundación.

Desde ese momento fueron varias las reflexiones planteadas en torno a la formulación de planes que propiciaran un mejor manejo de los dineros públicos:

- Un proyecto de Ordenanza Departamental, destinado a la preparación de un Plan Quinquenal de Obras Públicas, que según la exposición de motivos, permitiría pensar a largo plazo el destino de las inversiones, culminar las obras y evitar el derroche de las partidas. (*Anales de la Asamblea de Boyacá*, Año XXIII, Serie I, nro. 16, mayo 9 de 1936, ps. 126, 127).
- En una columna titulada “Vida Municipal”, aparecida en el nro. 42 del periódico *Trinchera* (junio 11 de 1937) se mencionó la apropiación de recursos para las obras del IV Centenario, y simultáneamente, la carencia de un

²⁹ En el Acuerdo 9, el perímetro se fijó así: “El punto del Río Chulo cercano a la casa del señor don Alejandro Castro, línea recta al occidente pasando por la casa denominada “Siveria” hasta encontrar la zanja que conduce a la ciudad las aguas de “Barón”, de allí una recta al norte a dar a la Capilla de San Lázaro, de allí otra línea recta a dar al Río de la Vega, pasando por la casa de las señoritas Cárdenas Acosta, desciende el cauce de este río hasta su confluencia con el Río Chulo y éste arriba a su primer lindero o punto de partida.”

programa que llevara a visualizar la ciudad futura: “nos hallamos ante la situación anormal de que no obstante tener cómo hacerlo, no se pueden iniciar los trabajos por falta de estudios y de preparación previa para iniciar el desarrollo de un plan general que todavía no está acordado.”

- También en 1937, con motivo de la instalación del nuevo Concejo Municipal, en el nro. 61 de *Trinchera* (octubre 29 de 1937) se anotó: “hay una intención de dotar al municipio de un plan científico de administración que haga posible su progreso en todos los órdenes”.

4. INFRAESTRUCTURAS: CARRETERAS Y LÍNEAS DE FERROCARRIL

Este capítulo busca compendiar el proceso de construcción de las infraestructuras de comunicación que incidieron en la morfología de Tunja. No se trata de un trabajo exhaustivo sobre la historia regional del ferrocarril o de los transportes en Colombia³⁰, pero sí vislumbra los diferentes intereses en juego, la obstaculización de las acciones, las demoras sufridas y el despilfarro de los dineros públicos, situación resultante de la improvisación con la cual se desarrollaron los contratos. Claro está que tales realidades no fueron exclusivas de la capital boyacense, pues como lo plantea Aprile (1992) se registraron de manera análoga en todo el país.

No son abundantes las notas de prensa relacionadas con la promesa de grandes propuestas de infraestructura para la ciudad. Aun así, es posible resaltar algunas en las que se revelan expresiones de ilusión, optimismo y agradecimiento:

- Telegrama presidencial referente al contrato del Ferrocarril del Tundama, tramo Nemocción (Cundinamarca) - Santa Rosa (Tundama), cuyo trazado pasaría por Tunja. Al comunicado se sumaron varios mensajes que denotaban entusiasmo y gratitud hacia el General Rafael Reyes (nacido en Santa Rosa de Viterbo) a quien se debía la gestión (*La Administración*, Año I, Serie I, nro. 7, febrero 8 de 1907).

³⁰ En 1920, Alfredo Ortega escribió *Ferrocarriles Colombianos*, libro en que realizó una interesante radiografía de lo sucedido hasta ese momento en el país en materia ferroviaria. No se encuentran referencias importantes de las vías relacionadas con Boyacá, pues su desarrollo pasaba por un estancamiento. Otra valiosa obra histórica es *Los ferrocarriles de Colombia en 1925-1926*, de Paulo Escobar, estudio de 1926 que incluyó una descripción de 1800 Km. correspondientes a 20 líneas en explotación y construcción. En 2005, Alfredo Bateman publicó *Historia de los ferrocarriles de Colombia*, y en 2008 apareció *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*, trabajo de Gustavo Pérez.

- Aviso que informaba acerca de la Gran Carretera Central, las sumas invertidas en las secciones terminadas y cuánto se había adelantado (*La Administración*, Año I, Serie I, nro. 3, enero 11 de 1907).
- Solicitud del gobierno nacional a las gobernaciones en el sentido de nombrar un representante que se entendiera con el Ministerio de Obras. La finalidad de este nexo era facilitar la apertura de carreteras departamentales con fondos del tesoro nacional, en calidad de préstamo de rentas futuras (*La Administración*, Año I, Serie II, nro. 24, junio 14 de 1907).

De acuerdo con las noticias publicadas, se infiere que los grandes proyectos de comunicaciones terrestres entre Tunja y otras poblaciones, cuya construcción podía afectar la morfología de la ciudad, eran: Ferrocarril del Nordeste, Ferrocarril del Carare y Carretera Central del Norte.

Los ferrocarriles de la época adquirieron diferentes nombres, de acuerdo con las concesiones otorgadas en distintos momentos para su construcción.

La Ley 119 del 10 de diciembre de 1913 autorizó al gobierno la apertura del trayecto del Ferrocarril del Norte, desde Nemocón hasta

el río Magdalena. Esta línea cruzaría por Chiquinquirá, mientras que otro tramo, cuyo destino serían las poblaciones de Pamplona y Cúcuta, pasaría por Tunja, Santa Rosa de Viterbo y Soatá. Los derechos del segmento Nemocón - Zipaquirá se entregarían en concesión a la *Northern Railway Company*, según se informaba en el nro. 327 de *El Boyacense* (septiembre 28 de 1914, ps. 2707, 2708).

Respecto al Ferrocarril del Carare, mediante la Ordenanza 41 del 2 de mayo de 1912, la Asamblea de Boyacá avaló una línea que uniría a Tunja con Santander, en aras de lograr una conexión con un punto navegable del Río Carare. El departamento invertiría 10.000 pesos en esta tarea (*El Boyacense*, nro. 143, mayo 23 de 1912, p. 1237). Al año siguiente se celebró un contrato para dos vías férreas que pasarían por Tunja, de acuerdo con lo anunciado por *El Boyacense* en su edición 285 (febrero 24 de 1914, p. 2372).

A través de la ruta Nemocón - Chiquinquirá del Ferrocarril del Norte, también se pretendía lograr un enlace con el Ferrocarril de Antioquia. Por tal razón, *El Boyacense* expresaba: "es quizá la obra de más importancia comercial y militar que en el centro del país pudiera promover y defender cualquier gobierno que quiera llamarse progresista" (Nro. 331, octubre 10 de 1914, p. 2745).

La Ley 43 de octubre 26 de 1914 autorizó dos vías férreas, una de ellas, posiblemente la del Carare³¹. En 1915 se suscribió un contrato para su construcción, el cual contemplaba los tramos Tunja - Chiquinquirá y Moniquirá - Vé-

lez³². Notas de prensa como la aparecida en el nro. 36 de El Deber (mayo 2 de 1919) testimonian la constitución de una empresa orientada a esta obra, pues se mencionan datos de la asamblea general de accionistas. Igualmente,

³¹ La línea partiría de Tunja hacia las provincias de Centro, Ricaurte y Vélez en Santander, para conectar finalmente con el río Magdalena. Los departamentos podrían emprender las obras por su cuenta y obtener subvenciones nacionales por kilómetro construido (República de Colombia, 1920: ps. 6-9).

³² De acuerdo con la información consignada en el contrato, firmado el 6 de octubre de 1915 entre la Gobernación de Boyacá y el señor José Medina Calderón, puede establecerse que:

- Existía un contrato original entre la Gobernación de Boyacá y los señores Medina Calderón y Francisco Pineda López (concesionarios) para la construcción y explotación de dos ferrocarriles: el de Tunja al río Magdalena y el de Cundinamarca a Soatá (Notaría 1 de Tunja, escritura 839 de noviembre 12 de 1913).
- Los concesionarios realizaron, con la aprobación de la Gobernación, varias cesiones a otras personas. Esta circunstancia derivó en la necesaria división del proyecto: el ferrocarril hacia el norte fue cedido al Sindicato del Ferrocarril del Nordeste (Notaría 4, escritura 168 de febrero 12 de 1914). Su trazado se describía así: "línea que partiendo de las fronteras de Boyacá con el Departamento de Cundinamarca debe prolongarse hasta Soatá, pasando por las poblaciones de Tunja, Paipa, Duitama, Santa Rosa de Viterbo y Belén de Cerinza, o por cerca de ellas, con ramal a Sogamoso" (*El Boyacense*, nro. 431, octubre 22 de 1915 p. 602). El Ferrocarril Occidental (desde Tunja hasta el río Magdalena) fue entregado al mismo Medina Calderón.
- Al parecer, existía un conflicto entre el Ferrocarril del Carare (aprobado por la Ley 43 de 1914) y el Ferrocarril Occidental, debido a un "paralelismo" o trazado cercano (distancia menor a 10 km entre uno y otro), en al menos 40 km. de extensión. Esta situación significaba la realización de dos costosas líneas que entrarían en una especie de competencia. Debido a ello y para evitar demandas y sobrecostos, fue necesario modificar el contrato original con el fin de que el concesionario - contratista ejecutara dos secciones: una entre Tunja, Sora, Cucaita y Sutamarchán, con terminación en Chiquinquirá; y otra en cercanías de Sutamarchán, que llegaría a inmediaciones de Moniquirá. En este último municipio se haría un empalme con la vía del Carare, para conectar así con el río Magdalena. Dicha sección quedaría a cargo del gobierno nacional y completaría la comunicación originalmente pensada entre la capital boyacense y la arteria fluvial.
- En el nuevo contrato se pactaron precios, plazos y otras condiciones, semejantes a las establecidas en los documentos previos. A su vez, según lo indicado en el nro. 431 de *El Boyacense* (octubre 22 de 1915, ps. 602-606), se acordó que los trabajos empezarían en Tunja.

otras dos leyes fueron promulgadas en esta dirección: la 60 de 1919, destinada a la ejecución del ferrocarril del Carare (según lo definido en la Ley 43 de 1914); y la 114 de 1919, que ordenaba la realización del ramal de Chiquinquirá al Carare (República de Colombia, 1920).

En reiteradas ocasiones, la prensa local insistió en la importancia del ferrocarril para el desarrollo de Boyacá. De ahí que en su nro. 114 (marzo 4 de 1921), el periódico *Boyacá Liberal* haya denunciado las demoras observadas en la puesta en funcionamiento de las líneas que venían siendo mencionadas desde 1912. A partir de 1922 se depositaron más esperanzas en el Ferrocarril del Norte que en el del Carare. Esto se refleja en las notas publicadas, tanto en el nro. 166 del mismo medio (abril 29), como en el nro. 4 de *El Heraldo* (febrero 16 de 1923).

Un hecho resulta particular: a pesar de las dificultades, se construyó un equipamiento que en su momento fue identificado como estación del Ferrocarril del Carare. Su ubicación es fundamental para comprender la tendencia de crecimiento lineal que caracterizó al sector noroccidental de Tunja. Así, en 1925.

El ilustrísimo monseñor Maldonado (...) se hizo conducir a la estación del Ferrocarril del Carare con el objeto de bendecir la primera locomotora. Efectuada la imponente ceremonia, púsose aquélla en movimiento para recorrer el trayecto enrielado. El doctor Tobías Monroy, en nombre de la municipalidad de Tunja, pronunció allí un discurso cuyas frases rebosaron de gratitud hacia los benefactores del departamento y hacia el gerente, ingenieros y demás trabajadores de la redentora obra (Junta Departamental de Ferias y Mejoras Públicas, 1925, p. 31)

Figura 9.
La primera locomotora del ferrocarril del Carare en 1925



Fuente: Junta Departamental de Ferias y Mejoras Públicas (1925)

Figura 10.
**La estación del Ferrocarril del Carare y
la Plaza de Mercado**



Fuente: Aerofotografías IGAC, 1939

Pero solo se completó un pequeño tramo. Los problemas para terminar el Ferrocarril del Carare continuaron en los años siguientes, surgieron graves dificultades de financiación y se generaron serios debates en torno a la importancia de la obra y al desperdicio de los re-

ursos invertidos³³. En 1927, su alto costo fue denunciado por la prensa, que manifestaba su preferencia por destinar los recursos al Ferrocarril del Nordeste. Así se subrayaba en los nros. 44 (septiembre 9 de 1927) y 45 (septiembre 18) del periódico *Boyacá*. Finalmente, se determinó encaminar todos los fondos disponibles a la línea del Nordeste y se abandonó la del Carare. Ante esta decisión, la estación³⁴ levantada cambió sucesivamente de función: fue colegio, sede del Ministerio de Obras Públicas y de algunas dependencias de la Alcaldía Mayor³⁵.

En cuanto al Ferrocarril del Nordeste, su historia se caracterizó por demoras, cambios y conflictos de diversa naturaleza. Su mismo nombre es motivo de confusión, pues se le denominaba "de Boyacá", "Central del Norte" o "del Tundama". Sus orígenes se remontan a 1913, cuando la Ordenanza 58 aprobó el contrato entre la Gobernación y los señores Francisco Pineda López y José Medina Calderón para la construcción de dos líneas férreas en Boyacá³⁶.

³³ En 1927, el periódico *Boyacá* publicó numerosas notas en las que denunciaba el despilfarro.

³⁴ En 1925 se hizo esta descripción de la ubicación de la estación: "está localizada en el extremo occidental de la calle 6ª, o sea al comenzar ésta, que viene a ser la misma Calle Real y pasa por el costado sur de la Plaza de Bolívar" (Junta Departamental de Ferias y Mejoras Públicas 1925, p. 23).

³⁵ No se encontraron datos sobre el momento de la instalación allí del Ministerio de Obras Públicas o de otras dependencias.

³⁶ Dicha Ordenanza avaló la celebración del contrato en que los señores Pineda y Medina actuarían como concesionarios de dos tramos: uno para comunicar a Tunja con Cundinamarca y el norte de Boyacá (Soatá y Sogamoso), y otro, que puede entenderse como un precursor del

Luego, la Ordenanza 65 del mismo año modificó el contrato en lo referente a las condiciones técnicas que debían tenerse en cuenta para lograr una compatibilidad con los tramos de Cundinamarca y Santander³⁷. Asimismo, se puntualizó que los trabajos en Boyacá irían desde el río Magdalena hasta Chiquinquirá, y de la frontera con Cundinamarca hacia el norte. Con la culminación del tramo a Duitama se

iniciaría el ramal hasta Sogamoso (*El Boyacense*, nro. 256, octubre 1 de 1913, p. 2141).

Hacia 1916, una nueva enmienda del contrato, en la cual se planteaban variaciones a la línea en un punto comprendido entre Soatá y la frontera con Cundinamarca, generó un conflicto entre los concesionarios y la nación. El punto central de la discusión recaía en la necesidad

fallido Ferrocarril del Carare, pasaría por Chiquinquirá y llegaría al río Magdalena. El artículo IV fijaba las condiciones técnicas, cuyos términos se modificaron en varias oportunidades. El V señalaba un plazo de 10 meses para efectuar los planos y estudios, un año para iniciar la obra y siete más para culminarla. El XIII establecía una subvención de 10.000 pesos oro al concesionario por cada kilómetro puesto en servicio, además de la cesión de las tierras baldías, conforme a lo dispuesto en la Ley 68 de 1899 (*El Boyacense*, Año IV, nro. 236, junio 18 de 1913, ps. 1979-1982).

³⁷ En el nro. 256 de *El Boyacense* (octubre 1 de 1913), se indicaron los cambios en las condiciones técnicas, de acuerdo con lo plasmado en la Ordenanza 65 de aquel año:

- Ancho mínimo de los rieles: 762 mm.
- Rieles en acero, traviesas en guayacán.
- Máxima pendiente y mínimo radio para tren de 40 TN, velocidad de 20 km/hora.
- Balastaje con piedra triturada, 18 cm. de espesor, permeable y flexible.
- Transporte: 250 personas por tren de pasajeros o 40 TN en el de carga.
- Con 1ª, 2ª y 3ª clase, espacio para equipaje, carga, bestias y ganado.
- Estaciones acordes a la importancia de las poblaciones: 1ª clase: 300 m² cubiertos, como mínimo para pasajeros y oficinas, y 400 m² para carga; 2ª clase: 250 m² por 100 m², respectivamente.
- Puentes en hierro o acero.
- Concesionario a cargo de telégrafo y teléfonos.
- Para la expropiación, el concesionario presentaría planos a la gobernación. Indicaría los propietarios y las porciones de terreno que requiriera.
- Privilegio al contratista concesionario por 50 años.
- Porcentajes sobre producto bruto para el departamento:
1% a 10 años; 2% a los 15 años siguientes; 5% a los 25 años restantes.

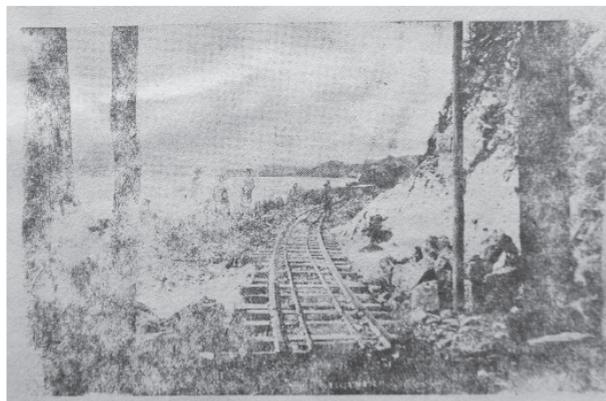
de construir dos vías muy similares para prestar el mismo servicio, pues desde el gobierno se había propuesto otro trazado, similar al de Pineda López. Para dilucidar la situación, una comisión técnica especializada estudió las diversas ordenanzas y normas, sin embargo, tras aducir poca claridad en los documentos de soporte, este equipo no formuló recomendaciones efectivas. Finalmente, se apoyó la contratación de Pineda López y se retomaron los trabajos. En el debate también participaron algunos diputados, quienes no encontraron incompatibilidad entre los dos ferrocarriles (República de Colombia, 1920).

Una nota publicada en el nro. 114 de *Boyacá Liberal* (Año III, Serie 9, marzo 4 de 1921), al dar cuenta de la reanudación de las obras, emitió un comentario crítico sobre el particular: "se reiniciarán los trabajos de esta importante vía de comunicación que nos someterá con yugo aún más suave a inclinar la cerviz bajo el peso de cierta compañía de transportes".

En 1922, en su nro. 166 (Año V, Serie XII, abril 29, ps. 1, 2), el mismo tabloide inició una campaña a favor de la conclusión del Ferrocarril del Nordeste, pues lo veía como una nueva esperanza ante la imposibilidad de realizar el del

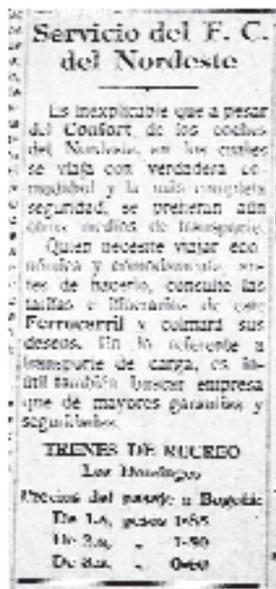
Carare. Los promotores de la iniciativa, al expresar que Boyacá era el único departamento relegado del comercio nacional al no poseer ni un metro de rieles, recalcan la necesidad de establecer acuerdos entre las diferentes partes, ya que muy poco se había avanzado tras nueve años de la suscripción del contrato original. En vista de este retraso, era preciso adoptar cierta flexibilidad para lograr modificaciones a la concesión asignada desde entonces. La idea fue respaldada por *El Herald* en su nro. 4 (Serie I, febrero 16 de 1923).

Figura 11.
Imagen del Ferrocarril del Norte a su paso por la Laguna de Fúquene



Fuente: *El Vigía* (Año IX, nro. 400, junio 16 de 1937)

Figura 12.
Aviso promocional de servicios del
Ferrocarril del Nordeste



Fuente: *El Surco* (Año III, nro. 90, junio 3 de 1932)

En 1927 se introdujeron más modificaciones al contrato original. El Sindicato del Ferrocarril del Nordeste (creado durante el prolongado desarrollo de las labores), cedió la concesión a la *Societé Natinale de Chemis de Fer en Colombie*³⁸. A su vez, se definió el paso del tren por Ventaquemada, Tunja, Paipa, Duitama, Sogamoso y Corrales, para encaminarlo luego a Santander. Se proyectó la apertura de ramales a Santa Rosa de Viterbo, Belén, Soatá, Guateque, Tenza y Garagoa en los años siguientes³⁹. En lo concerniente a las estaciones, se ratificó que debían enmarcarse en dos clases: la de Tunja sería de primera, por estar ubicada en la capital departamental⁴⁰. Asimismo, se decidió que la *Societé* quedaba obligada a entregar "a más tardar el doce (12) de agosto de mil novecientos veintiocho (1928), los planos del trazado definitivo de la línea" (Ferrocarril del Nordeste, 1927, p. 71). En octubre de 1931, dicha línea quedaría finalizada hasta Tunja.

Cabe señalar que los cambios al primer contrato fueron fijados por medio de las Ordenanzas

³⁸ La Ordenanza 64 de 1927 aprobó la modificación. Se consideró que la *Societé Natinale de Chemis de Fer en Colombie*, había adquirido la concesión con autorización de la Gobernación de Boyacá mediante una Resolución del 13 de marzo de 1926. Esta Sociedad también estaba a cargo de la construcción del ferrocarril en Cundinamarca.

³⁹ La Sociedad adquirió el compromiso de construir, en ocho años, un ramal a Guateque, Tenza y Garagoa. También se comprometió a llegar al departamento del Meta.

⁴⁰ Tal como se había definido en la Ordenanza 65 de 1913 (Artículo 4, literal k). De acuerdo con esta disposición, la importancia de las poblaciones determinaría dos clases de estaciones: de primera (300 m² para pasajeros y oficinas y 400 m² para carga, como áreas mínimas); y de segunda (250 m² por 100 m², respectivamente).

promulgadas a lo largo de los años: la 64 del 19 de julio de 1927, la 46 del 14 de junio de 1929 y la 24 del 3 de septiembre de 1931.

En medio de los numerosos vaivenes, entre las noticias recogidas por los medios informativos en relación con los avances efectivos de esta vía, pueden citarse:

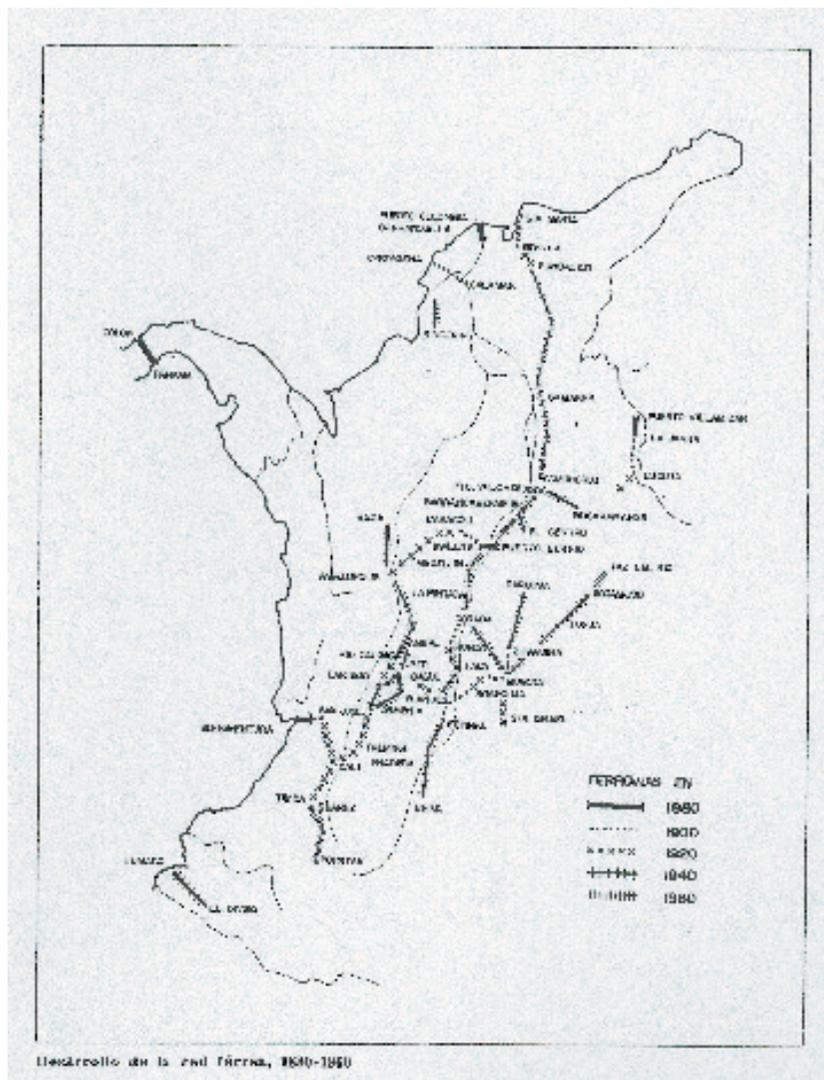
- Inauguración del tramo Bogotá - Tocancipá (*Boyacá*, Año 1, Serie 1. nro. 6, septiembre 9 de 1926).
- Instalación del campamento en el Puente de Boyacá (*Boyacá*, Año 1, Serie 1. nro. 8, septiembre 24 de 1926).
- Inauguración de la estación Gachancipá (*Boyacá*, Año 1, Serie 1, nro. 30, febrero 25 de 1927).
- Respaldo al proyecto mediante la decisión tomada por el gobernador de Boyacá, Nicolás García Samudio, en el sentido de firmar una escritura con la *Société* (*El Boyacense*, Año XIX, nro. 1226, enero 27 de 1928).

No se ha encontrado la fecha en que el Ferrocarril del Nordeste llegó a Tunja. Tampoco se ha precisado el momento de la construcción de sus estaciones en la ciudad. No obstante, el funcionamiento de éstas fue registrado en distintas notas de prensa. Dichos inmuebles fueron diseñados y erigidos por una firma belga, presuntamente la misma *Société* (Instituto Colombiano de Cultura, s.f., p. 8).

Después de la puesta en marcha del ferrocarril, se elaboraron reportes que dieron cuenta de sus operaciones. En uno de ellos, dirigido al Ministro de Industrias, fechado el 10 de febrero de 1934 y publicado en el nro. 6 de la revista *Propatria*, se mencionaron los movimientos efectuados y los precios de los artículos transportados. Con base en tales informaciones se deduce que, por esta vía, muchos kilos de mercancía salían de Boyacá, aunque pocos entraban.

Un proyecto de Ordenanza de 1937, aparecido en el nro. 18 de los *Anales de la Asamblea de Boyacá* (Año XXIV, julio 8 de 1937) buscó autorizar la realización de negociaciones con la *Société*, las cuales se relacionaban con el traspaso a la nación de los derechos sobre el Ferrocarril. Esta probabilidad se dificultó, debido a la existencia de deudas entre la empresa, el departamento y el Estado, tal como lo informó *Trinchera* en su edición 56 (septiembre 24 de 1937). Al respecto, en el nro. 436 de *El Vigía* (marzo 18 de 1938), se decía que si bien la transacción resultaba favorable para el gobierno central, no tendría el mismo carácter para el departamental, debido a los dineros que se adeudaban a éste por los rendimientos de la línea. En definitiva, el Senado de la República aprobó la compra de la vía, suceso también registrado por *El Vigía* en su nro. 462 (septiembre 23 de 1938).

Figura 13.
Mapa de la construcción de ferrocarriles colombianos

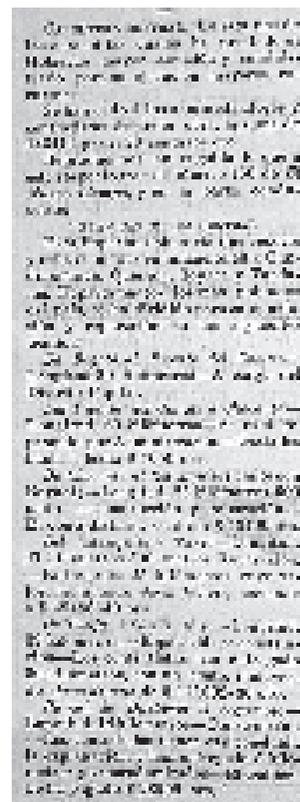


Fuente: Aprile - Ginset Jaques. *La ciudad Colombiana Vol. 2.* Bogotá: Popular 1992

De manera similar a lo sucedido con los ferrocarriles, numerosos comentarios periodísticos evidenciaron los avances y contrariedades en la construcción y adecuación de dos carreteras: la Central del Norte, que comunicaba a Tunja con Bogotá y el norte de Boyacá; y la del Carare⁴¹ proyectada para unir a la capital departamental con el río Magdalena.

Sobre la primera, en 1904 los ciudadanos de la región de Tundama presentaron una reclamación ante la Asamblea, con el fin de impulsar la continuación de los trabajos iniciados. En vista de esta situación, en la Ordenanza 16 del 19 de julio de aquel año, se dijo que el gobernador procedería “inmediatamente a dar cumplimiento al contrato celebrado el 7 de septiembre de 1899 entre los Sres. Pedro J. Reyes y Briceida Archila de Archila y el Secretario de Hacienda del Departamento, sobre compras de fajas de terreno para la carretera”.

Figura 14.
Aviso sobre la construcción de la gran carretera Central



Fuente: La Administración (Año I, Serie 1, nro. 3, enero 11 de 1907)

⁴¹ Cabe señalar que otro camino, el de Tunja a Medellín, es reseñado en varios informes, entre ellos, el dirigido por Domingo Salazar al Ministro de Obras Públicas. En este reporte se explicaba que las mayores dificultades se encontraban en el Territorio Vásquez (*El Boyacense*, nro. 331, octubre 10 de 1914, ps. 2744, 2745).

Figura 15.

Notas referidas a la carretera Central y al camino del Carare



Fuente: *El Clamor Público* (Año I, nro. 1, noviembre 25 de 1910, p. 4)

Figura 16.

Nota referida a la iniciación de trabajos de la variante de la carretera Central a su paso por Tunja



Fuente: *El Deber* (Año I, nro. 1, noviembre 1 de 1918)

En 1927, en el nro. 37 del periódico *Boyacá* (abril 29) se informó sobre las discusiones suscitadas en torno a una polémica: la poca utilidad y el alto costo del ferrocarril en comparación con las ventajas ofrecidas por las carreteras. Este tipo de debates explica, parcialmente, el paulatino interés por invertir mayores recursos en estas últimas.

Finalmente, tales vías adquirieron más importancia que las destinadas a los trenes. En este sentido, en Tunja sucedió algo semejante a lo ocurrido en el resto de Colombia en relación con el urbanismo y la arquitectura de carrilera, tal como lo expone Aprile (1992):

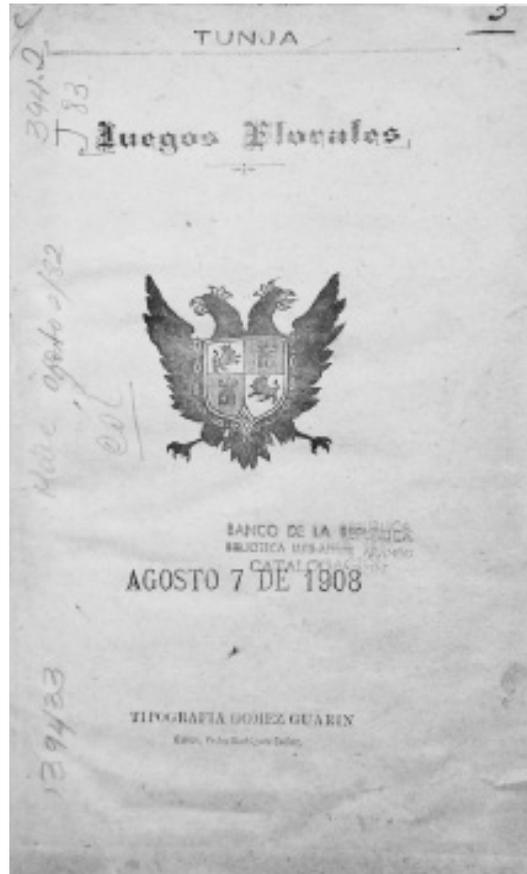
resulta más patético aun comprobar que algunos apologistas del transporte férreo estaban convencidos de que con el tren salían del feudalismo y penetraban por el portón frontal en el auténtico progreso del capitalismo, pero se quedaron en el umbral y no pasaron del zaguán.

(p. 212). En lo concerniente el valor preferencial de las carreteras sobre el ferrocarril, Aprile añade:

en estas circunstancias poco halagadoras, el tren nunca alcanzará más que un papel reducido y secundario en el conjunto de los modos de transporte y las redes de comunicaciones; víctima de ese temprano desprecio, la estación de ferrocarril tiene un limitado papel como hito de amoblamiento urbano (p. 214).

5. ANIVERSARIOS Y OBRAS PÚBLICAS

Figura 17.
Portada del libro publicado con motivo de la celebración de los juegos florales en Tunja, el 7 de agosto de 1908



Fuente: Juegos florales, 1908

Durante este periodo, las celebraciones de aniversarios significativos constituyeron un factor determinante para el crecimiento y transformación de la ciudad, pues tales efemérides incidieron notoriamente en la ejecución de obras de interés público. Fueron cuatro los momentos de mayor relevancia:

- El Centenario del grito de Independencia de la Nueva Granada, conmemoración prevista para el 20 de julio de 1910⁴².
- El Centenario de la Independencia de Tunja, en 1913⁴³.
- El Centenario de Boyacá, compuesto por los aniversarios de dos batallas: la del Pantano de Vargas y la de Boyacá. La fecha central de estos actos fue el 7 de agosto de 1919⁴⁴.
- El IV Centenario de la fundación hispánica de Tunja (6 de agosto de 1938).

⁴² El grito de Independencia de Colombia se dio en Santafé de Bogotá el 20 de julio de 1810.

⁴³ En una alocución firmada el 10 de diciembre de 1913, Manuel R. Vásquez, como gobernador de Boyacá, hizo un esbozo del significado de aquella proclamación:

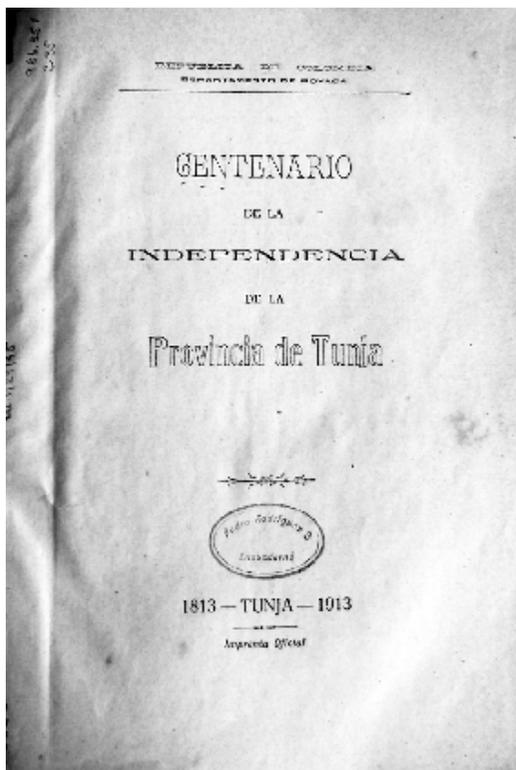
El 10 de diciembre de 1813 los 77 Delegados de todos los pueblos o Municipios de la Provincia de Tunja, declararon la Independencia de ésta respecto de España y de toda otra nación. Diez y ocho eclesiásticos que integraban la representación del país autorizaron con su firma y con su prestigio aquella noble Constitución, que abrió aquí la era de las libertades públicas indestructibles. Desde entonces, esta ciudad de Tunja pudo merecer el título de heroica, la honra de ser considerada como taller de la libertad, la envidiable fama de ser poderoso foco de patriotismo, como lo expresó el gran Bolívar algunos años después.

(Centenario de la Independencia de la Provincia de Tunja, 1913, p. 15).

El Acuerdo 1 del 9 de noviembre de 1913, expedido con motivo de este Centenario, estableció varios puntos para la conmemoración. Entre otros, se incluyeron los siguientes: realización de una sesión solemne en el Concejo, con la colocación de una placa de mármol en su sala; contratación de cuatro medallas de oro; elaboración de 25 vestidos para ser distribuidos entre los niños pobres. A su vez, el Artículo 6 enfatizó en el carácter de la ocasión: "Exítase (sic) de la manera más encarecida a todos los habitantes de la ciudad para que cada cual en la medida de sus fuerzas, contribuya a hacer de esta fiesta un verdadero certamen de civismo y cultura".

⁴⁴ La Batalla de Boyacá, ocurrida el 7 de agosto de 1919, en un momento culminante del proceso que ha sido denominado "Campana Libertadora de 1819", liderado por Simón Bolívar, fue decisiva para concluir la guerra de emancipación contra España en el actual territorio colombiano.

Figura 18.
Portada del libro publicado con motivo del primer centenario de Tunja en 1913



Fuente: *Centenario de la Independencia de la Provincia de Tunja* (1913)

Con relación al Centenario del grito de Independencia, el Acuerdo Departamental 9 del 22 de julio de 1908 dispuso la construcción de importantes obras en todos los municipios boyacenses, pues se trataba de la evocación de un episodio de gloria nacional. En el caso de Tunja, el Artículo 8 definió los proyectos que finalmente fueron concretados, aunque no para la fecha prevista⁴⁵: sección nueva del Colegio Boyacá, verja del parque Próspero Pinzón, biblioteca pública y gabinete de lectura, tanque y cañería del acueducto, Monumento de la Plaza de los Mártires.

La segunda festividad fue el Centenario de la Independencia de la antigua Provincia de Tunja. En la Ordenanza 60 de agosto 19 de 1913 se definieron los actos conmemorativos, entre los cuales se contemplaba la remodelación de algunas edificaciones ya existentes:

- Reforma al teatro. Este escenario fue adecuado en 77 días, sobre un edificio antiguo y derruido.
- Reforma al asilo de niños, patrocinada por la sociedad San Vicente de Paúl.
- Bendición de la primera piedra de la Estación Central del Ferrocarril de Boyacá.

⁴⁵ En una columna titulada "A propósito de la celebración del centenario", el nro. 19 de *La Linterna* (abril 22 de 1910) hizo una irónica crítica acerca de la entrega de las obras proyectadas:

se inaugurará un acueducto surtido con lágrimas, probablemente. En el Pozo del Olvido del Panóptico se colocarán una cadena y un poste nuevecitos. Se pondrán cerrojos magníficos en los solitarios. Se acabará de dañar la luz eléctrica y finalmente, se instalará una biblioteca compuesta con libros como *El liberalismo es pecado* y *El arte de crecer*, en 25 tomos.

- Apertura de los salones de cirugía en el Hospital de caridad⁴⁶.

Por su parte, el Centenario de Boyacá legó varias obras a Tunja. El Congreso de la República declaró el 7 agosto de 1919 como gran fiesta nacional y enfatizó que su celebración debía hacerse "con solemnidad y magnificencia". Al ser un evento significativo para todo el país, la nación expidió la Ley 8 de 1913. Boyacá, al ser el departamento en cuyo territorio se verificaron las batallas definitivas de la Independencia, fue tratado de manera especial, consideración que se hizo extensiva a su capital. De acuerdo con el Artículo 2 de la mencionada Ley, en la ciudad se promoverían diferentes actividades, entre ellas, la exposición nacional en ciencias, artes e industrias, para la cual se construirían "los pabellones necesarios, en disposición tal, que puedan utilizarse luego como plaza de mercado" (*El Boyacense*, nro. 265, octubre 15 de 1913, p. 2211). En efecto, tras la conclusión de la muestra los recintos fueron destinados para la finalidad referida, aunque su culminación definitiva solo se logró hacia 1939.

A su vez, el Concejo Municipal expidió el Acuerdo 5 del 11 de diciembre de 1917, enfocado en la "celebración del primer centenario de la Batalla

de Boyacá". En el texto se hacía hincapié en el deber de Tunja de transmitir a las generaciones futuras "el recuerdo de gratitud, de admiración y de respeto que el pueblo tunjano tributa al primer centenario de la Batalla de Boyacá, a los héroes que con su vida contribuyeron a la nacionalidad colombiana". Por lo tanto, en el Artículo 1 se planteaba la construcción de cinco obras que, se esperaba, fueran un legado para la posteridad: 1. Un local en el sector de Las Nieves, cuyo destino sería el de escuela pública; 2. Una verja y un parque en la plazoleta ubicada frente al cementerio, donde además se erigiría un busto a Gonzalo Suárez Rendón; 3. Un matadero público; 4. Una alameda entre El Bosque de la República y el punto denominado "El Moral". Además, se readecuaría el local de la escuela de niñas, con el fin de acondicionar sus dos pisos a las nuevas exigencias pedagógicas.

En el Artículo 5 se designaba a la Junta del Centenario como encargada de ejecutar los trabajos. El 6 indicaba que en cumplimiento de lo resuelto en la Ordenanza 20 de 1917 y gracias a un préstamo de 20.000 pesos concedido por la Gobernación, se pavimentaría la Plaza de Bolívar, se abrirían cuatro baños públicos y se dotaría de alcantarillado a la ciudad.

⁴⁶ En el discurso de inauguración de estos salones se revelan algunas ideas claves. Por una parte, el énfasis otorgado a la necesidad de disponer, para el servicio de la medicina, espacios modernos y acordes con los avances de la ciencia. De otro lado, la noción de "caridad" que está detrás de la obra, pues las instituciones hospitalarias eran referidas constantemente como sitios de beneficencia, no solo en Tunja, sino en varias ciudades. La descripción detallada de estas salas se encuentra en el libro *Centenario de la Independencia de la Provincia de Tunja* (1913).

Un año más tarde, en 1918, se manifestó un alto interés por sacar adelante estas obras, al igual que los compromisos sociales adquiridos para el Centenario de la Batalla de Boyacá. Asimismo, la puesta en marcha de los servicios de alcantarillado y acueducto motivó una preocupación por la higiene y el saneamiento⁴⁷.

No obstante, en un memorial dirigido por la Junta del Centenario al Congreso Nacional (documento mencionado por el Gobernador en su mensaje a la Asamblea de 1919), se elaboró un balance de lo poco que en realidad lograría entregarse de todo el programa planeado⁴⁸. Ante esta realidad, la atención se concentró en unos pocos frentes. Los resultados de tal decisión se observan en el siguiente cuadro.

Cuadro 10.
Comparativo entre obras planeadas y ejecutadas en Tunja para el centenario de la Batalla de Boyacá en 1919

Obras planeadas	Real ejecución
Edificio de la exposición, que luego sería plaza de mercado.	Significativo adelanto. Quedaron pendientes la cúpula, los pisos y desagües.
Edificio de la Asamblea	Adelanto pero no terminación
Bosque de la República	Adelanto pero no terminación
Parque de los Mártires	Adelanto pero no terminación
Arreglo del parque principal del Palacio de Justicia y de su claustro	Sin datos

⁴⁷ Sobre este particular es pertinente mencionar la creación de la Dirección Nacional de Higiene. El organismo expresó su intención de regular las construcciones para hacerlas más higiénicas.

⁴⁸ Al respecto, en el nro. 33 de *El Deber* (abril 4 de 1919) se afirmaba que la pavorosa crisis fiscal impedía a Boyacá realizar una celebración fastuosa, como era lo justo.

Obras planeadas	Real ejecución
Calles, asfaltados y Acerados	Ejecución de una alameda de 12 cuadras de largo, cuyo punto de partida era el Bosque de la República y se extendía por la Carretera Central. No hay datos suficientes acerca de asfaltados y Acerados.
Arreglos a la Casa Municipal, la Fuente Grande, la Fuente Chiquita, la cárcel y el teatro.	Ejecutados por el municipio.
Construcción del Parque Santander	No está indicado en los planes.

Fuente: la autora, a partir de los mensajes del gobernador a la Asamblea de Boyacá, años 1919 y 1920.

Otro paquete de medidas preparatorias para el Centenario fue incluido en el Acuerdo 23 del 13 de enero de 1919. Por su conducto se ordenó el embellecimiento de la ciudad y la construcción de aceras y andenes. Sin embargo, solo una reducida parte de estas proyecciones fue llevada a cabo⁴⁹.

La última conmemoración del periodo fue el IV Centenario de la fundación de Tunja. En 1928 se creó otra Junta de embellecimiento, con el propósito de aprestar a la capital departamental para el acontecimiento de 1939, según lo dictaminó la Ordenanza 32 del 10 de mayo de 1929⁵⁰. Pero una vez más se registraron diferencias entre lo planeado y lo ejecutado.

⁴⁹ Algunos ciudadanos, al sentirse afectados por las medidas, emprendieron múltiples protestas, se abstuvieron de entregar los aportes solicitados y lograron que el Tribunal Contencioso Administrativo dictaminara la nulidad del Acuerdo bajo el argumento de "lesión a particulares".

⁵⁰ El Artículo 1 de la Ordenanza decía: "Créase la Junta permanente que se llamará de embellecimiento de Tunja, compuesta por el Gobernador del Departamento, el Presidente del Centro de Historia, el Personero Municipal y un miembro delegado por el Concejo Municipal". La Junta tenía, entre otras, las siguientes funciones: solemnizar el Centenario, reunir antigüedades y curiosidades para el museo de la ciudad, organizar el museo departamental, adquirir el lote para la plaza de ferias, y conservar los escudos históricos de las fachadas de los edificios públicos.

Cuadro 11.
Comparativo entre obras planeadas y ejecutadas para el IV Centenario de Tunja en 1939

Obras planeadas	Real ejecución
Plaza de Mercado	Culminada
Plaza de Ferias	Culminada
Hospital	No ejecutado
Pavimentación de la Plaza de Bolívar.	Culminada
Apertura de una avenida que desde la Plaza de Bolívar fuera hasta la Escuela Normal.	Aunque esta avenida no fue inaugurada durante el periodo, se le dio el nombre de Olaya Herrera y en las aerofotografías se observan progresos visibles en su construcción.
Construcción de vivienda económica en el barrio Olaya Herrera.	Se edificaron varias viviendas, dirigidas a los obreros.
Pavimentación y arreglo de calles y alcantarillas, especialmente en los barrios obreros.	No hay datos.
Teatro municipal	Se efectuaron arreglos. Igualmente, se diseñó un proyecto para un nuevo teatro.
Batallón Bolívar, inaugurado en diciembre de 1939.	Sin datos previos que indiquen su planeamiento para la celebración.
Escuela Normal de Varones	Sin datos previos que indiquen su planeamiento para la celebración.
Construcción del Hotel centenario.	Sin datos previos que indiquen su planeamiento para la celebración.

Obras planeadas	Real ejecución
Inauguración de una Avenida denominada Eduardo Santos (posiblemente correspondía a la entrada a la ciudad por el sur).	Sin datos previos que indiquen su planeamiento para la celebración.
Edificio de teléfonos	Sin datos previos que indiquen su planeamiento para la celebración.

Fuente: la autora, a partir de: Anales de la Asamblea de Boyacá (Año XXIV, Serie I, nro. 3, mayo 19 de 1937, y nro. 21, julio 16 de 1937); Ordenanza 16 de 1937; Ordenanza 19 de 1938; El Boyacense (nro. 1716, julio 27 de 1938); Rojas (1939).

Las declaraciones concedidas a *El Tiempo* por el gobernador de Boyacá, Héctor José Vargas (reproducidas en algunos apartes por medios locales como *El Surco*), dan una idea de la magnitud de las obras:

Estarán terminadas para el 6 de agosto y significan la casi transformación de la ciudad. Se darán al servicio las plazas de mercado y de ferias; se ha pavimentado la Plaza de Bolívar y cincuenta mil metros cuadrados de las calles de la ciudad; se han construido un hotel, dos escuelas, un teatro, dos parques, un jardín y un barrio obrero; se inaugurarán un estadio y un circo popular.

También se adelanta la construcción de un hospital, de la escuela normal, de un orfanato y de los cuarteles; en total, se invertirán cerca de 1.200.000 pesos en obras construidas, dentro de una gran economía y llenando, al planearlas, las mayores necesidades de la ciudad (*El Surco*, Año III, nro. 138, mayo 12 de 1939, p. 1).

El siguiente mosaico resulta ilustrativo para señalar los cambios experimentados por Tunja con motivo de los 400 años de su fundación. Cabe indicar que varios de estos trabajos fueron cuestionados por el periódico *El Vigía*⁵¹.

⁵¹ En su nro. 491 (mayo 5 de 1939, ps. 1, 4 y 5), *El Vigía*, de filiación conservadora, denunció graves irregularidades en las obras del Centenario, en especial por los manejos del director de las mismas, el ingeniero Valvuela. Igualmente, registró el debate realizado en la Asamblea, en torno a los escandalosos contratos y la paralización de los trabajos. En esta discusión, el Secretario de Hacienda alegó un tinte político y se rehusó a contestar las preguntas formuladas. Posteriormente, en su edición 492 (mayo 12, ps. 1, 6, 7 y 8), el tabloide publicó una completa investigación, la cual fue presentada en varias notas, con títulos que pueden asimilarse a cargos: "El sensacional escándalo sobre las obras del cuarto Centenario"; "Texto íntegro del informe de la Comisión Investigadora"; "El terrible documento acusador que contiene gravísimos denuncios"; "Los manejos vergonzosos de los fondos del Centenario"; "El despilfarro, la ineptitud y el desconocimiento de las leyes"; "Negociados sin precedentes en los anales

Figura 19.
Mosaico de las obras del centenario,
objeto de los escándalos de *El Vigía*



Fuente: Rojas (1939)

boyacenses". Las acusaciones estuvieron sustentadas en los testimonios ofrecidos por el interventor, Enrique Caicedo. En el nro. siguiente (mayo 19), una columna tomada de *El Surco*, escrita por Juan C. Hernández, dejó entrever la posibilidad de que se estuviera orientando a la opinión en contra del gobierno liberal. La prensa de este partido no emitió declaraciones ni comentarios sobre los señalamientos difundidos. Así, han quedado grandes dudas acerca de si en realidad hubo manejos políticos en los cuestionamientos.

Finalmente llegó la fecha esperada. La algarabía fue mayúscula, la prensa -local y nacional- registró el hecho y se editaron álbumes y libros que dieron cuenta de las condiciones de los bienes históricos y de las nuevas obras⁵². Los artículos escritos se dedicaron, en su mayoría,

⁵² De acuerdo con los intereses de este estudio, se han resaltado las referencias y los trabajos que se relacionan a continuación:

- Para el editorialista de *El Espectador* (Año 62, nro. 9290, agosto 5 de 1939), tanto en Tunja como en el resto de Boyacá se registraban crecimientos y cambios considerables, si bien éstos no eran acelerados y procuraban preservar elementos tradicionales.
- *El Tiempo*, en su nro. 10005 (Año XXIX, agosto 5 de 1939) anunció las diferentes inauguraciones: dos exposiciones de arte, los juegos deportivos, la plaza de mercado, los edificios escolares, la Avenida Eduardo Santos, el estadio municipal y el Teatro Cultural. A su vez, comentó la solución dada al problema del alojamiento y destacó el gran ánimo que se percibía en la ciudad.
- *El Vigía* hizo de su nro. 500, aparecido el 6 de agosto de 1939, una edición extraordinaria de 12 páginas, en la cual incluyó mosaico fotográfico, escudos, personajes y artículos referentes a la tradición tunjana. Dado su carácter conservador y católico, exaltó las obras del clero: "Los gobiernos eclesiástico y civil son acreedores al aplauso unánime de la ciudadanía por las obras de embellecimiento en la ciudad con motivo del Cuarto Centenario" (p. 4). Sobre este particular, los aportes de la Diócesis a la celebración fueron: renovación de la casa episcopal; construcción de la torre y el frontis de la iglesia de Santa Bárbara, del parque Maldonado Calvo, de la portada frontal del cementerio y de la casa capitular, ubicada en el costado sur de la Catedral; instalación de un órgano Hammond en este recinto; decoración interior del convento de los hermanos franciscanos y de los templos de San Ignacio y de Santo Domingo (este último también fue pavimentado); enlucimiento exterior del Seminario Conciliar y del claustro de Santo Domingo; ornamentación interna y externa de la capilla de San Laureano; exposición arqueológica en el Seminario; terminación del colegio de los padres salesianos; y erección del busto del prelado Maldonado Calvo.
- En sus ediciones 1183 (agosto 6 de 1939) y 1184 (agosto 12) la revista *Cromos* ofreció fotografías de las inauguraciones y de los eventos sociales.
- *El Siglo*, diario bogotano, dedicó la primera página de su nro. 1264 (agosto 6 de 1939) a presentar fotos del Centenario, al igual que noticias de los campeonatos programados. Hizo eco de la segunda inauguración de la Avenida Eduardo Santos (acto encabezado por el propio presidente) y la calificó como "una de las más bellas calles de Tunja".

a exaltar las virtudes de la villa tradicional, los personajes representativos de la Conquista y la Colonia, las glorias de la Independencia, los artistas, intelectuales y literatos nacidos en Tunja o en Boyacá, quienes se habían destacado a lo largo de los siglos. Igualmente, se publicaron innumerables páginas de poesía y prosa en homenaje a la capital departamental.

-
- Con el título “Tunja supo invertir sus recursos”, *El Surco* afirmó en su nro. 149 (agosto 7) que la festividad era un pretexto “no tanto para rendir nuevos tributos de gratitud a los colonizadores sino para fomentar con dineros públicos el progreso de las ciudades colombianas”. Además, incorporó reportajes relacionados con la Tunja antigua y el sentimiento de los habitantes de la capital boyacense. En esta misma entrega, un anuncio del recién reformado Teatro Municipal, informó que el centro artístico seguiría ofreciendo sus espectáculos.
 - *Tunja 400 años*, libro preparado por Ulises Rojas en que se incluyeron fotografías de las obras efectuadas en el marco de la conmemoración, y *Guía histórica ilustrada de Tunja*, de Rafael Salamanca, fueron dos de las publicaciones más ponderadas.
 - También apareció el Álbum *Tunja: IV Centenario, 1539-1939*, cuya edición estuvo a cargo del Instituto Geográfico de Agostini (Novara, Italia).

6. SERVICIOS PÚBLICOS

En Tunja, como también en otras ciudades, el acceso a la modernidad estuvo íntimamente ligado a los beneficios que la ingeniería puso a su disposición. Así ocurrió en el caso específico de los servicios públicos domiciliarios, sin los cuales la población no podría disfrutar del progreso. Ahora bien, la consecución de éstos se caracterizó por procesos largos y complejos, debido a varios factores:

- Inexistencia de profesionales y firmas colombianas que emprendieran las obras.
- Carencia de los recursos suficientes para ejecutarlas.
- Inexperiencia en el manejo de planes y gestiones.
- Carencia de materiales nacionales, situación que obligó a importar la mayor parte de los insumos.
- Impericia en la contratación e interventoría de los trabajos.
- Manejos inapropiados de los recursos públicos.
- Diferencia de opiniones entre los responsables de los proyectos y la ciudadanía⁵³.

A partir de las notas publicadas en la prensa oficial y privada, e igualmente, de las pocas investigaciones relacionadas con el tema, se reconstruyen a continuación los momentos que llevaron a la dotación de los servicios de agua, luz y telefonía.

⁵³ Sobre este punto es significativo el comentario del Sr. Jacinto Caicedo, quien fue contratado para elaborar un plano acotado. En una nota incluida en el nro. 40 de la *Gaceta Departamental* (Año I, serie I, agosto 30 de 1909, p. 139), afirmó que si bien la conducción de aguas era una tarea fundamental para el progreso de una comunidad, la multiplicidad de dificultades había llevado a que este servicio no hubiese sido posible en Tunja:

desgraciadamente las dificultades topográficas, la insuficiencia de manantiales cercanos y más que todo la diversidad de opiniones en lo referente a la vertiente que deba conducirse, ha producido, como resultado inevitable, la erogación de cuantiosas sumas en todas las épocas, sumas que reunidas darían sin duda alguna un monto más que capaz para proveer de aguas potables en cantidad suficiente a la población actual. Hasta hoy no se han hecho sino ensayos y ensayos costosísimos

6.1 Fuentes de agua, acueducto y alcantarillado

Boyacá, al comprometerse con Tunja en la solución de su problema de suministro de agua, dictó varias Ordenanzas. Entre ellas, la 12 del 28 de abril de 1903, autorizó al gobernador para tomar 100 acciones por valor de 100.000 pesos en la compañía que se fundaría para la construcción del acueducto. En 1905 se abrió la primera licitación, sin embargo, no se presentó proponente alguno, pues las condiciones planteadas hacían muy difícil adquirir cualquier tipo de compromiso (Ojeda, s.f.). En 1907, según se mencionó en los nros. 16 (abril 19 de 1907) y 19 (mayo 10) de *La Administración*, la promulgación de la Ley 2 pretendía facilitar la ejecución de la obra.

En aquel año se registraron tres hechos de gran relevancia para la ciudad: la constitución de la Empresa de Acueducto, la creación de la Empresa de Energía y la adquisición de equipos para la instalación de teléfonos. En relación con el acueducto, cabe resaltar las siguientes noticias, aparecidas en distintos números de *La Administración*:

- El impulso brindado por el presidente de la república, Rafael Reyes, al solicitar a la Asamblea Nacional Legislativa la votación

de una Ley de auxilio por 40.000 pesos anuales, destinados a este servicio. La iniciativa fue seguida de manifestaciones de agradecimiento de los vecinos de Tunja hacia el primer mandatario (Año I, Serie II, nro. 16, abril 19, y nro. 19, mayo 10).

- Los esfuerzos del departamento por obtener materiales que permitieran realizar los trabajos (Año I, Serie I, nro. 8, febrero 15).
- La participación en la construcción de un grupo de militares al mando del General Cogollos (Año I, Serie I, nro. 4, enero 18) y las consecuentes expresiones ciudadanas de gratitud (Año I, Serie I, nro. 5, enero 25).
- La intervención del Obispo Maldonado Calvo, quien convocó a varios caballeros de la ciudad a una Junta-asamblea. El propósito de la reunión fue crear una organización, constituida bajo la modalidad de sociedad anónima y consagrada a trabajar por la conclusión de las obras⁵⁴. En aquella ocasión, el discurso pronunciado por el religioso describió la composición de Tunja en materia de equipamientos, la urgencia de ver correr el agua y lo insuficiente que resultaba su acarreo por medio de mulas. Para el prelado, la Empresa de Acueducto no debía verse solo como un negocio, aunque así lo fuera, sino como una iniciativa encaminada a proporcionar un servicio esencial. Se refirió a la

⁵⁴ Esta empresa fue conformada con 2000 acciones de 500 pesos cada una. El departamento suscribió 60 de ellas, y el Obispo, otro significativo número.

necesidad de vencer el temor a esta clase de asociaciones y mencionó el éxito de la Unión Comercial Boyacense y del Banco de Boyacá, entidades cuya labor había cambiado el sentimiento fatalista de la población en materia de finanzas y transacciones. Expresó que, en su condición de sacerdote, se inmiscuía en el asunto al considerar una bienaventuranza: «dar de beber al sediento». Invitó a suscribir el mayor número de acciones, a continuar las discusiones respecto al sitio desde donde se traería el líquido, a formar la compañía y a nombrar su junta directiva. Asimismo, subrayó la colaboración de la Gobernación, del General Cogollos y del gobierno nacional, pues dicho respaldo auguraba el éxito de la propuesta (Año I, Serie I, nro. 11, marzo 8).

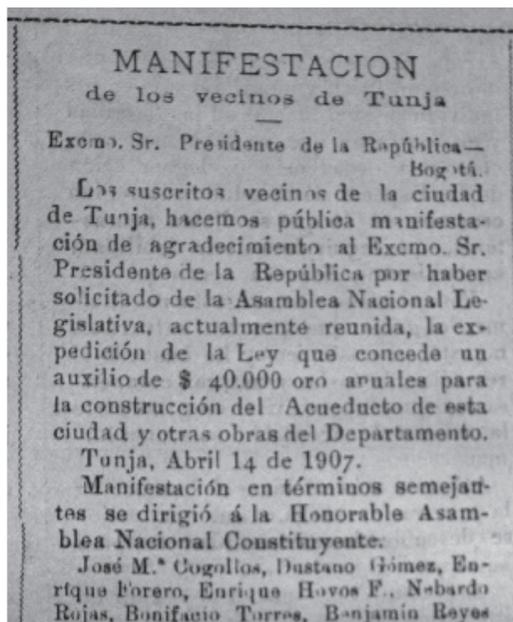
- La llegada de los ingenieros Nowell y Le Fèvre con el fin de efectuar los estudios preliminares y examinar las fuentes de agua existentes: Grande, Chiquita, Teatinos, El Origen y Barón⁵⁵ (Año I, Serie II, nro. 24, junio 14 de 1907).

A pesar de las optimistas ideas y las nobles intenciones, los plazos previstos para la construcción del acueducto nunca se cumplieron realmente. En 1907 se pensaba que en seis meses era posible poner la obra en marcha (*La Administración*, Año I, Serie I, nro. 10, marzo 1), pero según indica Ojeda (s.f.), esto solo se dio en 1930.

Fue la Ley 2 de 1907, motivada por la presión de la prensa y las reclamaciones ciudadanas, la que dispuso una cuantiosa partida para el dilatado proyecto. Con estos recursos se buscaba terminar con las pequeñas inversiones, pues a la postre, dichas sumas terminaban siendo paños de agua tibia. Así, la finalidad de la medida fue lograr una solución definitiva y futurista (Ojeda, s.f.), la cual contemplaba la realización de estudios concienzudos. Simultáneamente, con capital privado se constituyó otra Empresa, denominada “de Servicios” (*La Administración*, Año I, Serie 1, nro. 11, marzo 8 de 1907).

⁵⁵ Según la noticia, estos mismos ingenieros siguieron a Santa Rosa de Viterbo para estudiar aspectos del Ferrocarril del Tundama.

Figura 20.
Manifestación de agradecimiento de los vecinos de Tunja al presidente de la república por los auxilios otorgados al acueducto de la ciudad (siguen dos columnas de firmas y un continuará)



Fuente: La Administración (Año I, Serie II, nro. 16, abril 19 de 1907, p. 63)

No obstante, el abastecimiento de agua siguió siendo crítico. La pésima condición de las Fuentes (Grande y Chiquita) fue evidenciada en varias notas periodísticas que solicitaban su arreglo mientras el anhelado acueducto se hacía realidad. Al respecto, un singular anuncio publicitario, titulado "El Acueducto ambulante", promocionaba en 1908 a una empresa dedicada al acarreo del líquido. Podría entenderse como una muestra de la falta de confianza en la pronta puesta en funcionamiento de la compañía oficial.

Las noticias de 1908 dan cuenta de una lenta marcha en la búsqueda de los servicios públicos domiciliarios. El acueducto generaba preocupaciones debido al incumplimiento del gobierno nacional, que no giraba al departamento los recursos requeridos⁵⁶. Aun así, en medio de expresiones alternadas de esperanza y desaliento, la gestión cumplida por el gobernador era percibida con cierto optimismo y reseñada por periódicos como *La Labor*: "Presión del Gobernador ante la Presidencia para la obtención del acueducto" (nro. 5, febrero 7), "Mociones de felicitación por su empuje e interés en esta obra", (nro. 11, marzo 19, y nro. 35, septiembre 11).

El mismo medio (nro. 1, enero 1 de 1908) mencionaba el apoyo nacional y la participación de la casa Pearson & Son. Uno de los integrantes de esta firma, el señor Levre, había recopilado datos para efectuar nuevos diseños y complementar el plano acotado, previamente elaborado por Jacinto Caicedo y Gabino Fajardo.

El Decreto 18 del 23 de febrero de 1912 recalcó la perentoriedad de aumentar el suministro de agua. Mediante su artículo 1, destinó 10 trabajadores y 30 reclusos para continuar las labores del acueducto. *El Boyacense* (nro. 119, febrero 29 de 1912) informó que bajo la coordinación

del director de Obras Públicas, ingeniero José Ramón Peña, las acciones se concentrarían en los siguientes frentes: entubar el líquido desde Los Tanques hasta El Origen; encerrar todas las corrientes de propiedad del municipio que estuvieran ubicadas sobre la línea ocupada por la tubería; transportar el agua de Barón hasta los Tanques, ya fuera en atanores, cañón de ladrillo o zanja abierta; preparar estos materiales, o todos aquellos que fueran necesarios para la cañería, en la penitenciaría o en lugares apropiados.

Para 1912 se contaba con cuadrillas de obreros encargados de proseguir y vigilar las obras. El agua fue conducida de forma exitosa por cinco meses, pero la falta de material apropiado en algunos trayectos motivó la aparición de filtraciones. En consecuencia, el suministro volvió a ser escaso.

En cumplimiento de la Ordenanza 46 de 1913, publicada en *El Boyacense* (Año V, nro. 302, junio 13 de 1914, ps. 2510-2514), en 1914 se hizo un nuevo llamamiento a licitación para la construcción del acueducto. A su vez, mediante la escritura pública 509, el municipio suscribió un convenio con la Gobernación, en el cual el departamento quedó a cargo del proyecto, mientras que Tunja cedió sus derechos y algunas

⁵⁶ En *El Boyacense* (nro. 1499, agosto 31 de 1908) se publicó un comentario que contenía varias solicitudes del departamento al presidente de la república, relacionadas con el pago de los derechos por esmeraldas y los auxilios para la conmemoración del Centenario de la Independencia.

propiedades de la Fuente Grande. Igualmente, se determinaron los derechos de cada parte por concepto de las utilidades a repartir.

Aunque los documentos que refieren hechos relacionados con esta obra resultan confusos, se han identificado los siguientes como los contratos principales:

- El suscrito en 1909 por el gobernador Marceliano Pulido con Eduardo Boada. Su propósito fue perforar "cinco pozos artesianos en los lugares donde el Gobierno lo disponga y bajo su inmediata inspección, con maquinaria Pierce de vapor de 6 pulgadas de diámetro" (Ojeda, s.f., p. 84). Las excavaciones se hicieron y el agua brotó, pero no fue posible traerla hasta la ciudad por falta de dinero para tubos, tanques y bombas. En vista de esta situación, la comunidad protestó.
- El de 1912, cuyo fin era la cañería del alto de San Lázaro. Fueron construidos 300 metros con tanques desarenadores, pero las tareas se suspendieron a causa de la ausencia de dinero (Mensaje del Gobernador a la Asamblea de Boyacá en 1913).

- El 24 de febrero de 1915 se firmó el contrato entre el gobierno departamental y el ingeniero civil Roberto de Mendoza, de Bogotá, quien se comprometió a dirigir los trabajos de acuerdo con los estudios de la casa *Pearson and Son Limited*, de Londres, Inglaterra (*El Boyacense*, nro. 377, abril 7 de 1915, p. 174).

De tal suerte que en 1918 no existían servicios sanitarios. Más aun, nuevamente se anunciaba que los trabajos del acueducto empezarán pronto, y se insistía en la pertinencia de complementar esta red con la del alcantarillado⁵⁷.

En 1921, la Gobernación arregló los tanques del acueducto y las alcantarillas en el Seminario Mayor y el hospital, en tanto que el gobierno local reparó las fuentes y recalcó la importancia de higienizarlas. En especial, practicó una rigurosa limpieza en la Fuente Grande (Mensaje del gobernador a la Asamblea de Boyacá, 1922). En 1922, de acuerdo con la prensa local, nuevamente se habló con entusiasmo de la inauguración del acueducto. Pero cuatro años más tarde, el departamento dio por terminado el proyecto y le retiró su auxilio anual,

⁵⁷ En consecuencia, se produjo un Acuerdo en que se estipuló: 1. Las conexiones a domicilio se harían una vez estuviera listo el servicio de alcantarillado; 2. En las viviendas conectadas los propietarios quedarían obligados a instalar dos inodoros (uno a la turca para sirvientes y otro familiar), un lavadero, un baño de regadera y un sumidero para la cocina, de doble sifón; 3. El agua de las alcantarillas debía conducirse en "gress". El Artículo 6 exigía depósitos aéreos para el líquido, con capacidad de 500 a 1000 litros, mientras que el 12 establecía la necesidad de contar con licencia de la alcaldía para efectuar cualquier conexión, previa supervisión de la correcta ejecución de las obras. El documento, publicado en el nro. 640 de *El Boyacense* (marzo 18 de 1918, ps. 114, 115) también especificaba las multas para quienes incumplieran las medidas.

con base en el Decreto 45 de febrero 1 de 1926. El municipio, al sentirse defraudado, denunció el mal funcionamiento de la maquinaria, los altos costos generados por su operación (los cuales excedían los recursos disponibles) y la insuficiencia del personal. También ganó una demanda que obligó al departamento a instalar nuevos motores eléctricos, según se narra en el informe titulado "El Municipio de Tunja en 1927". Posteriormente, la Ordenanza 42 del 31 de mayo de 1929 autorizó la entrada en funcionamiento de una planta hidroeléctrica con destino al acueducto, y otra Ordenanza, la 13 del 14 de abril de 1930, avaló al gobernador para contratar un empréstito con el fin de culminar las tareas iniciadas.

En el mismo informe se reconoció la relevancia de las obras emprendidas desde 1922 por el Concejo Municipal en temas de higiene. No obstante, se enfatizó que era una materia con

muchas tareas por desarrollar: "se impone la construcción de excusados públicos, el saneamiento del zanjón que forma los costados occidental y norte de la plaza de mercado, la terminación del alcantarillado de la ciudad y muchas otras obras que sería aquí largo enumerar".

Tras los múltiples cambios, las vicisitudes de contratación, pleitos y bodegaje, las obras se concluyeron en 1930 (Ojeda, s.f.). A partir de ese momento, los problemas fueron otros. Las notas de prensa reflejaron el descontento de algunos ciudadanos por la mala calidad, los altos costos, los daños, la precariedad del suministro y la falta del servicio en algunos sectores (en especial los barrios obreros y populares). Estas circunstancias llevaron a revivir la idea de la represa Teatinos⁵⁸, y consecuentemente, a determinar en cuatro estudios sus verdaderas posibilidades, según se decía en el nro. 58 de *Trinchera* (octubre 8 de 1937).

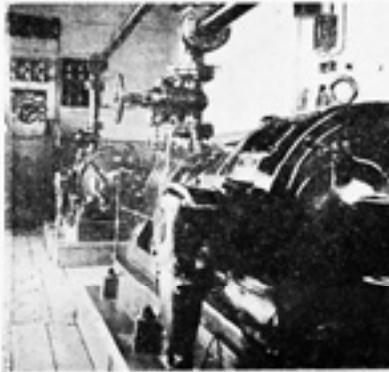
⁵⁸ La Ordenanza 5 del 4 de julio de 1935 autorizó la construcción de la represa del río Teatinos. Cuando se gestó 20 años atrás, este proyecto no tuvo viabilidad, pero en 1935 se consideró factible y adecuado, dada su capacidad de almacenamiento de agua y las posibilidades de generación de energía que ofrecía a todo Boyacá. En consonancia con el pensamiento del momento, en el nro. 54 de *Trinchera* (septiembre 10 de 1937) se decía que Tunja, ante la posibilidad de convertirse en el centro industrial más importante del país, no podía aplazar esta obra.

Figura 22.
El acueducto, ¿al fin maravilloso?

El maravilloso acueducto de Tunja.



Nacimiento natural de la famosa fuente,
cuya pureza es maravillosa.



Bombas elevadoras del agua.



Tanques e aprovisionamiento y vista
parcial de la ciudad.

Fuente: Rojas (1939)

6.2 Alumbrado público y luz eléctrica

Para 1907, el nro. 13 de *La Administración* (Año I, Serie II, marzo 22), reportó la conformación de la Empresa de Energía Eléctrica. En el mismo año, gran entusiasmo causaron las primeras noticias aparecidas en el nro. 4 de *Tricolor* (octubre 18 de 1907), referentes al embarco de materiales que se importarían con destino al alumbrado y pronto llegarían al país. Contrariamente a lo sucedido con el acueducto, Tunja logró poner en marcha la luz eléctrica en 1909, suceso registrado por medios como *La*

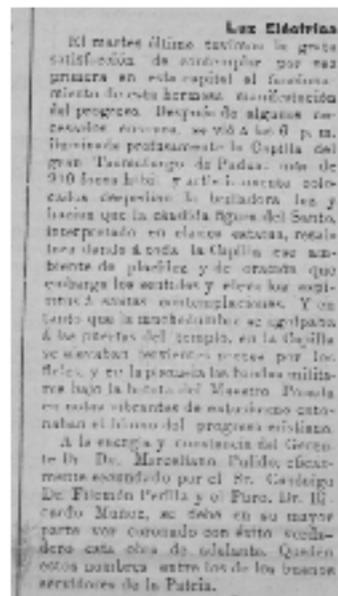
Labor (no. 75, junio 17 de 1909). Con anterioridad, la planta de la ciudad había sido bendecida, de lo cual dio cuenta el mismo periódico en su edición 74 (junio 10 de 1909). *La Linterna*, a su vez, reprodujo las felicitaciones recibidas por el gerente Marceliano Pulido a raíz de este logro (nro. 1, julio 30 de 1909). Claro está que en el nro. 68 de *La Labor* (abril 30 de 1909) se mencionaron las dificultades surgidas, como fue la insuficiencia de materiales para atender la amplia demanda y la complejidad en la instalación de los focos, debido al incumplimiento de los primeros suscriptores en sus pagos.

Figura 23. Noticias relacionadas con la llegada de la luz eléctrica a Tunja

(*La administración. Año I. Serie II. No. 13, 22-mar-1907*)



(*La labor, No. 75, 17-jun-1909*)



Bendición de la Planta DE ENERGÍA ELÉCTRICA

El lunes tuvimos el placer de asistir en el punto de luz en adelante llamado "La Sura," á la bendición de la Planta de Energía Eléctrica de esta ciudad. Obedeciendo al Sr. Filanón Perillo, Catedrático de la Catedral y uno de nuestros hombres de ciencia y de trabajo inteligente, cualidades que ha prestado enérgicamente á la empresa de que se trata auxiliándola á su avance. Fueron padrinos en la bendición, designados por el Sr. Ceballos, Sr. Pulido, Sr. Du. Octavio Torres Páez, Gobernador del Departamento, Sr. Ricardo Mones, secretario y progresista sacerdote que no ha tenido inconveniente en desembolsar fuertes sumas para la Empresa en sus necesidades, y Sr. Rafael Carrasco Sr. católico por todo elemento industrial, á industrial el mismo, como que, con sus hermanos, fué de los primeros que han introducido y montado maquinaria en el país.

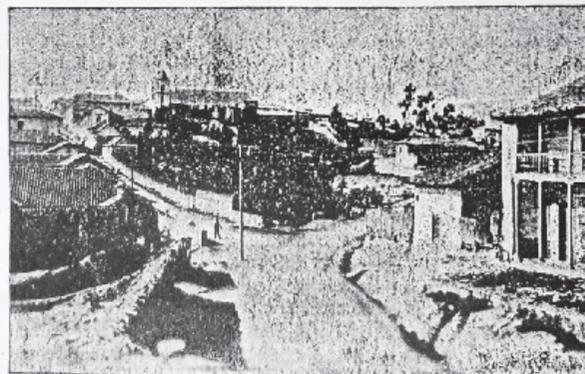
Los albañiles, obreros, tubos, rodajes, cilindros, bobinas, bombas, ámbros, tableros, parrillos, alambres, capacitadores, manómetros, excitadores etc. se hallan ya montados en el lugar que les corresponden. Al inteligente y joven Ingeniero Director, Sr. Gustavo Anguaya con la hábil cooperación del Sr. Ricardo Morales, se debe el montaje y armadura del complicado mecanismo, al que sólo le falta ponerle á prueba en un experimento de ensayo, y es probable que, para el 15 pueda producir ya el alumbrado que el Gerente ofreció generosamente á la Capilla de San Antonio. Nuestras felicitaciones.

(La labor, No. 74, 10-jun-1909)

En 1909 Tunja contó con luz eléctrica, gracias a la iniciativa de Marceliano Pulido, gerente de la empresa constituida para brindar este servicio.

Fuentes: las indicadas

ENTRADA DE LA ENERGÍA Á TUNJA



El desarrollo de los circuitos es de 3 km. de la planta á la ciudad y 1 km. en las calles de esta última. El sistema es de corriente alternada á alta tensión; 2,500 volts que se transforman á 110 de los bombillos; la maquinaria y demás elementos son de la Westing House.

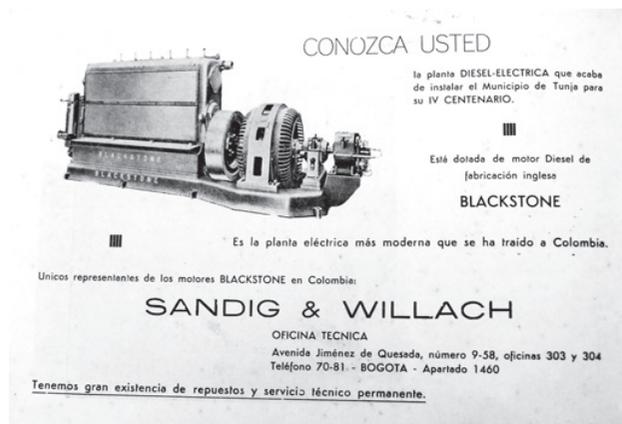
(Revista Colombia. Bogotá,
No. 1, 30-abr-1910: p. 15)

Caldera de la Energía Eléctrica

La gran caldera con peso de 280 arrobas llegó ya á esta ciudad y pasó de largo hacia el Edificio respectivo, en donde quedó instalada. Pronto llegará el resto de la maquinaria y es probable que, dentro de dos ó tres meses, tengamos en la ciudad luz eléctrica y energía de esta clase para muchas empresas.

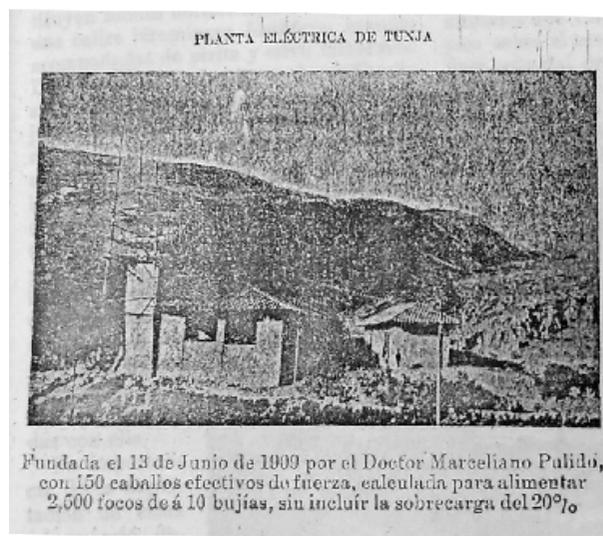
(La labor, No. 46, 27-nov-1908)

Figura 24.
Anuncio promocional de una moderna planta eléctrica adquirida por el municipio para el IV Centenario



Fuente: Rojas (1939)

Figura 25.
Planta para luz eléctrica fundada por Marceliano Pulido en 1909



Fuente: Revista Colombia (nro. 1, abril 30 de 1910)

Así, a pesar del éxito alcanzado, desde 1910 se registraron inconvenientes: cortes constantes, extraños manejos en las operaciones -denunciados por la asamblea de accionistas- e incapacidad para cubrir las solicitudes⁵⁹. Como alternativa a esta realidad, el presbítero Ricardo Muñoz

⁵⁹ Sobre las dificultades de la Empresa de Energía, resulta ilustrativa la demanda por incumplimiento entablada por la Gobernación. El 31 de julio de 1909 se contrataron 33 focos para el alumbrado público de Tunja, el 18 de noviembre del mismo año, 10 para la iluminación del Palacio de la Gobernación, y el 19 de febrero de 1910, 62 más para las calles. Sin embargo, la Empresa no suministró los segundos. Cabe señalar que el gobierno departamental contaba con 300 acciones en la compañía (*El Boyacense*, nro. 312, agosto 4 de 1914, p. 2591).

lideró las gestiones que permitieron construir, sin ayuda pública, una presa en el Río Teatinos destinada a la generación de energía eléctrica para la ciudad y otras zonas (*El Deber*, Año II, nro. 35, abril 25 de 1919). Por su parte, desde el 15 de febrero de 1917, la Empresa de Energía prestó el servicio de iluminación durante toda la noche, de modo satisfactorio (*La Unión Conservadora*, Año I, nro. 8, febrero 23 de 1917, p. 3).

En lo concerniente al alumbrado público, el Acuerdo 6 del 12 de mayo de 1914 señaló varios puntos acerca de este servicio. Al considerar que hasta ese momento resultaba exiguo para una capital departamental, mencionó la necesidad de gravar a las fincas urbanas con un impuesto por valor de «dos centavos oro mensual por cada puerta, ventana o balcón que den sobre las calles y plazas», siempre y cuando éstas se encuentren “alumbradas por lo menos con tres lámparas eléctricas de treinta bujías cada una» (Artículo 2). De este modo, se pretendía obtener recursos para optimizar la infraestructura existente. Asimismo, autorizó al personero la contratación del alumbrado mediante pagos por cuotas y conforme al número de focos instalados por parte de la Compañía de Energía Eléctrica. De tal forma, una vez cancelado su valor, se convertirían en propiedad municipal. El servicio se prestaría “con lámparas eléctricas de filamento metálico y de 20 bujías, desde las seis de la tarde hasta las cuatro de la mañana» (Artículo 4).

La intervención de particulares era considerada un complemento de la acción oficial, tal como se aprecia en el Acuerdo 4 del 16 de junio de 1917. En el Artículo 1 de este documento se concedió permiso a Silvino Rodríguez para “establecer los postes necesarios para traer de su finca denominada La Cascada, a esta ciudad, el cable de alambre conductor de la energía que debe poner en movimiento el molino hidráulico que va a montar”. Como retribución al permiso se solicitó la instalación de 10 focos de alumbrado en el Hospital de Caridad y cinco en la cárcel.

El Acuerdo 11 del 18 de julio de 1927 tuvo un impacto en la ciudad, pues facultó a la Empresa de Energía Eléctrica para tender líneas por las calles tunjanas.

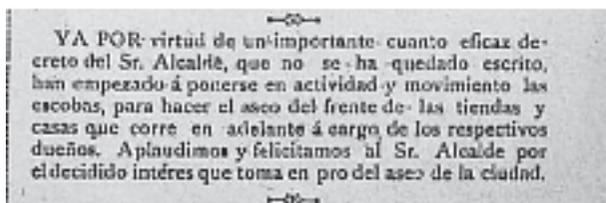
Las contrariedades del acueducto, relacionadas con el caudal de agua existente, también representaron un obstáculo para la generación de energía eléctrica. De allí que la construcción de la represa Teatinos fuera vista como la mejor alternativa. En 1937 se afirmaba que la capacidad generadora del río del mismo nombre estaba completamente empleada, razón por la cual era imposible ampliar el servicio, justo cuando la ciudad comenzaba a industrializarse. Entonces, era preciso incrementar la capacidad de la planta existente en el momento, mediante el aumento de la caída o el mejoramiento del caudal. Para la regularización de éste, la solución hidroeléctrica más conveniente era el aprovechamiento

del mencionado embalse. Toda esta situación era referida en el nro. 58 de *Trinchera* (Año II, octubre 8 de 1937, ps. 1, 6).

6.3 Aseo

En 1905, el reglamento de aseo dispuesto por la Alcaldía encargaba a los propietarios la limpieza del frente de sus viviendas (Figura 25). Aun así, la prensa local registraba numerosas quejas por las malas condiciones del aseo en las calles y los sitios públicos. Esta fue una constante durante el periodo estudiado.

Figura 26.
Normas para el aseo urbano en 1905



Fuente: *El Popular* (Año III, Serie 3, nro. 44, mayo 11 de 1905, p. 453)

El Acuerdo 3 del 28 de noviembre de 1917 buscó establecer “definitivamente” y “reorganizar” los servicios de alumbrado, vigilancia y aseo. Al considerar que la adecuada prestación de este último era fundamental para la salubridad pública, pero también que su estado no era el apropiado, el Concejo Municipal fijó un impuesto destinado a su mejoramiento. Para aplicar el tributo determinó una división de las edificaciones en seis clases⁶⁰, conforme a su localización.

El servicio domiciliario era prestado por dos carretas tiradas por caballos, mientras que para el aseo de las vías públicas se contaba con dos carretas tiradas por bueyes. Tanto los enseres como los animales utilizados eran de propiedad municipal, pero el servicio lo prestaba un contratista privado. Para supervisar el aseo de la ciudad se creó el puesto de Supervisor General de Aseo, que tenía facultad para hacer inspecciones domiciliarias y para imponer multas de cinco pesos oro a los habitantes de una edificación en la que encontrara basura almacenada, además de obligarlos a trasladar dichos residuos al muladar por su cuenta. Era auxiliado en sus labores por dos agentes de policía municipal, quienes se encargaban de vigilar a los barrenderos de las vías públicas. (Del Carpio, 2005)

⁶⁰ Esta división puede entenderse como un antecedente de la estratificación urbana. El Artículo 1 del mencionado Acuerdo, en sus diferentes párrafos, definía las edificaciones integrantes de cada clase: Párrafo a. La primera clase abarcaba: casas, almacenes, edificios de compañías que se encontraban en la Plaza de Bolívar y dos cuadras adyacentes; Párrafo b. Segunda: fondas y tiendas de esa misma zona; Tercera: oficinas particulares, agencias, librerías, tipografías, encuadernaciones, peluquerías, relojerías, sastrerías y otras similares, relacionadas con artes y oficios; Párrafo c. Cuarta: los mismos establecimientos de la primera

La división en seis clases fue revisada mediante el Acuerdo 6 de mayo 1 de 1923, que organizó el alumbrado y el aseo y dividió la población en tres clases para el pago del impuesto correspondiente.

Tanto la ciudadanía como las autoridades reconocían la precariedad del servicio, de ahí que en el Informe anual del personero, Samuel Liévano, ante el Concejo Municipal (publicado en "El Municipio de Tunja en 1927", p. 28) se recomendara su fortalecimiento:

Es insuficiente el servicio en esta ciudad y se impone una reorganización, por lo cual es de todo punto necesario que en el presupuesto de la próxima vigencia se vote la partida para compra de carros especiales, caballos y aumento del personal de carreros.

6.4 Teléfonos

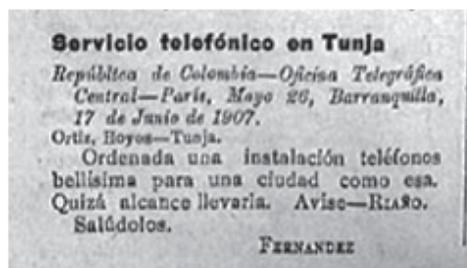
La primera noticia relacionada con teléfonos para Tunja (reproducida en la figura 26) apareció en 1907. Si bien la prensa (privada y oficial) consignó pocas informaciones acerca del servicio durante este periodo, su instalación fue un hecho verídico, pues en un buen número de avisos publicitarios se lee el número telefónico del negocio anunciante. El discurso del Gobernador en 1928 permite deducir que Boyacá lideró la telefonía en la región. Incluso, en el texto publicado en el nro. 1226 de *El Boyacense* (enero 27 de 1928, p. 27) se comenta el interés de otros departamentos por concretar una conexión compatible:

la comunicación telefónica interdepartamental fue uno de los principales tópicos de que se ocupó la Segunda Convención de la Liga Oriental

pero localizados a más de dos cuadras de la Plaza, como también las chicherías, independientemente de su ubicación; Parágrafo d. Quinta: los mismos negocios de la segunda, situados a más de dos cuadras de la Plaza; Parágrafo e. Sexta: tiendas con servicio de habitaciones. Por cada mes, la 1ª clase pagaría \$0,15; la 2ª, \$0,12; la 3ª y la 4ª, \$ 0,10; la 5, \$ 0,08; y la 6, \$0,05. El Artículo 3 puntualizaba que todos los ocupantes entregarían las sumas indicadas, aunque no fueran dueños. El 4 exceptuaba del pago a templos, instituciones de beneficencia y de instrucción pública oficial. De acuerdo con el 10, quien no cumpliera con la medida recibiría sanciones de mora y suspensión del servicio. El 13 creaba dos cargos adicionales de policía con el fin de atender todo lo concerniente al aseo. El 17 especificaba que para las faenas de limpieza se conformarían seis secciones, cada una con dos barrenderos. En el 18.1 se hablaba de dos carros tirados por caballos y dos más por bueyes para brindar la cobertura requerida. El 18.2 preveía adquisiciones futuras: dos vehículos resortados, dos caballos, tres bueyes y una irrigadora de calles. El 20 aclaraba que el servicio funcionaría todos los días no festivos desde las 6 A. M. El 29 enfatizaba en la necesidad de completar la nomenclatura para facilitar la ejecución y los cobros.

en 1926, con el fin de interesar a los departamentos vecinos de Boyacá a instalar las plantas respectivas para que unidas con la de éste se creara un poderoso vínculo de unión y de facilidades para el comercio y para la vida en general.

Figura 27.
Orden de instalación de teléfonos

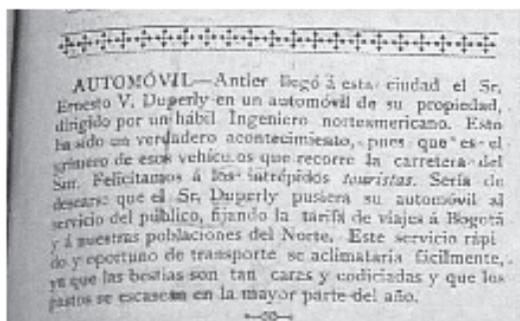


Fuente: *La Administración* (Año I, Serie II, nro. 25, junio 21 de 1907)

7. ESPACIOS PÚBLICOS: CALLES, ACERAS, PARQUES Y PLAZAS

En la Figura 1 (Tunja en 1910) se aprecian algunas aceras construidas, como también la falta de pavimentación de las calles. Esta era la realidad existente, pero la incursión del automóvil hizo impostergable la adaptación de las vías a las condiciones impuestas por este medio de locomoción. El primer auto fue traído a Tunja en 1905 por el empresario Duperly, en una gira promocional (*El Popular*, nro. 57, agosto 18).

Figura 28.
**Noticia de la llegada del primer
automóvil a Tunja**



Fuente: *El Popular* (Año III, Serie 3, nro. 57, agosto 18 de 1905, p. 557)

El hecho produjo gran júbilo y fue calificado como un “triunfo de la civilización”⁶¹. Naturalmente, también se registraron las dificultades presentadas durante el viaje entre Bogotá y Tunja, en particular, las siete horas empleadas⁶².

La circulación de vehículos en Tunja enfrentaba varias problemáticas. La prensa local daba cuenta de innumerables quejas motivadas por

el mal estado de las calles, el desaseo, los hoyos que se abrían para la realización de las obras y luego se dejaban destapados, los inconvenientes del alumbrado, los lodazales ocasionados por las lluvias e incrementados por la falta de pavimentación. Ciertamente, al no existir pavimento, se generaban polvaredas indeseables en los periodos secos y barrizales intransitables en los días con precipitaciones. Solo en ocasiones

⁶¹ El periódico *El Popular* en su edición 59 del 8 de septiembre de 1905 (ps. 570, 571), publicó la siguiente nota, redactada el 22 de agosto y firmada con las iniciales V.P.R.:

AUTOMÓVILES: El domingo 20 de los corrientes fue un día de júbilo y entusiasmo para los habitantes de Tunja. El primer automóvil venido a Colombia se exhibió en la ciudad con un bello tiempo, recorriendo la Plaza de Bolívar y la principales calles, a diversas velocidades, llevando al Sr. Dr. Basilio Angueira, al Sr. D. Ernesto Duperly -dueño del automóvil-, al Sr. D. Alfredo Angueira y a dos preciosos niños (...) dirigido el vehículo por Mr. Freanch, Ingeniero norteamericano (...) Sin previo anuncio y sólo al rumor que como por encanto se extendió rápidamente en la ciudad, los balcones se colmaron de bellas damas y las calles se atestaron de gente, que corría desatentada y en tropel, sin distinción de clases, ni de edades, queriendo seguir a aquel gigante del movimiento en sus diversas excursiones. A decir verdad, jamás la ciudad de Rendón había manifestado tanto gozoso entusiasmo, pues que es quizá el triunfo de la civilización que se exhibe entre nosotros (p. 570, 571).

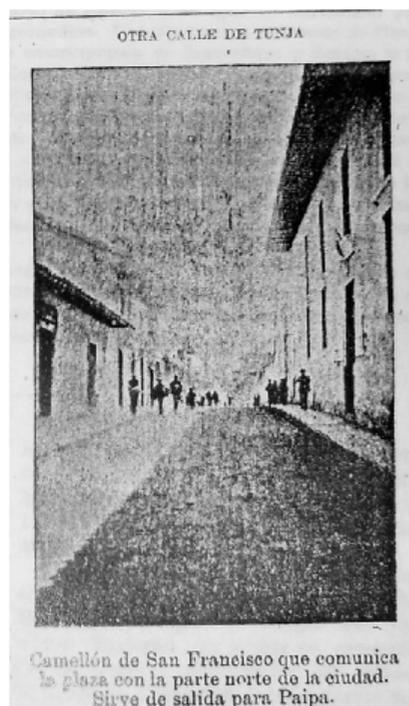
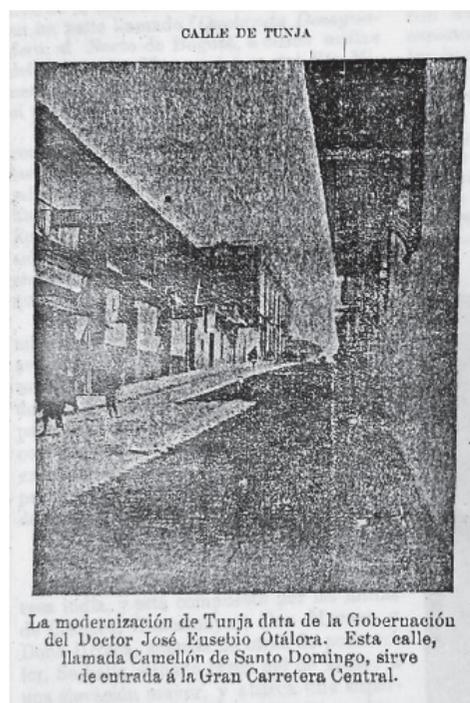
⁶² En la misma nota del nro. 59 de *El Popular* se enfatizó en las siete horas empleadas en el viaje entre Bogotá y Tunja (en el año 2011, este mismo recorrido tardaba dos horas en promedio). El prolongado tiempo se debió a las constantes paradas realizadas por el conductor, quien se vio obligado a salir del lodo, rellenar huecos y sortear otras tantas dificultades asociadas al mal estado del camino. En el escrito también se reflexionaba acerca de lo oneroso que resultaba la construcción del tren en razón de la topografía del país, y se contemplaban las múltiples posibilidades de Tunja si se mejoraban las carreteras y se generalizaba el uso del automóvil. Este medio era menos costoso en comparación con las ferrovías, al tiempo que ofrecía notorias ventajas para los comerciantes, en especial si se introducían carros de carga. En el texto se hacía alusión a un comentario de la fábrica Cadillac en el sentido del floreciente estado de la industria automotriz, realidad confirmada por la producción en serie, ya adoptada en aquellos tiempos. Por último, se mencionaba el viaje hecho a Norteamérica por el Sr. Duperly con el fin de estudiar el tema de los vehículos y verificar cuáles se acomodarían mejor a Colombia. Tras decidirse por los de la Casa Cadillac, había planteado el negocio de la importación por encargo y la enseñanza de la conducción en una semana.

especiales como las celebraciones de los centenarios se daba un verdadero impulso al arreglo de las vías, gracias a la gestión efectuada por las juntas de ornato y embellecimiento constituidas para cada conmemoración.

Durante este periodo, se desarrollaron las siguientes obras de infraestructura vial:

- Arreglos, pavimentación y acerado de las calles.
- Variante de la Carretera Central del Norte.
- Avenida Francisco de Paula Santander.
- Avenida Olaya Herrera.
- Avenida Eduardo Santos.
- Avenida Boyacá.

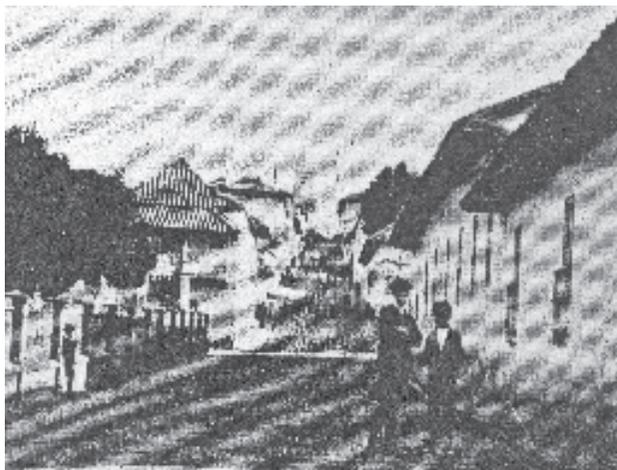
Figura 29. Calles de Tunja en 1910



Fuente: Revista Colombia (nro. 1, abril 30 de 1910)

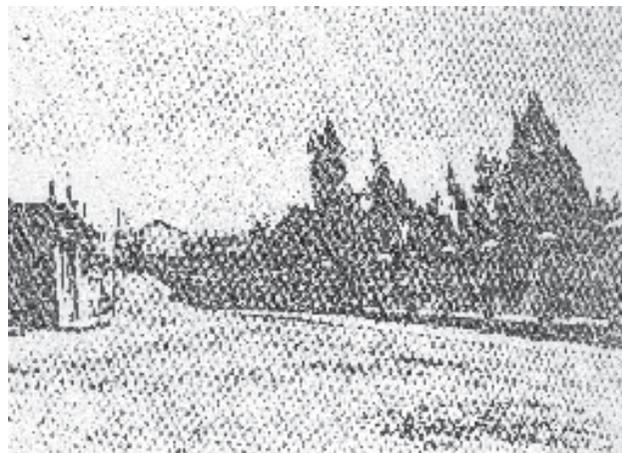
(Ver plano 9. Calles y avenidas del periodo 1905-1939, p. 141)

Figura 30.
Antigua Calle del Árbol



Fuente: Revista Cromos. (Vol. VII. No. 162. Mayo 17 de 1919. Pág. 263).

Figura 31.
Calle en la entrada Sur



Fuente: Revista Cromos. (Vol. II. No. 33. Junio 26 de 1920).

Con un toque de ironía, el nro. 2 de *Tricolor* (septiembre 27 de 1907, p. 3) reportó el cambio de "enlodados" por enlozados en las calles reales y en la de Santo Domingo. En 1908, *La Labor*, en su edición 34 (septiembre 4) mencionó la construcción de camellones hacia las fuentes (Grande y Chiquita). En su mensaje de 1913 a la Asamblea Departamental, el gobernador se refirió a la macadamización⁶³ de la calle de la Pila Salada, el empedramiento de la calle Cartagena y la nivelación y el terraplén de la Plazuela de los Mártires. Para 1915 se ordenaron numerosas tareas de mejoramiento de vías y edificios públicos a cargo de la Inspección de Obras Públicas del Departamento⁶⁴, según lo informó el nro. 422 de *El Boyacense* (septiembre 20 de 1915).

En relación con la necesidad de dar a la ciudad una señalización adecuada, se expidió el Acuerdo 7 del 5 de julio de 1916, por el cual se adicionó y reformó otro Acuerdo precedente (el 6 del 31 de mayo del mismo año) referente a la nomenclatura urbana. En su Artículo 1, el texto oficial autorizó al Personero Municipal para celebrar "el contrato de construcción de placas que señalen la numeración de puertas y la nomenclatura de calles y carreras"⁶⁵.

Con motivo del centenario de la Batalla de Boyacá, el Acuerdo 23 del 13 de enero de 1919 promovió distintos proyectos tendientes a la pavimentación y macadamización de avenidas, como también a la construcción de aceras. Una vez más se suscitaban inconvenientes, pues no

⁶³ Sistema de pavimentación de carreteras que empleaba piedra triturada. Su nombre se deriva del Ingeniero británico John London Mc Adam, quien lo creó.

⁶⁴ Entre los lugares donde se realizarían los trabajos se encontraban la Plazuela de los Mártires, las Normales (de Varones y de Señoritas) y varias calles: de Oriente (salida a Soracá), de la Peña de las Águilas, de La Esperanza, del señor Calixto Molano y del Seminario. Algunos de estos nombres corresponden a vías antiguas, hoy desconocidas. Es oportuno señalar que la nomenclatura de la ciudad se modificó mediante dos Acuerdos de 1916: el 6 del 31 de mayo y el 7 del 5 de julio. Además, en el Artículo 4 de la Ordenanza 32 del 10 de mayo de 1929, promulgada para preparar la celebración del IV Centenario, se dispuso lo siguiente:

el Personero Municipal procederá a hacer las gestiones conducentes a fin de que se marquen y cerquen las calles y carreras del antiguo barrio de Santa Lucía y procurará que la nomenclatura de la ciudad conserve los nombres antiguos en las calles y carreras.

⁶⁵ A su vez, el Artículo 2 precisaba:

"Las placas que se contraten serán de latón galvanizado (azul el fondo y blanco los números y letras), su precio no podrá exceder los diez centavos por cada una de las placas numéricas y de cincuenta centavos por cada una de las placas de nomenclatura".

existía claridad acerca de quién debía ejecutar las obras cuando se trataba de propiedad pública. Según lo indicó el nro. 40 de *El Deber* (mayo 30 de 1919), los vecinos se negaban a emprender trabajos y entregar aportes por fuera del límite de su propiedad. De nuevo afloraron los conflictos entre lo público y lo privado cuando el Acuerdo 6 del 7 de diciembre de 1927 dispuso la apertura de calles y plazas. En esta ocasión, los tropiezos se motivaron en la presunta invasión de bienes oficiales por parte de los particulares, y el interés de la administración por recuperarlos.

Otro indicador de la falta de claridad en torno al uso de las vías para fines privados lo constituye una circunstancia referida en el nro. 42 de *Trinchera* (junio 11 de 1937): la inexistencia de reglamentación o de impuestos para quienes depositaran materiales de construcción en las calles e incomodaran así a los demás ciudadanos. De hecho, la normativa que gravó con impuestos la ocupación de los corredores vehiculares y peatonales fue una consecuencia de las permanentes disputas que en este sentido se presentaban.

En el informe titulado "El Municipio de Tunja en 1927", se describieron de forma detallada los arreglos practicados en las vías durante aquel año. Para 1930, el Acuerdo 19 del 12 de julio determinó que los propietarios de casas sufragarían el 30% del valor del asfalto en las calles beneficiadas. No obstante, la

pavimentación no llegaba a los barrios habitados por familias obreras, según decía *El Vigía* (nro. 390, abril 2 de 1937). Para el IV Centenario, el Decreto 24 del 22 de marzo de 1939 asignó otra tarea "ineludible" a los vecinos:

Considerando que el municipio adelanta con rapidez la nivelación, arreglo y pavimentación de sus calles principales a fin de presentar la ciudad en las fiestas centenarias que se aproximan como corresponde a la magnitud histórica de la fecha (...) decreta: Artículo 1. A partir de la presente fecha, todos los propietarios de casas, locales y lotes ubicados dentro del perímetro urbano de la ciudad, quedan en la obligación ineludible de proceder a la construcción de sus respectivos andenes, en la forma, condiciones de materiales y dimensiones que determine la Dirección de Obras Públicas Municipales, entidad a quien se solicitará previamente la licencia para la iniciación de las obras.

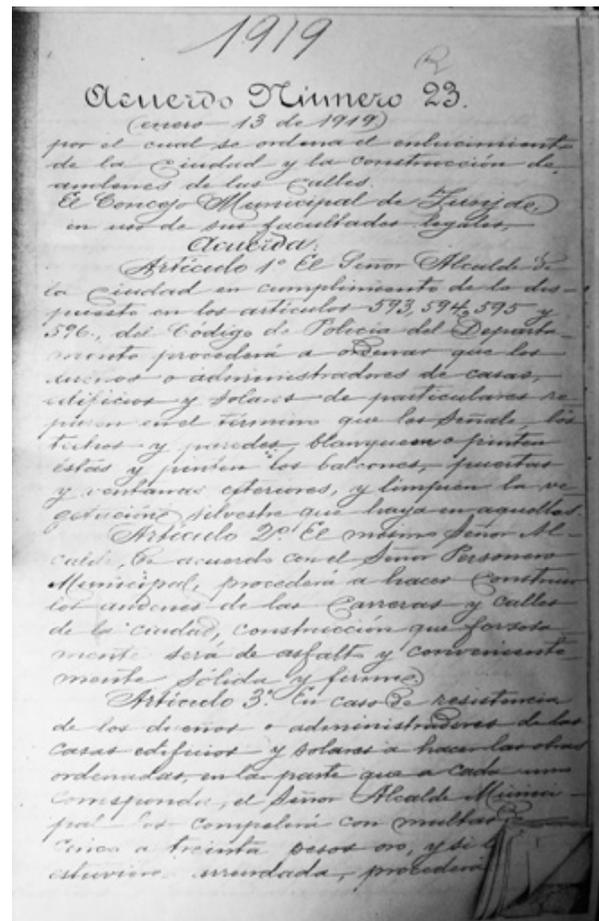
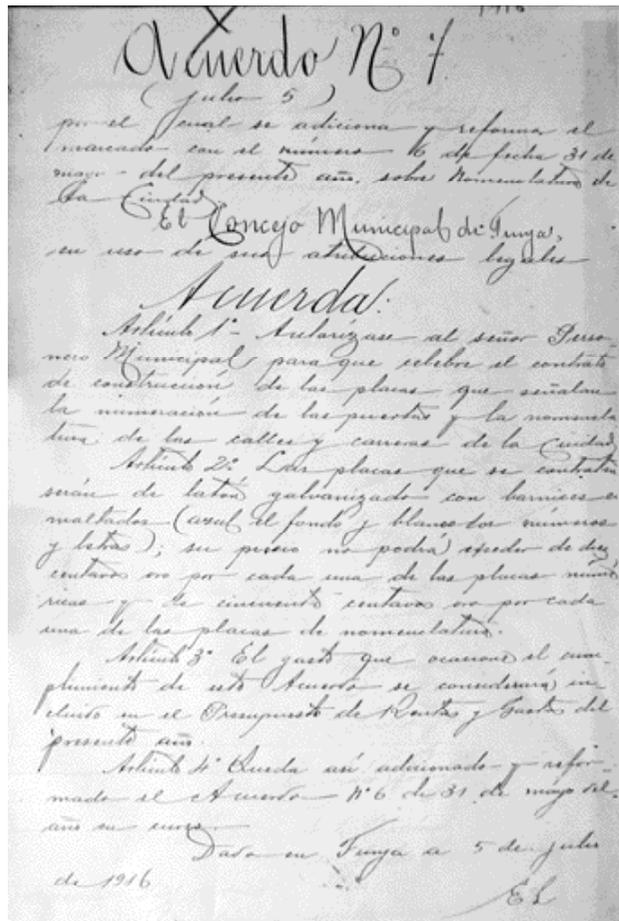
En el nro. 489 de *El Vigía* (abril 21 de 1939) se recalca que el Artículo 2 del Decreto 24 había fijado el 15 de julio como término perentorio para dar cumplimiento a la orden, so pena de multa o arresto. La amplia difusión de la medida en prensa y volantes se consideraba una notificación. Las diferencias surgieron a raíz del choque entre la disposición y los intereses individuales, lo cual se aprecia en la imposición de multas y en las denuncias hechas en distintos periódicos, entre ellos, *El Surco* (No. 142, junio 9 de 1939, p. 5).

Figura 32.

Acuerdos para la modificación de la nomenclatura y orden de construcción de andenes

La nomenclatura de la ciudad se modificó mediante dos Acuerdos de 1917: el 6 del 31 de mayo y el 7 del 5 de julio

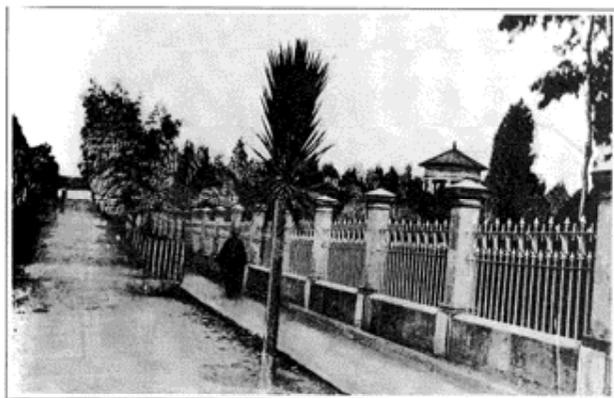
Orden de construcción de andenes mediante Acuerdo Municipal No. 23 del 13-ene-1919.



Fuente: Archivo del Concejo Municipal

Además de la pavimentación de las calles existentes, la expansión urbana obligó a pensar en la apertura de nuevas vías. Para tal fin, se formularon propuestas que contrastaban con el trazado vial heredado de la Colonia. De tal manera, los proyectos pretendían responder a las exigencias de una ciudad que crecía.

Figura 33.
Avenida Boyacá, 1920. Tarjeta postal
publicada por Pablo E. Cárdenas



8. Tarjeta postal publicada por Pablo E. Cárdenas.
Avenida Boyacá, 1920.

Fuente: Banco de la República, Tunja memoria visual.
Disponible en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/modosycostumbres/tumv/tumv05g.htm>

Otra obra de considerable valor, la variante de la Carretera Central, fue pensada como una alternativa para controlar el tráfico automotor

que amenazaba con destruir las calles del centro, no planeadas para este tipo de vehículos. Las barreras topográficas⁶⁶, en especial en el sector occidental de la Plaza de Mercado, fueron un serio obstáculo cuya resolución tardó varios años. En su Mensaje a la Asamblea de 1922, el Gobernador consignó que en 1921 se habían iniciado las labores en esa zona. Sin embargo, según el nro. 23 del periódico *Boyacá* (7 de enero de 1927), en aquel año todavía no se había logrado la conexión, debido a la falta de alcantarillado. De hecho, en ese momento apenas se retomaban los trabajos, luego de una larga suspensión. Así se precisó en el informe "El Municipio de Tunja en 1927".

Con la variante occidental de la Carretera Central se quiso proteger del paso de vehículos a la Avenida de la Independencia. En el nro. 643 de *El Boyacense* (abril 1 de 1918) se mencionó la asignación de recursos para el asfaltado de esta vía. Otra avenida de relevancia fue la Boyacá, cuya construcción hizo parte de las obras del Centenario de Boyacá en 1919 y sirvió como acceso al Bosque de la República. Ninguna de las dos aparece en la nomenclatura actual.

La Avenida Eduardo Santos fue inaugurada por segunda vez durante los festejos del IV Centenario, a los cuales asistió el presidente de la república en cuyo honor se bautizó este corredor vehicular. *El Siglo*, en su edición 1264

⁶⁶ Presencia de un profundo barranco, formación también llamada zanja o cárcava.

(agosto 6 de 1939), la consideró una de las más bellas de la ciudad. De acuerdo con Rodríguez (2005), los barrios Libertador y Obrero se edificaron sobre este eje, que pasó a ser la entrada a Tunja y la salida hacia Bogotá.

La Avenida Francisco de Paula Santander⁶⁷ fue incluida en un proyecto de ordenanza. En éste se indicaba que partiría del costado occidental de la Plaza de Mercado y conectaría en el norte con la Escuela Normal (*Anales de la Asamblea de Boyacá*, Año XXIV, Serie I, nro. 16, julio 3 de 1937, ps. 123, 124). Esta vía no fue mencionada en las inauguraciones de 1938, ni se encuentra en la nomenclatura contemporánea. No obstante, ante la existencia del Parque Santander, probablemente fue una sección de la variante de la Carretera Central, que durante años tropezó con los obstáculos topográficos ubicados en la zona occidental de la Plaza de Mercado. Hoy correspondería a la Avenida Colón. La conexión final con la Escuela Normal se esperaba lograr a través de la Avenida Olaya Herrera.

La Avenida Olaya Herrera fue proyectada para las celebraciones del IV Centenario. En una de las propuestas para su construcción se aclaraba que conduciría desde el centro hasta la estación del ferrocarril y la Escuela Normal. Aunque en la nomenclatura actual no se cuenta con calle alguna de ese nombre, en las aerofotografías de 1938 es visible su ejecución.

Respecto a sus paramentos, algunos comentaristas, con influencias extranjeras, anhelaban ver reflejado en ella el concepto de ciudad jardín. Así, en el nro. 61 de *Trinchera* (octubre 29 de 1937, p. 5) se decía:

Parécenos estar - la imaginación divaga en torno de las cosas y de los seres que se aman- en esa amplia avenida, animada a trechos por jardincitos rebosantes de flores, con su arborización cuidadosa ya desarrollada, con sus faroles altos y elegantes de color vistoso, con las quintas coquetas y alegres que a sus lados levantan los señores de buen gusto y el enjambre de la chiquillería vivaracha con sus bicicletas, aros y ruedas, libres y contentos como en un paseo de París o Londres.

En realidad, la arborización urbana era una tarea difícil de conseguir. En el nro. 10 de *La Labor* (marzo 13 de 1908, p. 38) se denunciaba que los árboles sembrados para una Alameda, la de San Laureano, se habían secado pronto. En 1913 se escogió el 15 de julio como fiesta del árbol, jornada caracterizada por la siembra de distintos ejemplares, especialmente a cargo de los escolares. Sin embargo, nadie se hacía cargo de su cuidado y terminaban desapareciendo, pues no tenían conciencia acerca de la importancia de preservarlos. En este sentido, el Mensaje del gobernador a la Asamblea de Boyacá en 1913, refleja las reservas existentes en relación con la adopción de comportamientos que permitieran desarrollar programas novedosos, como la siembra y cuidado de

⁶⁷ Nombre de otro protagonista de la Independencia colombiana.

especies arbóreas: "mucho habrá que luchar para que nuestras costumbres se amolden a aquellas otras que la verdadera civilización ha preconizado como elementos positivos de genuino progreso y auténticas manifestaciones de cultura social".

En aerofotografías como la de 1939 se visualizan las vías previamente mencionadas, pero sin la arborización que se pretendía conferirles.

En materia de espacios públicos, los que recibieron tratamiento y se adecuaron a las exigencias "modernas" fueron:

- Plaza de Bolívar. Desde la fundación de la ciudad fue el punto central, aun cuando no siempre tuvo ese nombre⁶⁸. Allí se realizaban las jornadas de mercado, las manifestaciones civiles, religiosas y militares. En 1908 se arborizó y su superficie fue cubierta con prado, tal como se consignó en el nro. 34 de *La Labor* (septiembre 4 de 1908). Al parecer, el arbolado no fue del gusto de los ciudadanos, pues en 1919, con motivo del Centenario de Boyacá, *La Linterna* (nro. 462, mayo 16) reseñó una nueva reforma:

se ha quitado la verja que rodeaba el pequeño y descuidado parque de esta plaza. En cambio se pondrá alrededor de esta estatua de Bolívar una

columnata moderna con elegantes cadenas y se asfaltará una parte del piso. Así se dará realce a la estatua y se quitarán los sombríos pinos que tanto entristecen esta ciudad de los Zaque.

La siguiente modificación, centrada en la pavimentación, vendría en el IV Centenario.

- Bosque de la República. Fue uno de los proyectos más importantes para la celebración del Centenario de la Batalla de Boyacá. Se dio al servicio en 1920, luego de ser embellecido con prados y árboles, aunque en aquel momento faltó adquirir una zona donde, según lo comentó el Gobernador en su mensaje a la Asamblea de 1921, se abriría una calle. Una vez puesto en funcionamiento comenzó a sufrir un progresivo deterioro, a causa de la falta de mantenimiento. (Ver Figura 34)
- Parque Próspero Pinzón. Se inició en 1899, pero estuvo paralizado por varios años debido a la guerra civil. En 1908 fue dotado con una verja, hecho fundamental para que la comunidad lo visitara. La prensa registró diversas actividades de ocio allí realizadas. En 1919, con motivo del Centenario de Boyacá, en su área se plantaron prados y árboles. (Ver Figura 35)
- Parque Santander. Si bien en el libro *Tunja Memoria Visual* (Banco de la República, 1997) aparece una foto de 1920 en la cual se aprecia

⁶⁸ Adquirió este nombre al instalarse en ella una estatua de Simón Bolívar, el "Libertador" de los pueblos que hoy conforman cinco naciones americanas. Bolívar lideró la Campaña emancipadora de 1819, proceso que conllevó a la Independencia de la Nueva Granada (hoy Colombia) del dominio español y tuvo en la Batalla de Boyacá una de sus más significativas victorias.

el sector donde hoy se encuentra el parque, este espacio no es mencionado, con el nombre "Santander" entre las obras del primer cuarto del siglo. Por el contrario, sí es identificado de tal forma en 1938, en la antesala del IV Centenario⁶⁹. Probablemente, en el mismo sitio hubo un parque hacia 1920 y otro en 1939.

- Parque de los Mártires. En varias oportunidades se puso la primera piedra de una columna en este lugar. *La Labor*, en su nro. 34 (septiembre 4 de 1908) informó que la Gobernación se había hecho cargo de la obra. Con motivo del Centenario de Boyacá en 1919, el espacio se cubrió con prados y se plantaron árboles⁷⁰.
- El Parque Colón y la Plazoleta San Francisco también fueron objeto de atención.

- Mediante el Acuerdo 29 del 23 de octubre de 1930 se escogió un punto de la periferia para erigir un monumento asociado con el centenario de la muerte de Bolívar. En su Artículo 4 decía:

"De conformidad con lo dispuesto por el Poder Ejecutivo, se levantará sobre el Alto de San Lázaro, al occidente de la ciudad, una columna de piedra con una placa de mármol que llevará esta inscripción: 'A ocupar el Puente de Boyacá - Bolívar, Agosto 7 de 1819. El Concejo Municipal de Tunja. Diciembre 17 de 1930' - Llevará una flecha en la dirección correspondiente".

En todos los casos, los proyectos sortearon serias dificultades antes de ser culminados. El principal óbice fue la falta de recursos públicos para su ejecución.

⁶⁹ Respecto a las obras desarrolladas para construir este parque, diferentes medios publicaron notas. Entre ellos pueden citarse *El Vigía* (nro. 450, julio 1 de 1938) y *El Boyacense* (Año LXXII, nro. 1716, julio 27 de 1938). También se hicieron referencias sobre el particular en el Acuerdo Municipal nro. 27 del 29 de noviembre de 1938. *El Vigía* fue uno de los periódicos que se refirió a su inauguración en el marco del IV Centenario (nro. 500, agosto 6 de 1939).

⁷⁰ En el Acuerdo 10 del 29 de agosto de 1916, relacionado con la cesión de un predio para la construcción de una plaza de ferias, también se indicó:

Artículo 2. Entréguese al Gobierno del Departamento la Plaza que actualmente sirve para ferias de ganados para el efecto que en ella se puedan hacer las obras acordadas para conmemorar el Centenario del Sacrificio de los Mártires Próceres, hijos de esta ciudad.

Artículo 3. Para dar mayor amplitud a la Plaza, reclámese por el señor Personero de la Sindicatura del Hospital de la Caridad, la parte de la calle occidental cerrada hace años para evitar allí un basurero. Artículo 4: La nueva Plaza se denominará "Plaza de Aquimín" en memoria del último heredero de la corona de los Zaques, quien fue despojado por los fundadores de la ciudad del cercado que le pertenecía.

Dada la descripción anterior, cabría la posibilidad de que el proyecto de la plaza de Aquimín se hubiese convertido luego en el del Parque de los Mártires. En la actualidad, no existe parque o plaza con la denominación "de Aquimín".

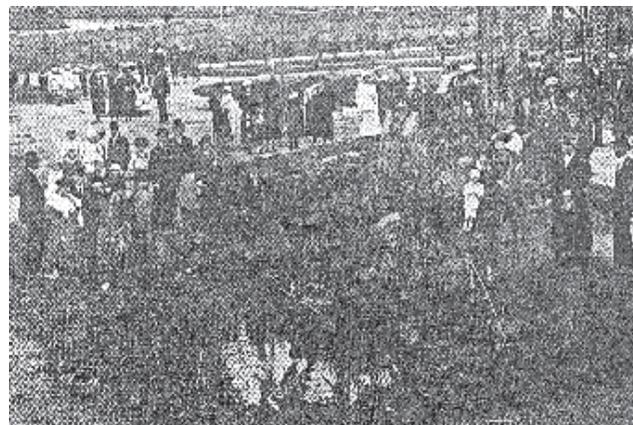
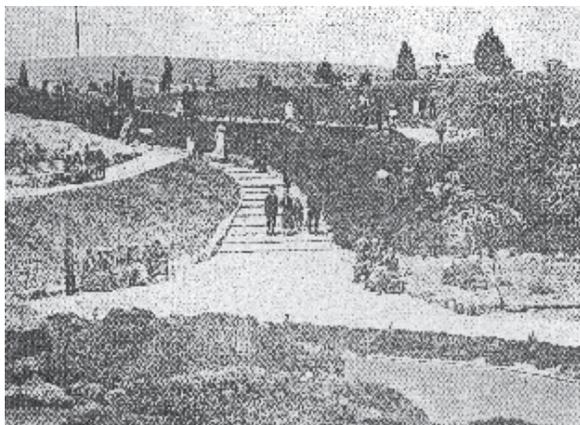
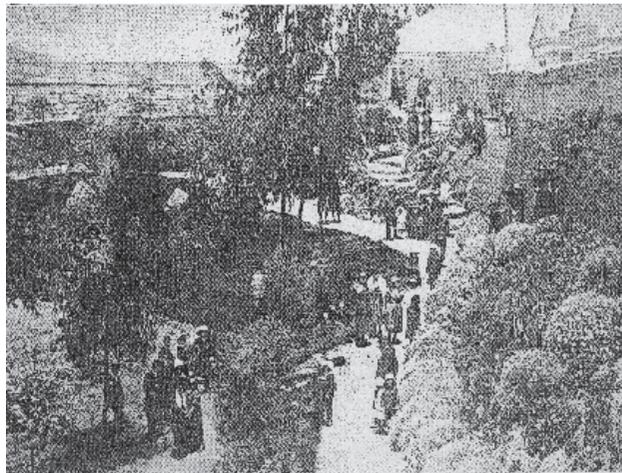
Cabe revisar un caso especial. El Acuerdo 1 de noviembre 9 de 1917 propuso rebautizar e intervenir una plazuela. Sin embargo, hoy no existe un espacio con el nombre indicado, correspondiente al de una heroína de la Independencia⁷¹:

Artículo 3. La Plazuela conocida hoy con el nombre de "La Concepción" se denominará en lo sucesivo de "POLICARPA SALAVARRIETA" y en ella se colocará un busto de mármol blanco sobre pedestal de granito (...)

Artículo 4. Una vez arreglada esta plazuela y colocado el busto de que trata el artículo anterior se pondrá bajo la protección y cuidado de las damas de esta Capital para que, con la delicadeza y gusto artístico que las distinguen y ayudadas por la Junta de Ornato de la ciudad, la embellezcan con jardines, verjas y demás adornos que estimen convenientes y sean adecuados. Parágrafo. En la parte principal de los arcos o verja que forma la entrada de la plazuela se hará estampar la correspondiente inscripción, o sea: "PLAZA DE POLICARPA SALAVARRIETA"

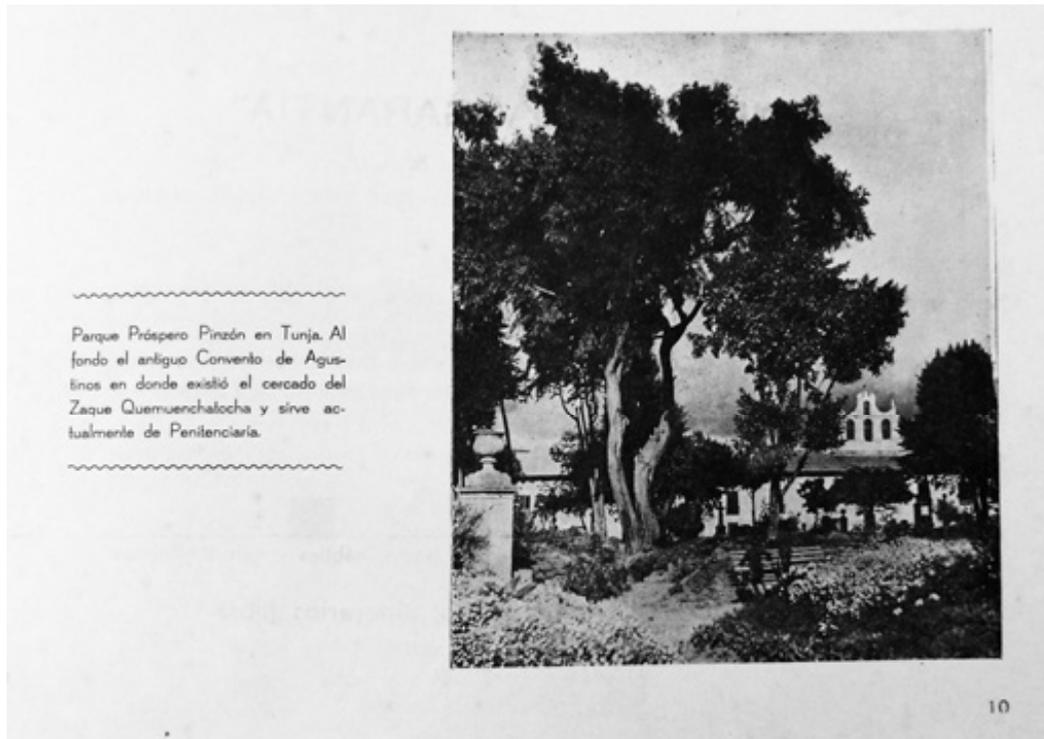
⁷¹ El Acuerdo fue expedido para conmemorar el centenario del sacrificio de la "Pola", el 14 de noviembre de 1917. Se pretendía institucionalizar esta como una fecha anual para recordar la vida de la joven mártir. En los textos históricos no se menciona la referida plaza, ni tampoco se encuentra en la nomenclatura actual.

Figura 34.
Mosaico de imágenes del Bosque de la República
aún en obra pero con uso



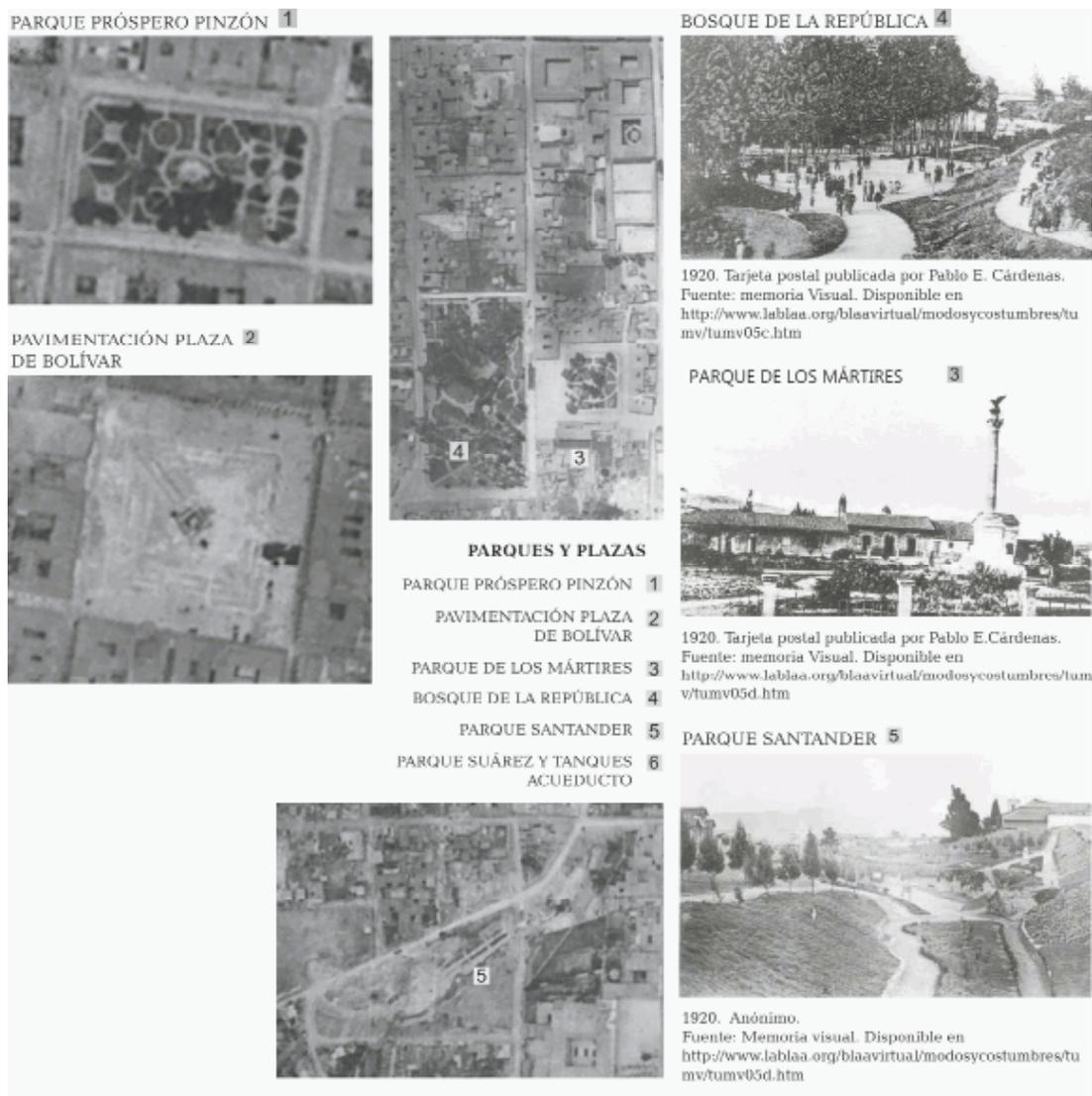
Fuente: Revista Cromos. (Vol. VI. No. 129. Agosto 31 de 1918). Págs. 121 y 122.

Figura 35.
Parque Próspero Pinzón en 1939



Fuente: Rojas (1939)

Figura 36.
Intervenciones en parques de Tunja



Fuente: la autora, a partir de aerofotografías del IGAC (1939) y fuentes indicadas

Figura 37.
Bosque de la República en 1939



Parque de Tunja, Llamado "Bosque de la República".

Fuente: Rojas, 1939

8. EQUIPAMIENTOS

En los primeros años del siglo XX, el sector público solo emprendió remodelaciones en algunos equipamientos. Tal fue el caso del hospital (considerado todavía como una entidad de beneficencia), el panóptico, el palacio de la Torre, el parque Próspero Pinzón (cuyo mejoramiento estuvo a cargo de la Gobernación) y el parque Colón. Por su parte, de acuerdo con el nro. 12 de *La Labor* (marzo 27 de 1908, p. 48), gracias a la

iniciativa privada se puso en marcha la fábrica de cerveza "La Violeta", inaugurada en 1908, pero se desconocen cuáles fueron sus instalaciones. Igualmente, resultan interesantes los anuncios referentes a los servicios ofrecidos por las pesebreras, una especie de antecesores de los parqueaderos, donde se atendían los medios de transporte predominantes.

Figura 38.
¿Los antiguos parqueaderos de la ciudad?

Pesebreras
Hemos visitado las que acaba de establecer en esta capital el Sr. Arturo González y que vienen a llenar una verdadera necesidad. Por otra parte, la calle adyacente ha sido notablemente mejorada por iniciativa del mencionado caballero, a quien deseamos buen éxito en la empresa.

PESEBRERAS
A cuadra y media de la esquina su-
deste de la plaza de Gonzalo Suárez
Rondón, se ofrece al público un servicio
permanente y aserado de pesebreras,
con abundantes forrajes y agua potable.
Allí mismo se fletan y se harran
bestias en magníficas condiciones. Hay
también puestos para coches. Se guar-
dan monturas y se da toda clase de
garantías.
Tunja, Septiembre de 1908. 4-1

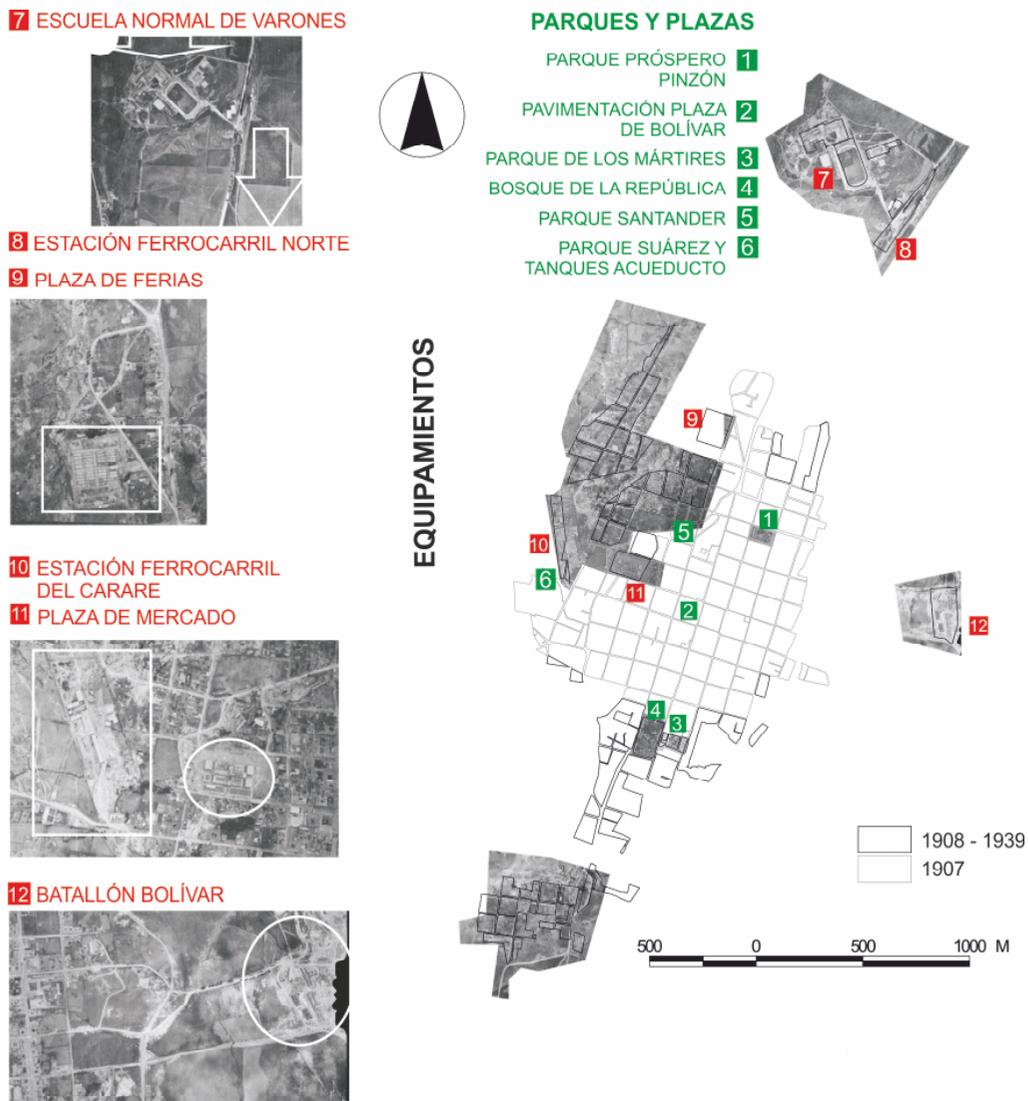
Fuente: *La Labor* (nro. 36, septiembre 18 de 1908, p. 144; nro. 37, septiembre 25, p. 148)

En algunos casos, los vecinos colaboraron de manera apreciable en la adquisición de recursos para los equipamientos. Noticias relacionadas con esta fuente de financiación fueron registradas por el periódico *La Unión Conservadora* en 1917:

- En el nro. 6 (febrero 9, p. 2), se destacó el trabajo cumplido por la comunidad de la vereda Runta, con el fin de construir un local modelo para su escuela rural. Previamente, el señor Victorino Torres había donado los terrenos para la obra.
- En la edición 22 (junio 1, p. 3) se decía: "Ancianato de pobres: El señor Obispo diocesano ha iniciado una suscripción para la construcción de un edificio, las personas que deseen colaborar pueden hacer sus donaciones en el Banco de Boyacá." El 27 de julio siguiente, en el nro. 30 (p. 2), se publicó la primera lista de contribuyentes y se insistió en la necesidad de comprar un lote para el inmueble.

Ahora bien, el verdadero impulso para la edificación de equipamientos y dotaciones que buscaban modernizar a Tunja, vino de la mano de las celebraciones del Centenario de Boyacá y el IV Centenario de la ciudad.

Figura 39.
Parques y equipamientos de Tunja en el periodo 1905 -1939



Fuente: la autora, a partir de aerofotografías IGAC (1939)

Hacia 1919 se registró una modernización arquitectónica con la incursión en la ciudad de un lenguaje común al que fue adoptado por varios palacios de gobierno en todo el país. Exponentes de este estilo fueron la Asamblea Departamental (1918), la Plaza de mercado (1916-1920) y el Banco de Bogotá (1917-1919). Al tratarse de un rechazo a las construcciones del pasado, acudieron a un formato clasicista (Cfr. Niño, 2003, ps. 66, 67).

8.1 La Plaza de mercado

Este equipamiento, uno de los más sobresalientes de la época, posee una larga historia. En los comienzos del siglo el mercado se realizaba

en la Plaza de Bolívar, situación que generaba problemas higiénicos, especialmente para los productos cárnicos. Se propuso entonces adecuar un lugar especializado, el cual ocuparía una de las casas ubicadas en el marco de la misma plaza, según lo informó en 1908 *La Labor* en su nro. 4 (enero 31). La idea solo se concretó hasta la conmemoración del Centenario de Boyacá, aunque en lugar de la adecuación se determinó erigir un nuevo Edificio de Exposiciones que luego sería utilizado como Plaza de mercado, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 8 de 1913.

Figura 40.
Jornada de mercado en la Plaza de Bolívar, antes de que se construyera una edificación especializada para esta actividad



Fuente: Banco de la República, Tunja memoria visual. Disponible en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/modosycostumbres/tumv/tumv07c.htm>

El terreno para el edificio fue comprado en 1917, año en que también se contrató a Gastón Lelarge⁷², quien elaboró los planos. Aunque este arquitecto francés trabajó sin interrupción, las demoras en las transferencias de los recursos provenientes de la nación generaron retrasos considerables⁷³. Tal contrariedad fue descrita en el Memorial de la Junta del Centenario

de la Batalla de Boyacá al Congreso Nacional, publicado en el nro. 672 de *El Boyacense* (julio 16 de 1918, ps. 394 - 396). En cuanto a dificultades técnicas, la erección de un enorme muro de contención, destinado a nivelar la estructura, supuso elevados costos. Así lo informó *El Deber* (nro. 6, septiembre 27 de 1918).

Figura 41.
Culminación de la cúpula de la Plaza de mercado en 1920. Tarjeta postal publicada por Pablo E. Cárdenas.



Fuente: Banco de la República, Tunja memoria visual. Disponible en <http://www.lablaa.org/blaa-virtual/modosycostumbres/tumv/tumv05a.htm>

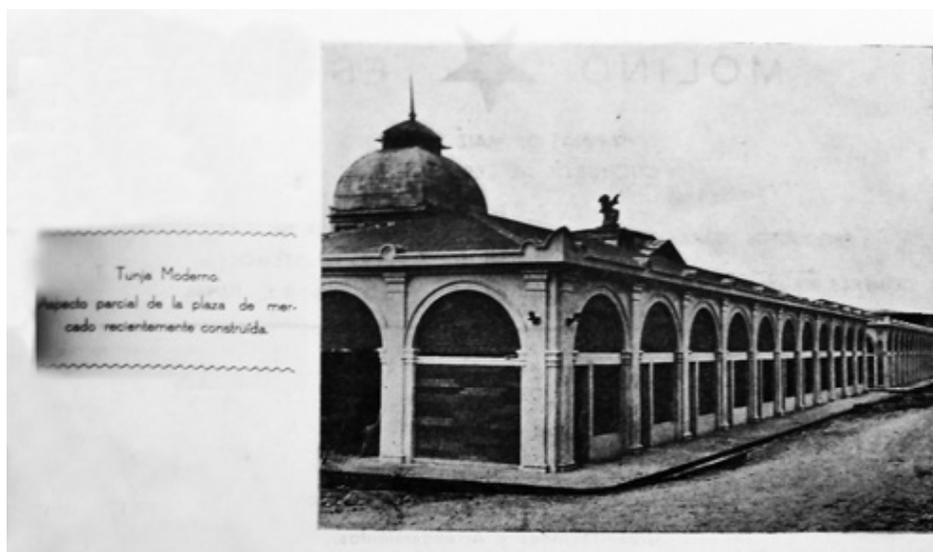
⁷² Lelarge realizó en Colombia numerosos edificios públicos de estilo republicano. Perteneció al grupo de extranjeros que introdujo este lenguaje en el país (Niño, 2003).

⁷³ A comienzos de 1919, la Junta del Centenario de Boyacá expresó que no era posible cumplir con todos los planes de celebración estipulados en leyes y ordenanzas. Por ello, decidió concentrar sus esfuerzos en algunas obras, dentro de las cuales ocupaba el primer lugar la culminación del pabellón de la Plaza, según lo manifestó el Gobernador en su mensaje a la Asamblea en 1919. Para esta corporación, por el contrario, la edificación se encontraba en un segundo plano, pues de acuerdo con un proyecto de ordenanza, referenciado en el nro. 33 de *El Deber* (abril 4 de 1919), la Carretera del Carare era la prioridad.

En su mensaje a la Asamblea en 1920, el Gobernador informó que los pabellones (como se llamaba a la plaza) se habían logrado terminar, pues solo quedaban pendientes la cúpula, los pisos y desagües. Se asignó un presupuesto adicional para estas secciones, sin embargo, dicha suma no fue suficiente para la verja, tan necesaria en un espacio destinado a funcionar como mercado. En su mensaje de 1922, el mandatario dio cuenta de los avances observados en el techo, la pintura y la pavimentación

durante 1921. El edificio finalmente se dio al servicio, aunque no con todas las condiciones requeridas para su operatividad. En consecuencia, la prensa local reprodujo múltiples quejas motivadas en los barrizales y el desaseo que debían soportar los visitantes. Solo hasta el IV Centenario se incorporaron varias mejoras y la obra fue presentada como recién "construida", cuando en realidad, en 1939 fue "concluida", pues se había iniciado 20 años atrás.

Figura 42.
La plaza de mercado, concluida (no "construida") en 1939

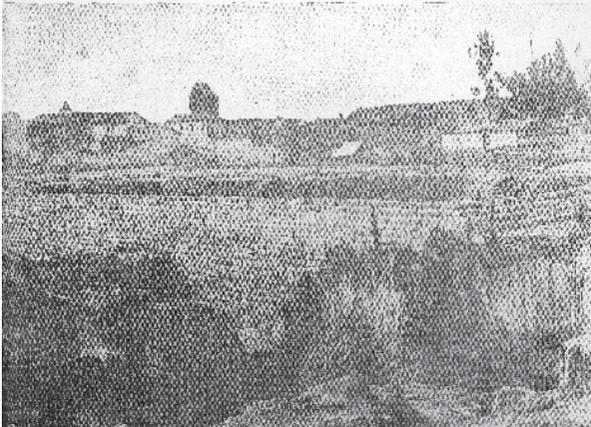


Fuente: Rojas (1939)

Figura 43.

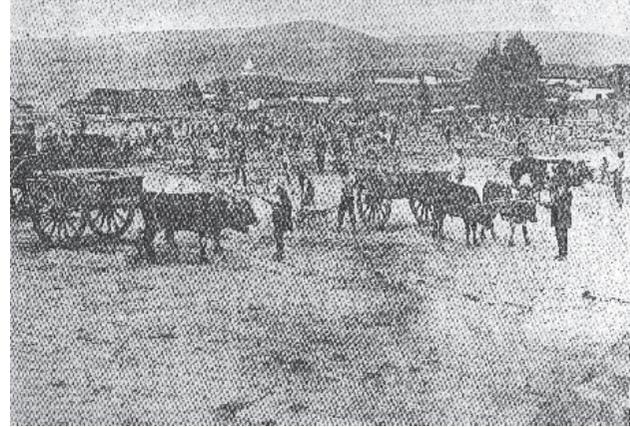
Mosaico de imágenes relacionadas con la construcción de la Plaza de mercado

Construcción del Terraplén



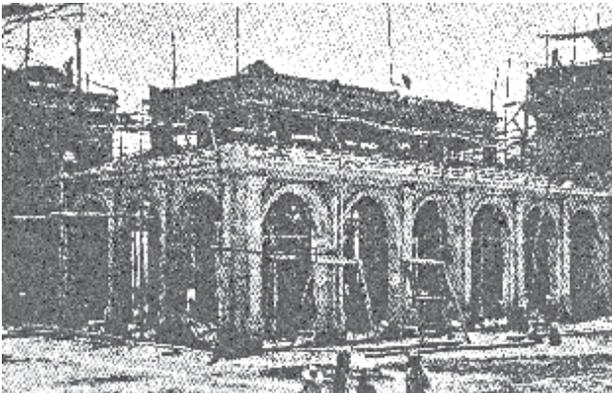
Fuente: Revista Cromos (Vol. IV. No. 90. Nov. 3 de 1917. Pág. 269)

Iniciación de la cimentación



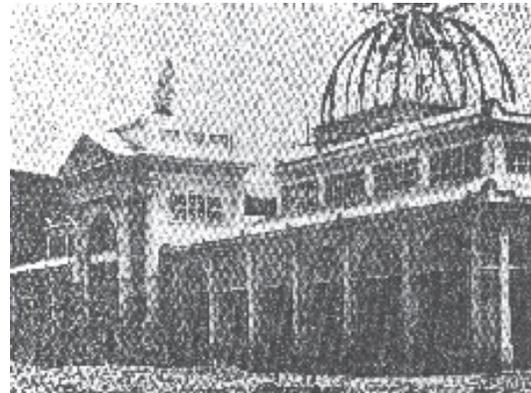
Fuente: Revista Cromos (Vol. IV. No. 90. Nov. 3 de 1917. Pág. 269)

Construcción de muros



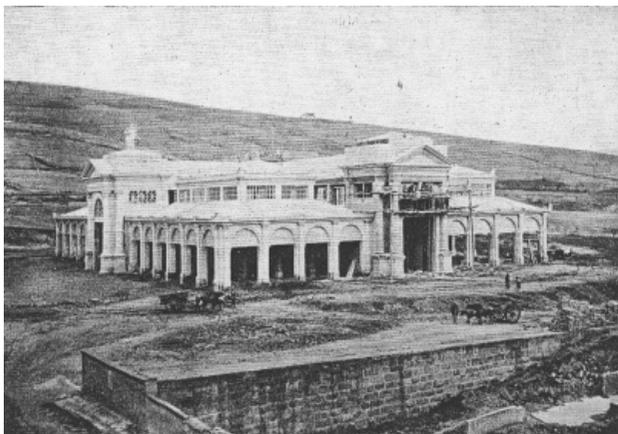
Fuente: Revista Cromos (Vol. VII. No. 162. Mayo 17 de 1919. Pág. 263)

Construcción de la cúpula



Fuente: Revista Cromos (Vol. II. No. 33. Junio 26 de 1920)

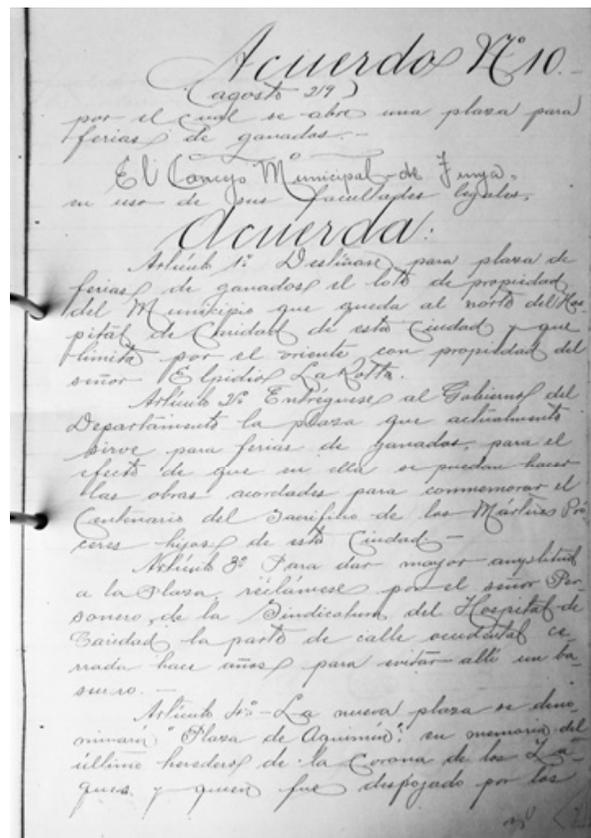
Figura 44.
La Plaza de mercado aún sin cúpula



Fuente: Revista Cromos (Vol. VIII. No. 186. Oct. 31 de 1919)

8.2 La Feria de ganado

Figura 45.
Primera mención en relación con la necesidad de realizar una plaza de ferias



Fuente: Archivo del Concejo Municipal

La construcción de este espacio fue sugerida por primera vez hacia 1916, cuando los integrantes del Concejo Municipal, mediante el Acuerdo 10 del 29 de agosto, destinaron para el comercio de ganado un predio de propiedad del municipio, localizado al norte del Hospital de la Caridad, en el límite urbano. Sin embargo, nada se ejecutó en aquel momento.

Desde la institucionalización en 1922 de los eventos anuales asociados con el cumpleaños de la ciudad, las ferias de ganado ocuparon un lugar destacado, pues la dinámica comercial que producían transmitía entusiasmo y esperanzas de progreso. Ese estado de ánimo era expresado en 1925 por la Junta Departamental de Fiestas y Mejoras Públicas, que en el informe titulado "Las Ferias de Tunja", hacía esta apreciación sobre la capital departamental: "Tunja empieza a convertirse en un centro de actividad industrial y comercial".

Con miras a la conmemoración del IV Centenario, la Ordenanza 32 de 1929, publicada el 14 de junio de aquel año en el nro. 1885 de *El Boyacense*, ordenó a la Junta de Embellecimiento "adquirir para el Municipio de Tunja y con destino a la plaza de ferias, un lote apropiado y bien cercano a la ciudad". Así, en 1933, de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo 5 del 25 de abril de 1932, se reservó un terreno con una extensión de 8179 m². En dos acuerdos de 1936, el 3 del 27 de febrero y el 19 de septiembre 1, se mencionaron asuntos relacionados con la construcción de la Plaza

de Ganado y Ferias. Finalmente, ésta se levantó en el sector norte, donde hoy se encuentra el Nuevo Hospital San Rafael.

8.3 Instituciones educativas. Construcción de la Escuela Normal de Varones

Desde 1905, medios como *El Popular* (Año III, Serie 3, nro. 58, septiembre 1) recogieron testimonios concernientes a la importancia de construir escuelas modernas, ventiladas y sencillas. No obstante, lo habitual en Tunja fue reformar las instalaciones antiguas. De acuerdo con esta forma de proceder, la Ordenanza 29 del 26 de abril de 1920 creó la Escuela Departamental de Artes y Oficios y dispuso la adaptación de un local para el funcionamiento de la Escuela Normal de Boyacá. Por lo tanto, fue preciso aguardar hasta 1927, cuando la Ordenanza 29 del 20 de abril asignó recursos para una edificación nueva.

Es pertinente apuntar que en la primera mitad del siglo, algunas de las políticas existentes determinaron la construcción de infraestructuras para el desarrollo de los programas formativos. Así, en el gobierno del presidente Alfonso López Pumarejo (1934 - 1938), se priorizó la instrucción masiva y la creación de escuelas. En este panorama, en 1934 fue celebrada una conferencia nacional de educadores, en la cual se planteó una reforma que pretendía fortalecer el Ministerio de Educación. De tal modo, se intentaba propiciar un mayor control estatal

sobre la enseñanza, hasta ese entonces manejada por las congregaciones religiosas católicas, especialmente en los niveles de primaria y en la modalidad normalista. Esta iniciativa se tradujo en un impulso a las escuelas normales, entre ellas la de Tunja (Niño, 2003).

La realización del plan docente, la construcción de escuelas primarias, normales e industriales y de la universidad oficial, constituyen un gran jalón de progreso y no de azar; es en dicho plan donde se realiza la primera modernización del lenguaje arquitectónico y se logra un positivo avance en los aspectos formales, constructivos y administrativos (Niño, 2003, p. 105).

En todo el país, la construcción de escuelas estuvo a cargo del Ministerio de Obras Públicas, despacho que acogió recomendaciones modernas para definir las dimensiones y la orientación de las aulas. En este sentido, una de las familias estilísticas adoptada fue aquella que buscó desarrollar proyectos modulares, de planta simétrica, volumetría prismática y decoración parca. La Escuela Normal de Tunja es representativa de esta línea.

Figura 46.
La escuela anexa a la Normal de Varones (s.f.)



Fuente: Álbum Fotos antiguas de Tunja. Disponible en Facebook.com. Fotografía donada por José Miguel Gaona

El nro. 1226 de *El Boyacense* (enero 27 de 1928, p. 27), informó que los planos para esta Escuela serían contratados con una firma de Bogotá. Pero solo hasta el IV Centenario se dio un impulso definitivo a la idea y se erigieron las instalaciones en una zona periférica, separada completamente del tejido urbano, donde también se ubicó la Escuela anexa. En 1937 ya funcionaban en el lugar dos pabellones.

Figura 47.
Campo de fútbol, escuela anexa a la Normal de Varones y Estación del Ferrocarril de Tunja (al fondo) (s.f.)



Fuente: Álbum Fotos antiguas de Tunja. Disponible en Facebook.com. Fotografía donada por José Miguel Gaona.

El diseño final, elaborado por Pablo de la Cruz en 1935⁷⁴, siguió un estilo redefinido como "vernacular modesto", caracterizado por usar el color blanco y emplear una cubierta de teja, que al permanecer oculta por un ático, produce una percepción "cúbica y purista" (Niño, 2003). El trabajo se cumplió conforme a los planos de forma parcial, pues se introdujeron modificaciones:

el último grupo de escuela y jardín fue construido al otro lado del campo de fútbol. En 1941 se hizo un teatro y un bloque de aulas y dormitorios (por J. Bonilla Plata y G. Maya) y en 1961 se hizo un proyecto de capilla (Jaime Bayona) (Niño, p. 141).

Un elemento significativo de la obra fue su localización al norte de la ciudad, en las proximidades de la Estación del tren. Aunque en aquel momento era un punto que presentaba dificultades en materia de transporte y servicios públicos, también se trataba de la zona hacia donde se orientaba el futuro crecimiento urbano⁷⁵.

⁷⁴ Con "capacidad para 350 alumnos internos, 150 externos y 400 en la anexa" (Niño, 2003, p. 139).

⁷⁵ Llegar allí representaba un verdadero paseo. Al respecto, en su edición 42 (junio 11 de 1937), *Trinchera* presentó una descripción del recorrido y de los diversos aspectos, tanto positivos como negativos, que se encontraban en el lugar:

En buses de la empresa del Sr. Villamil, han visitado por 5 centavos la zona norte de la ciudad, paseo agradable que saca de la rutina, y contemplando los edificios construidos para Escuela Normal, magníficos, dan buena impresión y señalan la zona de progreso para la ciudad, pero a la vez hay un problema con los vallados entre ésta y la estación del ferrocarril, pues las aguas están estancadas, obstruidas con basura, maleza, estiércol, con lo cual hay olores desagradables y peligro para la salud, que deben soportar 400 alumnos y los empleados del ferrocarril.

En las inmediaciones de la Escuela Normal, el Colegio Boyacá construyó, por su propia cuenta, un estadio para celebrar el IV Centenario, hecho registrado por *Trinchera* en su nro. 46 (julio 9 de 1937, p. 3). El escenario fue inaugurado dos años antes del aniversario, en el marco del día de la raza, evento del que dio cuenta el mismo medio (nro. 59, octubre 15 de 1937, p. 6): "la ciudad pudo contemplar el extraordinario movimiento que la inauguración del Estadio Santander produjo en todas las capas sociales. Seis mil personas concurrieron a este acto". Este espacio fue una de las sedes de los Juegos Deportivos, efectuados en agosto de 1939 como parte del programa conmemorativo (Figura 48).

Figura 48.
**Inauguración de los juegos deportivos en el estadio, nuevo escenario
situado frente a la Escuela Normal (1939)**



Fuente: Revista Cromos (Vol. XLVIII, nro. 1183, agosto 6 de 1939)

Por otra parte, con el fin de otorgar un espacio digno al ejercicio de la pedagogía moderna, en 1927 se adelantaron gestiones para instituir la Escuela Modelo de Tunja, según se cuenta en "El Municipio de Tunja en 1927". En el Acuerdo 17 del 28 de febrero de 1928, se definieron las condiciones para la adquisición del terreno donde quedaría situada:

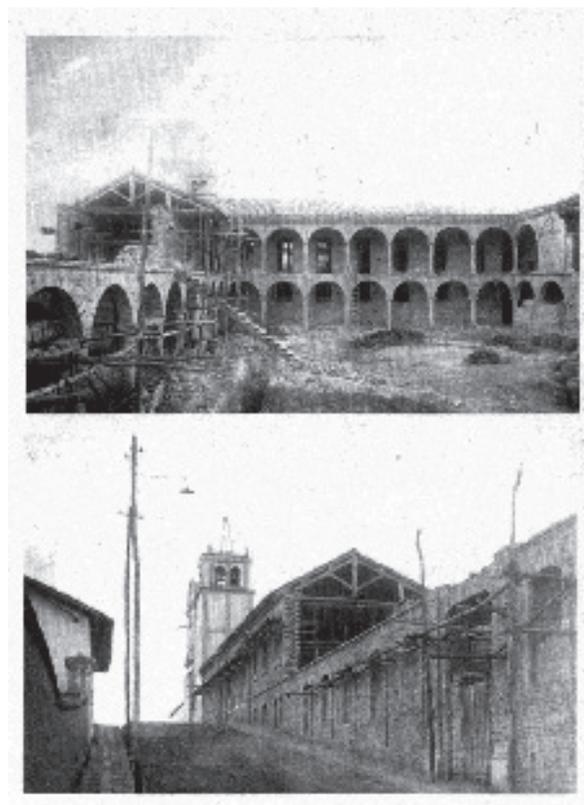
Artículo 1. Se autoriza al personero municipal para que celebre un contrato de permuta por el cual adquiera el municipio la propiedad de la zona de terreno que actualmente ocupa la tienda de chichería denominada "Luz y Sombra" ubicada en la carrera 2 de esta ciudad, de propiedad del señor Jorge Gutiérrez, a cambio de una de igual o mayor extensión pero del mismo valor, tomada del lote del antiguo matadero. Artículo 2. La zona de terreno que por la permuta de que trata el artículo anterior adquiera el municipio, se destinará para el edificio de la Escuela Modelo.

El Liberal (Año II, nro. 24, mayo 18 de 1934), denunció que al no haber sido construida con suficiente calidad, requirió reparaciones muy pronto.

De iniciativa privada, la obra más representativa del periodo fue el Colegio Salesiano Maldonado, erigido en el sector correspondiente, en aquel entonces, al norte de la ciudad. Desde 1919, Monseñor Maldonado Calvo había solicitado la fundación de un colegio de artes y oficios (Cfr, Gómez & Medina, 2002). Esta idea fue recogida por los salesianos (quienes administraban la parroquia de Las Nieves), de

manera que en 1924, los padres trajeron al arquitecto Buscaglioni para elaborar los planos correspondientes. Con la participación de presos del panóptico, los trabajos se iniciaron el 19 de mayo, mientras que el 18 de septiembre se bendijo el lugar y se colocó la primera piedra (Gómez & Medina).

Figura 49.
Construcción del Colegio Salesiano (s.f.)



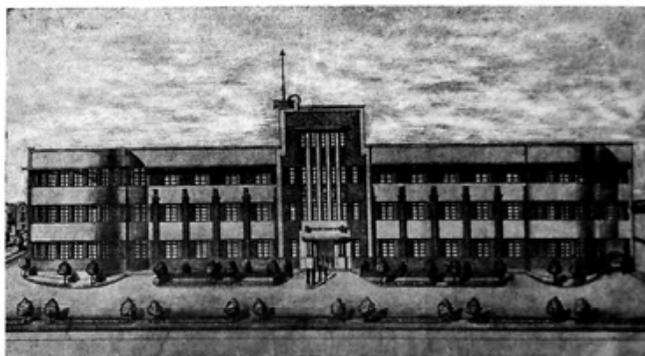
Fuente: Gómez & Medina (2002)

Durante los años siguientes se produjo un considerable avance, de tal modo que en 1927 fue inaugurada una primera parte y se puso en servicio el internado. La falta de fondos obligó a suspender las labores en 1934, aunque después de ser retomadas se efectuaron con mayor celeridad. En 1935 se demolió la antigua casa cural y se inició el teatro. Un año más tarde, una vez culminado todo el edificio, los padres enviaron una comunicación al Gobernador en la cual comentaban que, con el aval

de los vecinos, se esperaba transformar el frente del colegio en una plazoleta. La comisión de celebraciones del IV Centenario mencionó la apertura de una vía: ésta sería, en un futuro, la Avenida Maldonado (Gómez & Medina, 2002).

Por otra parte, en el sur de la ciudad se proyectó un plantel de la comunidad jesuita. Esta iniciativa se convertiría en el Colegio José Joaquín Ortiz (Figura 50) que después fue ocupado por el Colegio Silvino Rodríguez.

Figura 50.
Proyecto para colegio de la comunidad jesuita



Proyecto de la fachada del Colegio José Joaquín Ortiz dirigido por padres de la Compañía de Jesús en Tunja.

Arquitecto: Dr. Juan de la Cruz Guerra Galindo.

Fuente: Rojas (1939)

8.4 Teatros

Estos escenarios también tuvieron un largo recorrido. En su primer número (septiembre 20 de 1907, p. 3), *Tricolor* manifestó que ante la escasez de actividades de ocio, era necesario apoyar la poca oferta existente y consolidar una cultura artística por medio de un teatro. La ilusión de proporcionar a Tunja esta obra "civilizadora", se concretó cuando fue anunciada la construcción del Teatro Centenario o del Departamento⁷⁶, noticia recibida con gran satisfacción, tal como lo expresó *La Linterna* en su edición 23 (mayo 20 de 1909, p. 3). Sin embargo, solo se colocó la primera piedra el 21 de julio de 1910, y así lo divulgó hacia finales de aquel año *El Clamor Público* en su nro. 1 (diciembre 2, p. 3).

Claro está que otro teatro, el Municipal, vivió una intensa actividad. Allí se efectuaron veladas musicales, literarias y teatrales; sesiones solemnes de colegios; conferencias y proyecciones cinematográficas. Sobre estas últimas,

en el nro. 15 de *La Linterna* (noviembre 5 de 1909, p. 4), se publicó la siguiente nota:

Se ha abierto un abono por 6 funciones de Cinematógrafo que se darán en el Teatro Municipal. La Empresa cuenta con un magnífico aparato y con películas de novedad que harán que el público tenga un rato de esparcimiento que disipe un tanto la monotonía de la vida Tunjana. Además, las funciones serán amenizadas por una buena orquesta, lo cual es motivo para aumentar el interés que aquella diversión tiene en sí misma. Muchos rendimiento (sic) deseamos para los señores empresarios

La presentación de películas continuó durante los años siguientes. Incluso, desde 1937 fue recurrente que se estrenaran varias cintas por semana⁷⁷.

En 1913, la sala fue objeto de una reforma a cargo del departamento (*Centenario de la Independencia de Tunja*, 1913). Un año más tarde, luego de estas refacciones y en vista del valor

⁷⁶ Éste debía asemejarse al Teatro Colón de Bogotá y contar con un aforo de 600 a 800 sillas.

⁷⁷ Claro está que no solo el cine, sino también las demás actividades, eran controladas. Así, para otorgar una autorización destinada a ceder el recinto gratuitamente a una compañía de ópera, el Acuerdo 11 del 30 de agosto de 1916, en su Artículo 2, precisó: "La Junta Administradora podrá en cualquier tiempo retirar la subvención (...) cuando a juicio de ellos y de la Junta de Censura, los espectáculos que se ofrezcan al público no satisfagan desde el punto de vista moral o artístico".

adquirido por el edificio, se consideró prudente asegurarlo⁷⁸. Dos ordenanzas, la 16 de 1937 y la 19 de 1938, dispusieron la realización de mejoras con motivo del IV Centenario. Asimismo, para la ocasión se promovió el Teatro Cultural, un nuevo espacio que ofrecería espectáculos dirigidos al público infantil o al obrero. No obstante, la idea no prosperó.

Figura 51.
Fachada del Teatro Municipal, tarjeta postal publicada por Pablo E. Cárdenas



2. Tarjeta postal publicada por Pablo E. Cárdenas.
Teatro Municipal, 1920.

Fuente: Banco de la República (1997), Tunja memoria visual. Disponible en <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/modosycostumbres/tumv/tumv05a.htm>

Figura 52.
Proyecto del Teatro Cultural en 1938



Fuente: El Surco (Año III, nro. 94, julio 8 de 1938)

⁷⁸ El Artículo 1 del Acuerdo 2 del 23 de enero de 1914 autorizó al personero municipal "para asegurar en una compañía de seguros respetable el Teatro Municipal hasta por la suma de dos mil quinientos pesos oro (\$2500)".

8.5 Edificios administrativos

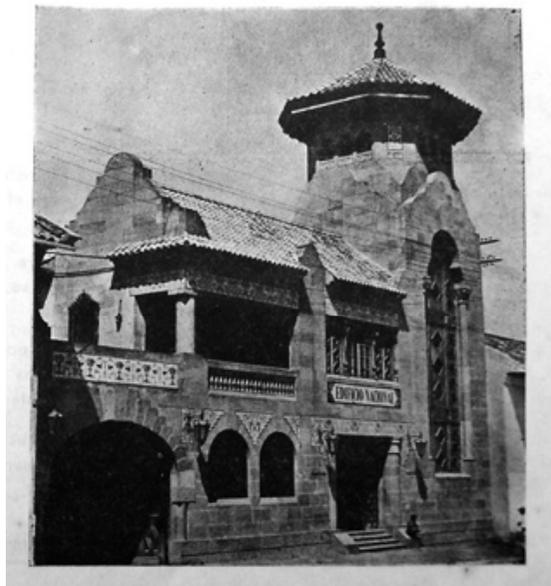
El edificio de la Asamblea debió transitar un largo camino. El Gobernador, en el Mensaje leído a esa corporación en 1913, señaló que la Biblioteca y el Museo histórico carecían de un local donde funcionar. Se pensó entonces en instalarlos, junto con el Centro de Historia, en la proyectada sede. En 1919, en un nuevo mensaje, el mandatario se refirió al comienzo de la obra en 1918. En lo sucesivo, la prensa oficial reseñaría las partidas anuales asignadas para la continuación de los trabajos, al tiempo que comentaría los múltiples aplazamientos sufridos. En la Ordenanza 43 del 11 de junio de 1929 se mencionó la firma de un contrato para la reconstrucción del lugar⁷⁹.

En relación con el edificio Municipal, entre 1923 y 1928 se expidieron partidas presupuestales con el propósito de auxiliar a la ciudad en la construcción de este inmueble. Otro edificio, el Nacional, donde funcionaron la administración de Hacienda y las oficinas de correos y telégrafos, fue ejecutado por la nación por intermedio del Ministerio de Obras. Su diseño motivó un vehemente debate arquitectónico, pues se estimaba que reñía con la austeridad colonial de la Plaza de Bolívar, donde se decidió ubicarlo⁸⁰. Los comentarios adversos se desatendieron y para el IV Centenario se hizo realidad, aunque luego fue demolido.

⁷⁹ Este contrato fue suscrito entre el Secretario de Hacienda y el ciudadano chileno Julio Casanovas, quien actuó como apoderado de la casa constructora "Echeverri Hermanos & Cia. y A. Manrique Martín". La intervención tenía como objetivo reparar tres tramos (occidental, sur y oriental) del edificio de la Asamblea, mediante la demolición y posterior reconstrucción de las secciones inestables e inseguras. Se conservarían las mismas características y distribuciones espaciales, se instalarían baterías de baños y una nueva escalera principal y se efectuarían arreglos de carpintería. Se acordó un valor de \$61.423,85 por la obra, cifra que después se redujo a \$50.000, y se estipuló un plazo de 180 días para concluir la refacción.

⁸⁰ Entre mayo y junio de 1933, en los nros. 3, 10 y 11 de *El Liberal*, se publicaron varias críticas.

Figura 53.
Edificio Nacional



~~~~~  
Frontis del Edificio Nacional de Tunja,  
donde funcionan la Administración de  
Hacienda Nacional y las oficinas de  
Correos y Telégrafos.  
~~~~~

Fuente: Rojas (1939)

El Edificio de teléfonos hizo parte de las obras del IV Centenario. Salvo una foto incluida en el libro *Tunja 400 años* (Rojas, 1939) no se cuenta con más referencias.

Figura 54.
Edificio de teléfonos



~~~~~  
Tunja Moderna.  
Edificio de los teléfonos recién  
construido.  
~~~~~

Fuente: Rojas (1939)

8.6 Cementerio

Ante las reiteradas quejas por el mal estado de este equipamiento, fue preciso recurrir a sesiones benéficas para recolectar fondos que permitieran recuperarlo. Según, los nros. 6 (septiembre 9 de 1926) y 12 (octubre 22) del periódico *Boyacá*, tales recursos servirían a la Junta de Ornato para asumir el cuidado del lugar e implementar las mejoras requeridas. En su edición 8 (septiembre 24), el mismo tabloide recogió la propuesta de abrir allí un anfiteatro. En "El Municipio de Tunja en 1927", se afirmó que, en efecto, este espacio fue inaugurado en dicho año.

Gómez y Medina (2002) relatan que en 1938, cuando el cementerio se encontraba a cargo de los padres salesianos, el arquitecto Juan Buscaglione diseñó un proyecto de nueva fachada. A su vez, el 5 de mayo de 1939, en su nro. 137, *El Surco* señaló que gracias a la donación de una franja de terreno hecha por un particular, en aquel año se planeaba realizar una ampliación.

8.7 Cuartel

El cuartel de Tunja, denominado "Batallón Bolívar", constituye un referente representativo del periodo, pues al haberse escogido para su ubicación un punto al oriente de la ciudad, totalmente discontinuo del tejido urbano, impulsó el crecimiento hacia esa zona. Fue construido de manera directa por las Fuerzas Armadas

y a diferencia de lo ocurrido con otros equipamientos, los trabajos se ejecutaron con rapidez. En 1938, según relata el nro. 103 de *El Surco* (septiembre 9, p. 1) una comisión estudió el predio seleccionado para albergar la sede militar, la cual se planeaba entregar antes del IV Centenario, e hizo las negociaciones pertinentes. La mediación del Ministro de Guerra, José Joaquín Castro, nacido en Tunja, al parecer facilitó la prontitud en las acciones, según lo expresó el mismo periódico en su edición 120 (enero 8 de 1939). En su nro. 168 (diciembre 15, p. 1), el medio anunció la entrada en funcionamiento del cuartel para finales de 1939.

Figura 55.
Vista del cuartel de Tunja en 1955



Fuente: *Revista Boyacá* (nros. 3 y 4, mayo - junio de 1955)

Figura 56.
El Batallón Bolívar en construcción en 1939 y su relación con el trazado de Tunja



Fuente: Aerofotografía del IGAC, 1939

8.8 Otros

El hospital de Tunja, que funcionaba desde mediados del siglo XIX en el claustro de Santa Clara, recibía auxilios provenientes del sector público o de donaciones caritativas, dineros empleados en su mantenimiento y sostenimiento. En 1938 se emprendió una campaña de prensa con el fin de determinar el mejor sitio para abrir un nuevo centro asistencial. Esta

escogencia significaba un asunto sustancial, pues por razones de higiene, era conveniente mantener el edificio a una distancia prudente de la ciudad, pero tal distanciamiento no debía ser muy pronunciado, para facilitar las comunicaciones y la conexión con los servicios públicos. En definitiva, se eligió el lote propuesto por el Dr. Peña Martínez, localizado detrás del penal, en el camino hacia la Fuente Chiquita y delimitado por las calles 10 y 11, la carrera 1 y la carrilera. Según contaba *El Vigía* en su nro. 476 (diciembre 24 de 1937, ps. 1, 8) este espacio cumplía las condiciones exigidas y permitía ampliaciones. La obra pasó a conformar el grupo de las proyectadas para el IV Centenario, sin embargo, no logró terminarse en aquel momento, tal como es visible en las aerofotografías de 1939. De acuerdo con Gómez y Medina (2002), en 1952 se programó una visita presidencial para inaugurarlos.

También en el marco de sus 400 años, Tunja vio la apertura de un nuevo hotel: El Centenario. Si bien son escasos los datos sobre su planeamiento y ejecución, en el nro. 112 de *El Surco* (noviembre 11 de 1938) se informó que la Junta del Centenario había adjudicado su construcción mediante licitación privada.

Figura 57.
Hotel Centenario, aviso publicitario de sus constructores en 1939



Fuente: Rojas (1939)

Las estaciones del tren se hicieron esenciales tras la puesta en marcha del Ferrocarril del Nordeste, línea que contó con dos equipamientos de este tipo en la ciudad, uno en el norte y otro en el oriente. Además, es pertinente recordar el caso del Ferrocarril del Carare, para el cual se dispuso un edificio semejante en el occidente, sin embargo, como la ruta jamás

funcionó, el lugar adquirió otros usos. A pesar de estar ubicados en la capital departamental, dichos espacios solo alcanzaron un nivel tipológico de bodega y apenas superaron el carácter elemental de paraderos (Aprile, 1992). Tal realidad contrasta con lo sucedido en municipios como Chiquinquirá, donde se erigió la fastuosa estación del Ferrocarril del Norte.

Figura 58.
Estaciones del Ferrocarril del Nordeste



Fuente: Banco de la República, Tunja memoria visual. Disponible en <http://www.lablaa.org/blaavirtual/modosycostumbres/tumv/tumv05g.htm>

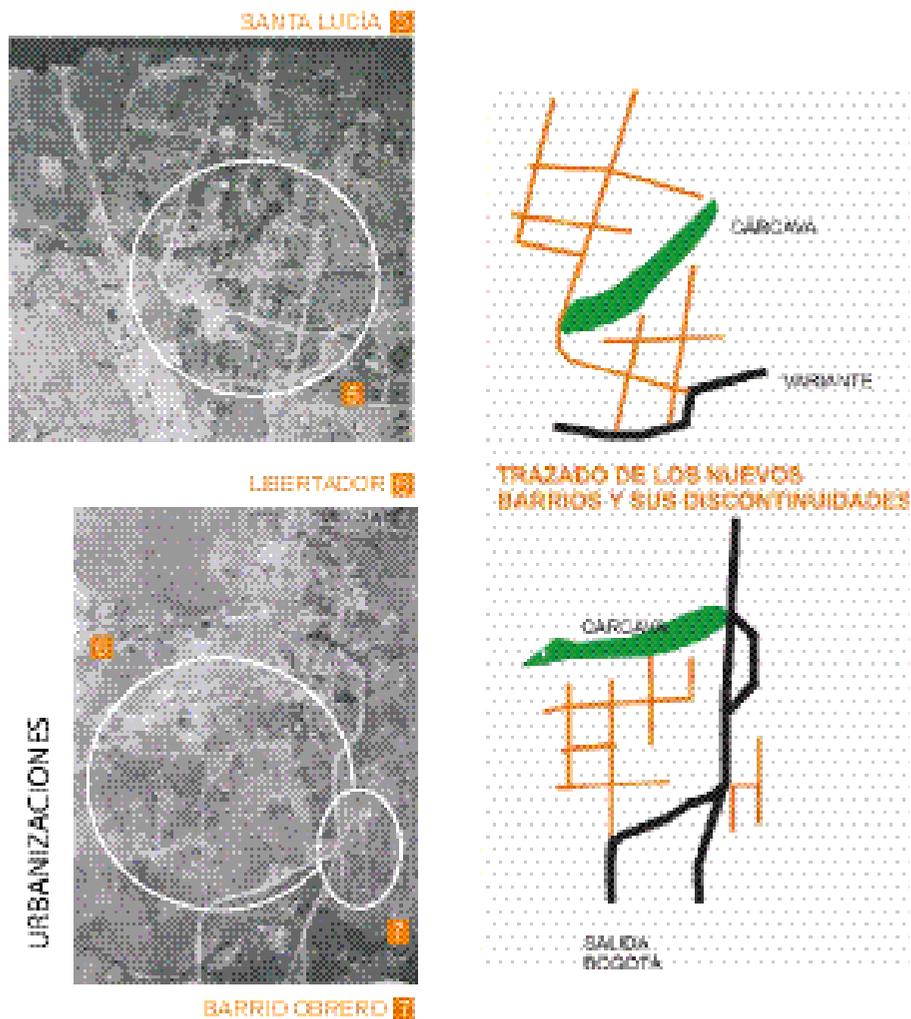
9. URBANIZACIÓN, CRECIMIENTO DE BARRIOS Y VIVIENDA OBRERA

La urbanización y el surgimiento de barrios eran incipientes al comenzar el siglo. La ciudad tradicional, parcelada en grandes solares y ordenada en calles mediante la retícula ortogonal de origen español, soportó por 400 años un crecimiento por subdivisión y redensificación interior. Los propietarios acometían las obras que requerían para sí mismos, predio a predio, sin la intermediación de otros actores.

Así, los cambios se limitaron a una continua ampliación de la retícula existente. La aparición de agentes diferentes a los dueños de los solares, registrada después de 1926, podría considerarse como una de las primeras experiencias de gestión inmobiliaria. Al estudiar una aerofotografía histórica, llama la atención la presencia de dos barrios alejados del tejido: El Libertador⁸¹, al sur, y Santa Lucía, al Norte.

⁸¹ El Acuerdo 23 del 23 de noviembre de 1932 determinó que el barrio 17 de diciembre tomaría el nombre de El Libertador. Este acuerdo modificó otro, el 32 de diciembre 1 de 1930, el cual decía "Desde el diez y siete de diciembre el barrio que se está fundando en el sitio de 'LA AGUADITA' en cercanías del puente de 'PICOTA' se llamará 'BARRIO DIEZ Y SIETE DE DICIEMBRE', en recuerdo del centenario del fallecimiento del LIBERTADOR".

Figura 59.
Urbanizaciones Santa Lucía, El Libertador y Barrio Obrero de Tunja



Fuente: la autora, a partir de Aerofotografías IGAC 1939

Santa Lucía, pensado para albergar a los obreros, estaba expuesto a dificultades topográficas, consistentes en las cárcavas que irrumpían en sus terrenos. Un testimonio de uno de sus habitantes, habla del origen de la urbanización:

En 1926 existía una barranquera como todavía hoy existe, con algunas excepciones, y se llamaba “los barrancos de la Gallinacera”, pues hasta entonces no se había conocido ningún método de urbanización en Tunja, más que vender por fanegadas de tierra; los dueños de estos barrancos, señores Gabriel Díaz e hijos, viendo que no había quién les comprara por fanegadas o en globo estos barrancos, resolvieron proyectar la urbanización bajo el nombre de “Santa Lucía” haciendo lotes de diez metros de ancho por treinta de fondo, cuyos primeros precios fueron cinco y diez centavos la vara cuadrada, y como entonces la mayoría de obreros no teníamos techo ni abrigo donde reclinar la cabeza en propiedad, y viendo las condiciones y facilidades de pago, casi todos tomamos de hecho un lote para principiar a formar nuestras pobres pero honradas chozas, tal como hoy se puede ver (...) se ha ensanchado esa gran parte del sector de la ciudad con nuestros propios esfuerzos y sin un auxilio de parte del gobierno para la higienización de dicho sector. (Trinchera, Año II, nro. 62, noviembre 5 de 1937, p. 1).

En el Artículo 6 de la Ordenanza 32 del 10 de mayo de 1929, contenida en el Libro de Ordenanzas de aquel año y promulgada para preparar el IV Centenario, se lee: “destínase igualmente la suma de dos mil pesos (\$2000) para higienizar la urbanización Santa Lucía y atender la demarcación de calles” (p. 84).

Otra experiencia quedó registrada en la escritura 1114, publicada en el nro. 1258 de El Boyacense (octubre 8 de 1928, p. 288). Mediante el documento se conformó la Sociedad Gallo & Perry, cuyos propósitos fueron: explotar el molino de harina de la Finca Bethel, ubicada en el barrio Las Nieves, y urbanizar tanto esta hacienda como un lote situado en el mismo barrio. Es importante subrayar la participación del sector financiero, pues de acuerdo con lo pactado, los socios no podrían retirar sumas generadas por la urbanización hasta que no cumplieran con los pagos de una hipoteca por valor de \$5000 a favor del Banco Agrícola Hipotecario. No ha sido posible rastrear los resultados de esta empresa, ni tampoco establecer si se hicieron casas u otras edificaciones, y de ser así, en dónde se localizaron.

Figura 60.
Escritura de conformación de una
sociedad, la cual fue creada con el objetivo
de realizar una urbanización (1928)



Fuente: *El Boyacense* (Año XIX, nro. 1258, octubre 8 de 1928, p. 288)

Al percatarse de la escasa oferta de vivienda para los obreros, el sector público intervino y desarrolló las primeras urbanizaciones dirigidas a esta población. Tal acción se enmarcó en una política nacional, promovida por los gobiernos liberales que se instalaron en el país en la década de 1930. En este orden de ideas, una de las primeras medidas adoptadas, por medio de la Ordenanza 31 de agosto 8 de 1935, fue la destinación del 2% del producto de los impuestos a la construcción de casas higiénicas para los trabajadores. En lo sucesivo, varias partidas se destinaron a la compra de lotes para dicho fin, aun cuando en algunos casos fueron cantidades muy reducidas⁸².

En la misma nota del periódico *Trinchera* en que apareció el testimonio del habitante del sector de Santa Lucía, también se presentaron las declaraciones de un residente de los barrios obreros, quien daba cuenta de las dificultades en materia de vías y servicios públicos, como también del trato electorero y oportunista usualmente dado por los políticos a las clases populares.

La prensa local registró varios pronunciamientos relacionados con la pertinencia de construir viviendas obreras. Un ejemplo fueron las

⁸² Sobre este particular puede referirse el proyecto de Ordenanza que aprobaba una suma de \$10.000 para desarrollar vivienda obrera. Se creó una Junta encargada de adquirir los terrenos, cuyo valor no debía exceder el 50% de dicha cifra, en tanto que el resto del dinero se asignó a la construcción inmediata de cuatro casas (*Anales de la Asamblea de Boyacá*, Año XXIV, Serie I, nro. 17, julio 5 de 1937, ps. 131, 132).

afirmaciones del concejal Manuel José Gómez, concedidas al nro. 30 de *El Martillo* (octubre 27 de 1933).

Figura 61.
Declaraciones sobre temas claves del Cabildo de Tunja en 1933



Fuente: *El Martillo* (Año I, nro. 30, octubre 27 de 1933)

Trinchera inició en 1937 (nro. 44, junio 25) una campaña para tratar el problema:

Casas para obreros.

Cursa actualmente en la Asamblea Departamental un proyecto de ordenanza por el cual se vota una determinada cantidad con destino a la construcción de casas para obreros en la ciudad de Tunja.

Uno de los problemas que requiere pronta solución es, a no dudarlo, éste de la escasez de vivienda para obreros, problema que día a día viene agravándose, sin que hasta el presente haya merecido la atención de quienes pudieran solucionarlo. La gran mayoría de los artesanos y obreros de Tunja viven en piezas (sic) antihigiénicas en el propio centro de la ciudad; en estas piezas se agrupan familias enteras, lo que constituye una verdadera amenaza para la salubridad y es el espectáculo más diciente de injusticia social. Urge pues que la Asamblea del Departamento consigne en Ordenanza esta iniciativa que será el principio de la manera adecuada como ha de resolverse el problema. Para el honorable diputado López Parra, autor del mencionado proyecto, va nuestra felicitación sincera.

El Barrio Obrero, impulsado por el estamento oficial, fue iniciado en este periodo. Ubicado en el sur, en la vía que era usada como salida a Bogotá, constituyó un resultado de las políticas de solución a la problemática denunciada. A su vez, en las aerofotografías de 1939 se aprecia un crecimiento surgido en esa misma zona. Se trata de la Urbanización El Libertador, de la que no se encuentra mención alguna,

aunque su desarrollo posterior permite reconocerla como vivienda popular.

Para el IV Centenario, en Rojas (1939) se incluyeron fotografías de las casas obreras promovidas. Asimismo, la prensa local visibilizó estas soluciones.

Figura 62.
Nuevos tipos de vivienda dirigida a obreros



Fuente: Rojas (1939)

Figura 63.
Estado actual de una de las viviendas originales del Barrio Obrero



Fuente: fotografía de la autora, 2009

10. SÍNTESIS DEL CRECIMIENTO EN EL PERÍODO 1905-1939

Los actores urbanos que construyeron la ciudad en el periodo, fueron:

- El Estado, por medio de equipamientos, infraestructuras y el surgimiento de la vivienda pública, representada en barrios obreros.
- Los propietarios del suelo, que parcelaron extensas propiedades para venderlas al público.
- La comunidad, que adquirió parcelas para levantar sus propias casas.
- Los promotores inmobiliarios, si bien apenas eran perceptibles o se encontraban en un estado embrionario.

La morfología del crecimiento siguió las pautas de la traza hispánica, propia de la Colonia. Hubo contigüidad y la mayor parte de la expansión fue ortorreticular, aunque emergieron los primeros fragmentos discontinuos del tejido histórico, tales como: Escuela Normal, Batallón Bolívar y la estación del ferrocarril en el norte.

En medio de considerables dificultades de recursos y gestión, se observaron algunos signos de modernización. Esto se reflejó en las inversiones realizadas en servicios públicos, infraestructura y equipamientos. Aunque muchas obras evidenciaron fallas o no se completaron, su presencia incidió en la transformación de la forma de vida de la población. Así se adquirió una noción clara de lo público.

Los aniversarios nacionales y locales actuaron como promotores del desarrollo, pues para la celebración de estas importantes efemérides, se asignaron recursos que permitieron llevar a cabo un buen número de proyectos.

Los crecimientos en el sur mantuvieron una cercanía con la antigua salida a Bogotá y presentaron una tendencia lineal. En este sector, el barrio Libertador preservó la configuración de la traza central, si bien se distanció ligeramente de ese núcleo tradicional. Dicho barrio fue una manifestación de vivienda popular espontánea.

Empezó a discutirse el problema de la vivienda obrera promovida por el Estado. En este sentido, se edificaron las primeras casas en el Barrio Obrero, situado en el sur y con una discontinuidad respecto de las preexistencias urbanas.

También en el norte hubo un incremento de viviendas populares de carácter espontáneo. Los lotes sobre los cuales se levantaron estas unidades fueron el resultado de la parcelación de grandes extensiones, procedimiento empleado por los propietarios originales de los terrenos, quienes no se preocuparon por incorporar las obras de urbanismo imprescindibles. Así sucedió en el barrio Santa Lucía, levantado en un área donde la irrupción de una cárcava generó un rompimiento con la trama de la ciudad histórica.

En este periodo, Tunja contaba con varias vías intermunicipales. En el norte estaba el antiguo camino a Paipa, que conectaba con la Avenida Olaya Herrera. Ésta, a su vez, facilitaba el acceso hasta la Escuela Normal de Varones, pues la Carretera Central del Norte aún no existía. En el occidente se encontraba la salida a Bucaramanga, cuyo trazado, salvo contadas rectificaciones, no ha tenido mayores variaciones desde entonces. En el oriente aparecían algunos senderos hacia Toca y Soracá, los cuales todavía se conservan. Junto con el ferrocarril, definían el límite urbano en ese sector. En el sur sobresalía la antigua Carretera a Bogotá, que posteriormente sería modificada por la apertura de la Avenida Oriental.

Algunas vías urbanas fueron intervenidas y empezaron a tratarse como avenidas, con perfiles más amplios, andenes, pavimentación, arborización y mobiliario.

El espacio público adquirió relevancia. Se intervinieron varios parques y plazas con el fin de acondicionar estos espacios para que prestaran una mayor función social.

Finalmente, vale la pena resaltar que el crecimiento registrado en estos años dejó señales que pueden ser apreciadas y valoradas en la ciudad actual:

- El campus universitario de la UPTC. Hoy en día ocupa la planta física que hacia 1939, con motivo del IV Centenario, fue destinada a la Escuela Normal de Varones. Este equipamiento, en su momento disgregado de la traza colonial, sirvió de polo de expansión hacia el norte de la ciudad.
- El Ferrocarril del Nordeste, que actuó como eje de prolongación longitudinal en el sentido norte-sur y fue una barrera de la urbanización en el oriente, hasta cuando se solicitaron los permisos para instalar los paso-niveles necesarios. Las estaciones localizadas sobre esta línea hoy son consideradas bienes de interés cultural.
- La huella de la antigua línea del Ferrocarril del Carare, transformada en carretera al occidente (vía Villa de Leyva - Chiquinquirá). Impulsó la aparición de barrios informales en esa zona.
- Los barrios populares Libertador y Santa Lucía, situados al sur y al norte, respectivamente, del núcleo antiguo. A lo largo del siglo, siguieron expandiéndose de acuerdo con su propia lógica interna.
- El cuartel "Batallón Bolívar". En años posteriores a los del periodo estudiado, se convirtió en un epicentro de crecimiento informal en el extremo oriental.

- Las áreas presentes desde la Colonia y transformadas en función de nuevos ideales que contemplaban al espacio público como un lugar de encuentro, donde debían ofrecerse las condiciones adecuadas para pasear en medio de abundante arborización y decoración. Estos espacios son: Bosque de la República, Plaza de Bolívar, y los parques Próspero Pinzón, Santander y de los Mártires.
- La Plaza de mercado, erigida para la celebración del Centenario de la Batalla de Boyacá en 1919 y originalmente concebida como pabellón de exposiciones. Hacia finales del siglo se transformó en el centro comercial "Plaza Real", intervención que preservó una buena parte de las características del llamativo edificio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acuña, P. (2005). *Análisis formal del espacio urbano*. Lima, Perú: Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería.
- Aprile, J. (1992). *La ciudad colombiana, Siglos XIX y XX*. Bogotá, Colombia: Banco Popular.
- Aprile, J. (1997). *La ciudad colombiana, Vol. III*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Arango, S. (1989). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Aristizábal, L. (1987). La Tunja de Inés de Hinojosa y de Juan de Castellanos. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 24, (13), 55-76.
- Aymonino, C. (1971). *Orígenes y desarrollo de la Ciudad Moderna*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Aymonino, C. (1981). *El significado de las ciudades*. Madrid, España: Blume.
- Banco de la República. (1997). *Tunja, memoria visual*. Tunja, Colombia: autor. [Versión electrónica]. Recuperada de <http://www.lablaa.org/blaavirtual/modosycostumbres/tumv>
- Campo Urbano, S. (1980). *La urbanización en Colombia*. Bogotá, Colombia: Suramérica.
- Caniggia, G. (1997). Lectura de las preexistencias antiguas en los tejidos urbanos medievales. En A. del Pozo (Ed.). *Análisis urbano* (pp. 27-60). Sevilla, España: Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción - Escuela Técnica Superior de Arquitectura - Universidad de Sevilla.
- Caniggia, G. & Maffei, G. L. (1995). *Tipología de la edificación: estructura del espacio antrópico*. Madrid, España: Celeste.
- Centenario de la Independencia de la Provincia de Tunja*. (1913). Tunja, Colombia: Imprenta Oficial.

- Del Carpio, C. U. (2005). *Informe de pasantía de investigación con el grupo Nodos*. Tunja, Colombia: Universidad de Boyacá.
- Del Carpio, C. U. (2006). *Espacios públicos, identidad y segregación socioterritorial en el sector noroccidental de Tunja, Boyacá, Colombia*. Manuscrito en proceso de publicación, Universidad de Boyacá, Tunja, Colombia.
- Ferrocarril del Nordeste*. (1927). Bogotá, Colombia: Minerva.
- Gómez, L. & Medina, J. (2002). *La Huella Salesiana: presencia en Tunja desde 1922*. Tunja, Colombia: Colegio Salesiano Maldonado.
- Hidalgo, A. (2010). *Morfología y actores urbanos, formas de crecimiento en la periferia urbana: El caso de Tunja, Boyacá, Colombia*. Tesis Doctoral inédita. Universidad Politécnica de Madrid, España.
- Instituto Colombiano de Cultura. (s.f.). *Programa de reciclaje de las estaciones del ferrocarril*. Bogotá, Colombia.
- Juegos florales. (1908). Tunja, Colombia: Tipografía Gómez Guarín.
- Junta Departamental de Ferias y Mejoras Públicas. (1925). *Ferias de Tunja*. Tunja, Colombia: Imprenta Oficial.
- Niño, C. (2003). *Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas, Colombia, 1905-1960* (2ª ed.). Bogotá, Colombia: Universidad Nacional - Instituto Colombiano de Cultura.
- Ojeda, J. (s.f.). *La historia del agua en Tunja*. Tunja, Colombia: Editar.
- Panerai, P., Depaule, J. C., Demorgon, M. & Veyrenche, M. (1983). *Elementos de análisis urbano*. Madrid, España: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Pradilla, H., Villate, G., & Ortiz, F. (2005). *Arqueología del cercado grande de los santuarios*. Recuperado el 26 de julio de 2010, de <http://www.lablaa.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/bolmuseo/1992/endi3233/endi02aa.htm>
- República de Colombia. (1920). *Ferrocarriles de Boyacá: leyes y documentos importantes relacionados con los ferrocarriles de Chiquinquirá, de Tunja, del Carare y Central del Norte y con las concesiones José Medina Calderón y Francisco Pineda López*. Bogotá, Colombia: Linotipos de El Espectador.

- Rodríguez, C. (2005). *Surgimiento de barrios obreros en Tunja: El barrio El Topo*. Tesis de Maestría inédita. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, Colombia.
- Rojas, U. (1939). *Tunja 400 años*. Bogotá, Colombia: Tipografía O. K.
- Rossi, A. (1970). *Consideraciones sobre la morfología urbana y la tipología de la edificación*. Barcelona, España: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- Rossi, A. (1981). *La arquitectura de la ciudad* (5ª ed.). Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Rubio, O. & Briceño, M. (1909). *Tunja: desde su fundación hasta la época presente*. Bogotá, Colombia: Imprenta Eléctrica.
- Solà Morales I Rubio. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona, España: Universidad Politécnica de Cataluña.

BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

- Alfonso, W. (1999). *Tunja: dos estructuras para el establecimiento de ciudad*. Tesis de Maestría inédita. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Aymonino, C. (1997). Estudio de los fenómenos urbanos. En A. del Pozo (Ed.). *Análisis urbano* (pp. 67-140). Sevilla, España: Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción - Escuela Técnica Superior de Arquitectura - Universidad de Sevilla.
- Biblioteca Luis Ángel Arango. (2004). *Karl Brunner*. Recuperado el 21 de julio de 2010, de <http://www.lablaa.org/blaavirtual/biografias/brunner-karl.htm>
- Capel, H. (1975). *Capitalismo y morfología urbana en España* (5ª ed.). Barcelona, España: Círculo de Lectores.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades. Vol. I: Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona, España: Ediciones del Serbal (Colección La Estrella Polar).
- Capel, H. (2005). *La morfología de las ciudades. Vol. II: Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*. Barcelona, España: Ediciones del Serbal (Colección La Estrella Polar).
- Carrión, D. & Carrión, A. (1999). *La tierra vacante en Quito: estrategias de 'engorde' y ausencia de políticas de suelo*. Trabajo presentado en el International Seminar on Vacant Land: Challenges and Opportunities. Río de Janeiro, Brasil. Recuperado el 20 de febrero de 2005, de http://www.lincolninst.edu/pubs/dl/742_carrion_99.pdf
- Díaz Márquez, F. B. (1995). *Identidad regional en el microsistema urbano regional de Tunja*. Tesis de Maestría inédita. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia e Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Tunja, Colombia.
- 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.
- Lefebvre, H. (1971). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona, España: Península.

- Lefebvre, H. (1999). *El materialismo dialéctico*. Recuperado el 10 de febrero de 2008, de http://www.infoamerica.org/documentos_pdf/el_materialismo_dialectico.pdf
- López de Lucio, R. (1991). *Las formas de la residencia en la ciudad moderna. Vivienda y Ciudad en la Europa de entreguerras*. Barcelona, España: Universidad Politécnica de Cataluña - Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- López de Lucio, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia, España: Universidad de Valencia.
- López de Lucio, R. (1995). Dispersión/fragmentación de los territorios urbanos. *Economía y Sociedad*, (12), 45-58.
- Martínez, A. (2012). Una mirada a la higiene pública de Tunja en la primera mitad del siglo XX. En J. A. Llanos (Ed.). *Miradas urbanas de Tunja en el siglo XX: aproximaciones a la ciudad intermedia* (pp. 97 - 112). Tunja, Colombia: Universidad de Boyacá.
- Niño, C. (2003). A propósito de la historia urbana. En S. Arango (Ed.). *Escritos sobre historia y teoría 1 - Textos 8* (pp. 23-34). Bogotá, Colombia: Universidad Nacional.
- Noreña, M. I. (1995). *Compendio de Biografías Colombianas*. Bogotá, Colombia: Panamericana.
- Ocampo, J. (1978). *Educación, Humanismo y Ciencia*. Tunja, Colombia: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Ocampo, J. (1989). *Los Hombres y las ideas en Boyacá*. Tunja, Colombia: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Portes, A., Roberts, B. & Grimson, A. (Eds.). (2005). *Ciudades Latinoamericanas*. Buenos Aires, Argentina. Prometeo Libros.
- Rueda, J. O. (2005). *El campo y la ciudad: Colombia, de país rural a país urbano*. Recuperado el 9 de agosto de 2006, de <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/noviembre1999/119elcampo.htm>
- Salamanca, R. (1939). *Guía histórica ilustrada de Tunja 1539 - 1939*. Bogotá, Colombia: Salesiana.

- Santos, E. (1940). *Colombia país de ciudades. Cuadernos del noticiario colombiano*. San José, Costa Rica: Legación colombiana.
- Vergara, A. (1985). *Elorrio: hirilurrekikomorfologia-azterlanak: estudios de morfología urbana*. Pamplona, España. Universidad de Navarra.
- 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 - Textos 8* (pp. 35-43). Bogotá, Colombia: Universidad Nacional.

LISTADO DE FUENTES DE LA ÉPOCA CONSULTADAS (PRENSA, REVISTAS, INFORMES Y FOLLETOS)

En el siguiente listado se relacionan los periódicos y revistas que proporcionaron una buena parte de la información presentada en este segundo libro de la colección. Igualmente, se han incluido algunos documentos, editados bajo el formato de libros, cuyo valor radica en las referencias que brindan acerca de pensamientos y hechos significativos de un momento específico. También se agregaron los folletos e informes encontrados en el transcurso de la investigación. Para la identificación de estos registros se utiliza la casilla "tipo".

En su mayoría, este material hace parte de colecciones seriadas. Por tal razón, se indica tanto el número inicial como el número final de los textos consultados. Lamentablemente, no todas las colecciones se encuentran comple-

tas. Asimismo, cabe precisar que son pocos los ejemplares únicos. Los datos de identificación (año, serie, volumen, número y fecha) se han respetado y aparecen de la misma forma como se presentan en los originales. En ciertos casos fue imposible transcribir los datos debido a su ilegibilidad, particularidad indicada con el signo '?'.

Como orientación para otros investigadores, se ha especificado el archivo o la biblioteca donde se accedió a los distintos trabajos. De igual modo, se han diferenciado las fuentes oficiales (normas, discursos, publicaciones institucionales que divulgaban leyes), de las fuentes privadas, constituidas fundamentalmente por tabloides noticiosos, cuya producción y financiación corría a cargo de particulares.

Cuadro 12.

Fuentes de prensa oficial o similares consultadas para el periodo 1905-1939

Datos generales 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	Jul. 5 de 1916			27	Nov. 29 de 1938	Archivo del Concejo municipal de Tunja
Periódico	Anales de la Asamblea de Boyacá		I	1	Mar. 24 de 1913	XXIV	I	23	Sep. 22 de 1937	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Libro	Centenario de la Independencia de Tunja				1913					Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá. Sección de libros raros y curiosos
Periódico	El Boyacense	XVII		1134	Jun. 30 de 1903	Año LXXII		1731	Dic. 31 de 1938	Archivo Departamental de Boyacá, Tunja
Libro-informe	El Municipio de Tunja en 1927				1927					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Libro	Ferrocarriles de Boyacá				1920					Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá. Sección de libros raros y curiosos

Datos generales 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	
Libro	Ferrocarril del Nordeste				1927					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Informe	Informe del Gobernador de Boyacá al Presidente de la República				Dic. 27 de 1906				Dic. 31 de 1907	Archivo Departamental de Boyacá, Tunja
Libro	Juegos Florales				Ago. 7 de 1908					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Informe	Las Ferias de Tunja. Informe a cargo de la Junta departamental de fiestas y mejoras públicas				1925					Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá. Sección de libros raros y curiosos
Informe	Mensaje del Gobernador a la Asamblea de Boyacá				1913				1924	Archivo Departamental de Boyacá, Tunja
Normas	Ordenanzas Departamentales			12	Abr. 28 de 1903			77	Jun. 3 de 1918	Archivo Departamental de Boyacá, Tunja

Datos generales 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	
Folleto	Primer Centenario de Boyacá				1918					Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá. Sección de libros raros y curiosos
Periódico	Tunja, Gaceta Departamental	I	I	1	Nov. 10 de 1908	I	I	40	Ago. 30 de 1909	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	Tunja Municipal. Órgano del Concejo	I				I		8	Jul. 24 de 1912	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca

Fuente: la autora

Cuadro 13.
Fuentes de prensa privada o similares consultadas para el periodo 1905-1939

Datos generales 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	Boyacá	1	1	1	Ago. 1 de 1926	1	2	45	Sep. 18 de 1927	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Revista	Cromos		Vol. XLVIII	1166	Abr. 8 de 1939		Vol. XLVIII	1184	Ago. 12 de 1939	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Clamor Público	I		1	Nov. 25 de 1910			16	Mar. 24 de 1911	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Conservador	I	I	1	Sep. 10 de 1903	I	I	17	Dic. 31 de 1903	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Deber	I		3	Sep. 6 de 1908	II		53	Sep. 23 de 1919	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Espectador (Bogotá)	62		9287	Ago. 2 de 1939	62		9293	Ago. 9 de 1939	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca

Datos generales 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	El Faro			2	Mar. 6 de 1936			3	Mar. 13 de 1936	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Heraldo		I	2	Feb. 2 de 1923		I	25	Jun. 29 de 1923	Biblioteca Patiño Roselli, Tunja
Periódico	El Lazareto de Boyacá			7	Sep. 24 de 1904			12	Sep. 3 de 1905	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Liberal	I		1	Mar. 17 de 1933	II		31	Jul. 27 de 1934	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Martillo	I		24	Sep. 8 de 1933	I		30	Oct. 27 de 1933	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Museo	I	2	16	Oct. 31 de 1904					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Popular			3	Oct. 9 de 1903			71, 72	Dic. 15 de 1905	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca

Datos generales 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	El Revisor Católico	VIII		12	Sep. 20 de 1900	IX		5	Ene. 30 de 1903	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Siglo	IV		1264	Ago. 6 de 1939	IV		1267	Ago. 9 de 1939	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Surco			86	May. 6 de 1932			165	Nov. 24 de 1939	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Tiempo	XXIX		10.002	Ago. 2 de 1939	XXIX		No. 10.006	Ago. 7 de 1939	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	El Vigía			240	Abr. 13 de 1934			500	Ago. 6 de 1939	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	Federación	I	I	1	Dic. 15 de 1933					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca

Datos generales 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	
Libro	Conferencias de Juan Clímaco Hernández en 1912				1912					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	La Administración	I	I	1	Ene. 1 de 1907	I	II	25	Jun. 21 de 1907	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	La Labor			1	Ene. 1 de 1908			76	Jun. 24 de 1909	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	La Linterna			22	May. 13 de 1909			473	Ago. 7 de 1919	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	La Unión Conservadora	I		1	Ene. 9 de 1917	II		60	Abr. 26 de 1918	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Folleto	Primer Centenario de Boyacá				1918					Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá. Sección libros raros y curiosos

Datos generales 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	
Revista	Pro-patria	II		6	Feb. de 1934	II		12	Ago. de 1934	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Revista	Renovación	II		2	Ene. 12 de 1934					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Revista	Colombia			1	Abr. 30 de 1910					Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá. Hemeroteca
Revista	PAN			18	Feb. de 1938					Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	Tricolor		I	1	Sep. 20 de 1907		I	5,6	Oct. 24 de 1907	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Periódico	Trinchera	II		42	Jun. 11 de 1937	II		69	Dic. 31 de 1937	Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca
Libro-Catálogo	Tunja: IV Centenario, 1539-1939				1939					Biblioteca Luis Ángel Arango

Datos generales 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	Unión Liberal	I		27	Oct. 6 de 1934					Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá. Hemeroteca

Fuente: La autora

Este libro se terminó de imprimir
en diciembre de 2012
en BÚHOS EDITORES LTDA.