

# *Tunja: entre la regulación y el caos* (1958-1973)

Adriana Hidalgo Guerrero

TUNJA

BOYACA — COLOMBIA



**UB** Universidad de Boyacá  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y BELLAS ARTES  
CENTRO DE INVESTIGACIONES PARA EL DESARROLLO "CIPADE"

Hidalgo Guerrero, Adriana

Tunja : entre la regulación y el caos (1958-1973) / Adriana Hidalgo Guerrero. -- Tunja : Universidad de Boyacá, 2017.

240 páginas : fotografías, mapas ; 22 cm. -- (Colección Tunja Siglo XX)

Incluye bibliografía.

ISBN 978-958-8642-69-7

1. Urbanismo - Historia - Tunja (Colombia) - 1958-1973
  2. Desarrollo urbano - Tunja (Colombia) - 1958-1973
  3. Arquitectura - Historia - Tunja (Colombia) - 1958-1973 I. Tít.
- II. Serie.

711.40986144 cd 21 ed.

A1559731

CEP-Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango



*Tunja:* entre la regulación y el caos  
(1958-1973)

**Adriana Hidalgo Guerrero**

**UB** Universidad de Boyacá

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

©

**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 y diagramación**

División de Publicaciones

**Diagramación y retoque digital**

Daniel Francisco Dueñas Mora

**Diseño de cubierta**

Johan Camilo Agudelo Solano

**Ediciones Universidad de Boyacá**

Carrera 2ª Este Nro. 64-169

Teléfonos: (8)7450000 - 7452742

Ext. 3106

www.uniboyaca.edu.co

publicaciones@uniboyaca.edu.co

Tunja, Boyacá - Colombia

**ISBN: 978-958-8642-69-7**

Esta edición y sus características gráficas  
son propiedad de la

**UB** Universidad de Boyacá

© 2017

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).



## PRESENTACIÓN

La Universidad de Boyacá se complace en publicar en la Colección Tunja, Siglo XX un nuevo libro de la Arquitecta Adriana Hidalgo Guerrero, quien ha sido una juiciosa investigadora del desarrollo de la ciudad y una diligente y dedicada integrante del grupo de investigación NODOS de nuestra institución.

En esta ocasión, con el sugestivo título "Tunja: entre la regulación y el caos" (1958-1973), aborda el análisis del desarrollo de la ciudad durante tres quinquenios que se caracterizan por muy disimiles actuaciones de sus principales actores: "el sector público", que asume por primera vez el papel de planificador urbano con la adopción en 1958 del primer "Plan Piloto" e impulsa la construcción de equipamientos e infraestructura alrededor de los proyectos de vivienda pública; "los propietarios del suelo" que hacen parcelaciones y urbanizaciones formales pero que también permiten el desarrollo de la ciudad informal vendiendo lotes dentro de predios de mayor extensión; las comunidades religiosas que propiciaron vivienda por autoconstrucción; "los promotores privados" que iniciaron proyectos para profesionales y personas acomodadas, y "el sector industrial" que aportó una mínima parte con la construcción de sus instalaciones en la parte norte de la ciudad.

Sin embargo, a pesar del esfuerzo de planificar el desarrollo y la declaratoria de Ciudad Patrimonial mediante la Ley 163 de 1959 y su Decreto Reglamentario de 1963, la ciudad siguió creciendo en forma desordenada, porque como muy bien lo expresa la autora de este libro, el Plan tropezó con "la incomprensión pública, el desinterés por la materia, y más que todo, por la ausencia en nuestro medio del llamado espíritu cívico" y su fracaso supuso un rezago para la ciudad en términos de sus posibilidades de crecer de forma ordenada y relativamente densa.

El crecimiento de la ciudad ha estado marcado por el ensanche alrededor del centro histórico, el crecimiento suburbano de tendencia lineal especialmente impulsada por la apertura de avenidas longitudinales de sur a norte, urbanizaciones de vivienda unifamiliar y urbanizaciones por loteo, algunas de ellas en sectores de riesgo por las cárcavas o en algunos casos en el perímetro de la ciudad casi por fuera del límite sanitario.

Este libro, así como los tres anteriores de esta serie, es una “Mirada Urbana” al acontecer de la ciudad durante el Siglo XX, y constituye un documento de consulta obligada para quienes participan en el proceso de ordenar el desarrollo de la ciudad, especialmente a los que tendrán que revisar el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que se realizó en el 2001, con la revisión excepcional realizada en el 2014 (MEPOT).

La seriedad del trabajo de investigación, la prolija documentación consultada por la autora, la participación de profesores y estudiantes de la Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, hacen de este libro un esfuerzo ejemplar que merece todo el reconocimiento de la academia y de la sociedad.

**Osmar Correal Cabral**

Presidente de la Universidad de Boyacá.

## CONTENIDO

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ÍNDICE DE CUADROS</b>  | <b>10</b> |
| <b>ÍNDICE DE FIGURAS</b>  | <b>11</b> |
| <b>ÍNDICE DE PLANOS</b>   | <b>15</b> |
| <b>AGRADECIMIENTOS</b>  | <b>17</b> |
| <b>INTRODUCCIÓN</b>   | <b>18</b> |
| <b>1. DESCRIPCIÓN DE LAS TRANSFORMACIONES URBANAS ENTRE 1958 Y 1973</b>                                       | <b>25</b> |
| <b>2. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA DE TUNJA EN EL PERIODO 1958-1973</b>                          | <b>31</b> |
| 2.1 TENDENCIAS DE CRECIMIENTO EN TUNJA  | 31        |
| 2.2 TIPOS ESTRUCTURALES DE CRECIMIENTO URBANO   | 41        |
| 2.3 TIPOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS EN EL CRECIMIENTO DE TUNJA EN EL PERIODO 1958-1973                           | 48        |
| 2.3.1 Crecimiento C y CO: Informal o Popular espontáneo   | 51        |
| 2.3.2 Crecimiento F1: Parcelación o Loteo para vivienda unifamiliar   | 60        |
| 2.3.3 Crecimiento F2: Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria                                 | 65        |
| 2.3.4 Crecimiento G: Equipamientos  | 69        |
| 2.3.5 Crecimiento H: Polígonos de industria y almacenaje  | 75        |
| 2.3.6 Crecimiento I: Vivienda unifamiliar semirrural  | 79        |
| 2.3.7 Crecimiento J: Unifamiliar de uso comercial mixto   | 79        |
| 2.4 LAS TIERRAS VACANTES ¿UNA FORMA DE OCUPAR EL SUELO?   | 83        |
| <b>3. LA TRANSFORMACIÓN URBANA SUSCITADA POR EL PLAN PILOTO DE 1958: FORMULACIÓN, PROPUESTAS Y RESULTADOS</b> | <b>88</b> |
| 3.1 REGIÓN  | 92        |
| 3.2 HABITACIÓN  | 93        |
| 3.3 CULTIVAR EL CUERPO Y EL ESPÍRITU  | 95        |
| 3.4 TRABAJO   | 96        |

|   |            |
|---|------------|
| 3.5 CIRCULACIÓN   | 98         |
| 3.6 EL CENTRO CÍVICO Y EL CORAZÓN DE LA CIUDAD                                  | 101        |
| 3.7 REALIZACIONES DEL PLAN PILOTO   | 105        |
| 3.8 OFICINA DE PLANEACIÓN MUNICIPAL Y VALORIZACIÓN                              | 106        |
| 3.9 EL CENTRO HISTÓRICO DE TUNJA Y SU DECLARATORIA COMO PATRIMONIO NACIONAL     | 110        |
| <b>4. DOTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS</b>                          | <b>118</b> |
| 4.1 FUENTES DE AGUA, ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO                                 | 118        |
| 4.2 ALUMBRADO PÚBLICO Y LUZ ELÉCTRICA   | 125        |
| 4.3 RECOLECCIÓN DE BASURAS  | 125        |
| 4.4 TELÉFONOS   | 126        |
| <b>5. ESPACIOS PÚBLICOS</b>   | <b>128</b> |
| 5.1 AVENIDAS Y CALLES   | 128        |
| 5.2 LA AVENIDA ORIENTAL Y LA DEL NORTE, PROMOVIDAS POR EL GENERAL ROJAS PINILLA | 130        |
| 5.3 PARQUES, PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS   | 133        |
| <b>6. EQUIPAMIENTOS E INSTALACIONES INDUSTRIALES</b>                            | <b>138</b> |
| 6.1 HOSPITALES Y CENTROS DE SALUD   | 145        |
| 6.2 AEROPUERTO Y TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE                               | 147        |
| 6.3 PLAZAS DE MERCADO Y DE FERIAS   | 149        |
| 6.4 INSTALACIONES DEPORTIVAS  | 151        |
| 6.5 ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS   | 154        |
| 6.6 OTROS EQUIPAMIENTOS   | 161        |
| 6.7 INSTALACIONES INDUSTRIALES  | 165        |
| <b>7. URBANIZACIÓN, CRECIMIENTO DE BARRIOS Y VIVIENDA</b>                       | <b>168</b> |
| 7.1 LA VIVIENDA FORMAL  | 170        |
| 7.1.1 La promoción pública  | 170        |
| 7.1.2 Urbanización San Antonio  | 176        |
| 7.1.3 Urbanización Bolívar, primera etapa                                       | 183        |

|  |            |
|--|------------|
| 7.2 PROMOCIÓN PRIVADA                                      | 198        |
| 7.2.1 Urbanización La María                                | 199        |
| 7.3 LA VIVIENDA INFORMAL                                   | 210        |
| 7.3.1 Los barrios y las Juntas de Acción Comunal           | 216        |
| 7.3.2 Nacimiento del barrio Asís                           | 218        |
| 7.3.3 Crecimiento informal en la loma de San Lázaro        | 221        |
| <b>8. SÍNTESIS DEL CRECIMIENTO EN EL PERÍODO 1958-1973</b> | <b>225</b> |
| <b>9. TRABAJOS CITADOS</b>                                 | <b>230</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA</b>                         | <b>232</b> |
| <b>ANEXO</b>   | <b>236</b> |

## ÍNDICE DE CUADROS

|   |            |
|---|------------|
| <b>CUADRO 1.</b> Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana hasta 1973   | <b>32</b>  |
| <b>CUADRO 2.</b> Tendencias del crecimiento lineal de la forma urbana de Tunja hasta 1973   | <b>41</b>  |
| <b>CUADRO 3.</b> Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad formal   | <b>45</b>  |
| <b>CUADRO 4.</b> Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad informal   | <b>46</b>  |
| <b>CUADRO 5.</b> Tipos estructurales de crecimiento de Tunja hasta 1973   | <b>47</b>  |
| <b>CUADRO 6.</b> Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1958-1973   | <b>51</b>  |
| <b>CUADRO 7.</b> Equipamientos del periodo 1958-1973 según su carácter  | <b>75</b>  |
| <b>CUADRO 8.</b> Comparativo sobre el planeamiento basado en UV entre las propuestas de Weiner y Sert y las de AUA  | <b>94</b>  |
| <b>CUADRO 9.</b> Comparativo sobre el planeamiento basado en espacios abiertos para cultivar el cuerpo y el espíritu entre las propuestas de Weiner y Sert y las de AUA | <b>96</b>  |
| <b>CUADRO 10.</b> Evaluación de las formulaciones del Plan Vial establecidas por el Plan Piloto de 1958 y su real ejecución   | <b>99</b>  |
| <b>CUADRO 11.</b> Comparativo sobre el planeamiento de centros cívicos en las propuestas de Weiner y Sert y las de AUA  | <b>101</b> |
| <b>CUADRO 12.</b> Costo de las obras del Plan Piloto, discriminadas por subtemas  | <b>105</b> |
| <b>CUADRO 13.</b> Urbanizaciones de vivienda de promoción pública realizadas entre 1958 y 1973  | <b>173</b> |
| <b>CUADRO 14.</b> Listado de prensa oficial consultada  | <b>237</b> |
| <b>CUADRO 15.</b> Listado de prensa local consultada  | <b>237</b> |



## ÍNDICE DE FIGURAS

|  |     |
|--|-----|
| <b>FIGURA 1.</b> Mosaico aerofotográfico de Tunja en 1957  | 21  |
| <b>FIGURA 2.</b> Mosaico aerofotográfico de Tunja y su entorno en 1973   | 23  |
| <b>FIGURA 3.</b> Carta preliminar de Tunja (detalle) elaborada por el IGAC en 1964   | 28  |
| <b>FIGURA 4.</b> Trazados discontinuos en el norte de la ciudad en 1973  | 34  |
| <b>FIGURA 5.</b> Trazados discontinuos en el centro-oriente de la ciudad en 1973   | 37  |
| <b>FIGURA 6.</b> Presencia de cárcavas en las montañas occidentales de la ciudad y paulatina ocupación del territorio a partir de viviendas precarias y en condiciones de riesgo en 2010 | 52  |
| <b>FIGURA 7.</b> Presencia de cárcavas en la ciudad de la época  | 55  |
| <b>FIGURA 8.</b> Persistencia de la presencia de cárcavas en la ciudad de hoy (2014)   | 56  |
| <b>FIGURA 9.</b> Urbanización de la loma de San Lázaro vista desde el centro de Tunja en 2008  | 58  |
| <b>FIGURA 10.</b> Sector Libertador - Bolívar - Triunfo en 1973  | 59  |
| <b>FIGURA 11.</b> Imagen típica de la coexistencia de comercio y vivienda en la salida sur de Tunja, sector La Florida   | 83  |
| <b>FIGURA 12.</b> Imagen típica de la transformación paulatina de predios rurales en urbanos en la salida sur de Tunja   | 84  |
| <b>FIGURA 13.</b> Áreas entre la Avenida Oriental y el Batallón que se han mantenido vacantes desde 1957   | 87  |
| <b>FIGURA 14.</b> Plan Piloto de Tunja (portada) elaborado por la firma Arquitectos Urbanistas Asociados   | 88  |
| <b>FIGURA 15.</b> Acuerdo 6 de diciembre 11 de 1958 por el cual se adopta el Plan Piloto y regulador de la ciudad  | 92  |
| <b>FIGURA 16.</b> Centro cívico propuesto para Cali en la portada del libro The Heart of the City  | 102 |
| <b>FIGURA 17.</b> Centro cívico propuesto para Tunja   | 102 |
| <b>FIGURA 18.</b> Primera página del Acuerdo 32 de diciembre 1 de 1959 que reforma el capítulo de obras públicas de la Cartilla Fiscal Municipal   | 108 |
| <b>FIGURA 19.</b> Primera página (detalle) del Acuerdo 24 de 1961 relativo a la valorización   | 109 |
| <b>FIGURA 20.</b> Consideraciones sobre el centro histórico de la ciudad y su manejo normativo en 1967   | 112 |
| <b>FIGURA 21.</b> Morfología del centro histórico de Tunja según delimitación del año 1996   | 113 |
| <b>FIGURA 22.</b> Noticia relacionada con la recolección de fondos para adquirir la Casa del Fundador en Tunja   | 114 |
| <b>FIGURA 23.</b> Noticia sobre la restauración de la iglesia de San Ignacio   | 115 |

|  |            |
|--|------------|
| <b>FIGURA 24.</b> Imagen que refleja el escaso control sobre las normas de paramentación y alturas en el centro histórico de Tunja en 2008   | <b>116</b> |
| <b>FIGURA 25.</b> Imagen típica de la transformación de calles donde coexisten edificaciones tradicionales y recientes en la periferia norte del centro histórico de Tunja                     | <b>117</b> |
| <b>FIGURA 26.</b> Una de tantas notas de prensa ligadas a quejas sobre acueducto y alcantarillado en Tunja   | <b>119</b> |
| <b>FIGURA 27.</b> Acuerdo 9 de 1965 (detalle) relativo a la construcción de una piscina destinada a quienes no tuvieran la posibilidad de bañarse en sus casas                                 | <b>121</b> |
| <b>FIGURA 28.</b> Caricatura relacionada con la falta de agua en Tunja   | <b>122</b> |
| <b>FIGURA 29.</b> Aviso de 1967 sobre la puesta en funcionamiento de obras relacionadas con acueductos y alcantarillados departamentales   | <b>123</b> |
| <b>FIGURA 30.</b> Acuerdo Municipal 9 de junio 10 de 1967 (detalle) sobre apertura, dragado y canalización del río Chulo   | <b>124</b> |
| <b>FIGURA 31.</b> Plano de conexiones telefónicas desde Tunja hacia diferentes pueblos y canales para cada una.  | <b>127</b> |
| <b>FIGURA 32.</b> Vista de la Avenida Norte de Tunja 2012  | <b>131</b> |
| <b>FIGURA 33.</b> Acuerdo 7 de 1965 (detalle) relativo a la adquisición de terrenos para la construcción del parque de Las Nieves  | <b>133</b> |
| <b>FIGURA 34.</b> Aerofotografía del bosque San Antonio y su entorno en 1973   | <b>135</b> |
| <b>FIGURA 35.</b> Bosque San Antonio en 2008   | <b>136</b> |
| <b>FIGURA 36.</b> Arborización en predios de la UPTC hacia 1973  | <b>137</b> |
| <b>FIGURA 37.</b> Escuela financiada por la Alianza para el Progreso en 1967   | <b>138</b> |
| <b>FIGURA 38.</b> Página correspondiente al presupuesto de inversiones de 1967, adjunto al Acuerdo 16 de diciembre 4 de 1967   | <b>144</b> |
| <b>FIGURA 39.</b> Nuevos pabellones tras la ampliación del hospital Psiquiátrico de Tunja en 1967  | <b>145</b> |
| <b>FIGURA 40.</b> Pabellones realizados por la Gobernación para ampliar el hospital Psiquiátrico de Tunja  | <b>146</b> |
| <b>FIGURA 41.</b> Acuerdo 4 de 1964 (detalle) relacionado con la negociación del municipio y la compañía CCC para construir centro comercial, matadero, terminal y fábrica de abonos orgánicos | <b>148</b> |
| <b>FIGURA 42.</b> Levantamiento del predio de Ricardo Cuevas, declarado de utilidad pública, para construir allí una plaza de ferias y una plaza de mercado                                    | <b>149</b> |
| <b>FIGURA 43.</b> Noticia sobre el traslado de la Plaza del Grano  | <b>150</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>FIGURA 44.</b> Proyecto para el estadio de Tunja   | <b>151</b> |
| <b>FIGURA 45.</b> Acuerdo 16 de 1965 (detalle) orientado a recuperar recursos para el estadio en Tunja  | <b>152</b> |
| <b>FIGURA 46.</b> Pista del estadio en su estado de avance en 1973, construida sobre la vía al aeropuerto   | <b>153</b> |
| <b>FIGURA 47.</b> Noticia sobre dificultades en la construcción de la Normal Femenina   | <b>154</b> |
| <b>FIGURA 48.</b> Noticias sobre posibles soluciones para la construcción de la Normal Femenina   | <b>155</b> |
| <b>FIGURA 49.</b> Colegio INEM frente al barrio Paraíso, construido por el ICT  | <b>156</b> |
| <b>FIGURA 50.</b> Aviso de licitación para la construcción del colegio INEM por parte del ICCE  | <b>157</b> |
| <b>FIGURA 51.</b> Aerofotografía de 1973 con las edificaciones correspondientes a la Normal Femenina y las obras de la urbanización San Rafael ligadas a la vía a Bucaramanga | <b>158</b> |
| <b>FIGURA 52.</b> Instalaciones de la Normal Femenina en 2014   | <b>159</b> |
| <b>FIGURA 53.</b> Seminario Mayor y colegio Emiliani, al norte de la zona industrial de Tunja en 1973   | <b>160</b> |
| <b>FIGURA 54.</b> Maqueta del proyecto de la Beneficencia a realizarse en la Plaza de Bolívar   | <b>161</b> |
| <b>FIGURA 55.</b> Edificio inconcluso de la Beneficencia de Boyacá, objeto de denuncias del Diario de Boyacá en 1971  | <b>162</b> |
| <b>FIGURA 56.</b> Maqueta del proyecto del edificio de la Caja Popular Cooperativa y aviso de licitación de las obras del hotel Centenario                                    | <b>162</b> |
| <b>FIGURA 57.</b> Inauguración de los almacenes Tía y avisos publicitarios relacionados   | <b>163</b> |
| <b>FIGURA 58.</b> Avisos relativos a la puesta en funcionamiento del almacén Ley  | <b>164</b> |
| <b>FIGURA 59.</b> Comparativo del desarrollo de la zona industrial de Tunja entre 1958 y 1973   | <b>165</b> |
| <b>FIGURA 60.</b> Denuncia relativa a la demora en la construcción de una planta de semillas al norte de Tunja  | <b>167</b> |
| <b>FIGURA 61.</b> Gráficas del estado de la vivienda según datos censales de 1951   | <b>168</b> |
| <b>FIGURA 62.</b> Reconocimiento a la labor del ICT por parte de la prensa local  | <b>174</b> |
| <b>FIGURA 63.</b> Noticia de la inauguración de los barrios Consuelo, Bolívar y Paraíso en Tunja en 1971  | <b>175</b> |
| <b>FIGURA 64.</b> Imágenes de la urbanización San Antonio   | <b>176</b> |
| <b>FIGURA 65.</b> Evolución histórica comparativa del barrio San Antonio entre 1973 y 2005  | <b>182</b> |
| <b>FIGURA 66.</b> Imágenes del barrio Bolívar en 2007   | <b>184</b> |
| <b>FIGURA 67.</b> Vías del barrio Bolívar en 2007   | <b>191</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>FIGURA 68.</b> Edificación en el barrio Bolívar: tipos arquitectónicos y residenciales   | <b>194</b> |
| <b>FIGURA 69.</b> Evolución histórica del barrio Bolívar  | <b>195</b> |
| <b>FIGURA 70.</b> Varios lugares del barrio Bolívar en 2007   | <b>196</b> |
| <b>FIGURA 71.</b> Antejardines del barrio Bolívar en 2007   | <b>197</b> |
| <b>FIGURA 72.</b> Acuerdo 13 de septiembre 21 de 1962 relativo a la urbanización Azula (detalle)  | <b>198</b> |
| <b>FIGURA 73.</b> Etapas de crecimiento del barrio La María   | <b>199</b> |
| <b>FIGURA 74.</b> Imágenes del barrio La María en 2014  | <b>206</b> |
| <b>FIGURA 75.</b> Aerofotografías comparativas de la transformación del entorno del barrio La María   | <b>209</b> |
| <b>FIGURA 76.</b> Vivienda informal típica en el sector del Gaitán hacia 2008   | <b>210</b> |
| <b>FIGURA 77.</b> Primera página del Acuerdo 54 de octubre 6 de 1960 relativo a la organización de la Acción Comunal en Tunja                         | <b>217</b> |
| <b>FIGURA 78.</b> Trazado original y primeras viviendas del barrio Asís en 1973   | <b>218</b> |
| <b>FIGURA 79.</b> Imágenes del estado del barrio Asís en 2007 y 2014  | <b>220</b> |
| <b>FIGURA 80.</b> Evolución histórica de la urbanización de la loma de San Lázaro hasta 1973  | <b>222</b> |
| <b>FIGURA 81.</b> Acuerdo 5 de mayo 29 de 1967 relativo a un traslado presupuestal con destino a<br>damnificados de los barrios El Carmen y La Fuente | <b>224</b> |

## ÍNDICE DE PLANOS

|  |            |
|--|------------|
| <b>PLANO 1.</b> Crecimiento de la ciudad en el siglo XX, hasta 1973  | <b>27</b>  |
| <b>PLANO 2.</b> Crecimiento de la ciudad en el periodo 1958-1973   | <b>29</b>  |
| <b>PLANO 3.</b> Tendencias de crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1958-1973  | <b>35</b>  |
| <b>PLANO 4.</b> Crecimientos lineales en Tunja en el periodo 1958-1973   | <b>39</b>  |
| <b>PLANO 5.</b> Tipos estructurales de crecimiento en Tunja en el periodo 1958-1973  | <b>43</b>  |
| <b>PLANO 6.</b> Tipos urbano-arquitectónicos del periodo 1958-1973   | <b>49</b>  |
| <b>PLANO 7.</b> Crecimiento C y CO (Informal o Popular espontáneo) en el periodo 1958-1973 comparado con periodos anteriores                       | <b>53</b>  |
| <b>PLANO 8.</b> Crecimiento F1 Parcelación o Loteo para vivienda unifamiliar en el periodo 1958-1973 comparado con periodos precedentes            | <b>63</b>  |
| <b>PLANO 9.</b> Crecimiento F2 Polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria para el periodo 1958-1973 comparado con periodos anteriores | <b>67</b>  |
| <b>PLANO 10.</b> Crecimiento G: Equipamientos Públicos (G1) y Privados (G2) en el periodo 1958-1973  | <b>71</b>  |
| <b>PLANO 11.</b> Crecimiento G3: Espacios abiertos en el periodo 1958-1973   | <b>73</b>  |
| <b>PLANO 12.</b> Crecimiento H Polígonos de industria y almacenaje   | <b>77</b>  |
| <b>PLANO 13.</b> Crecimiento J Unifamiliar de uso comercial mixto  | <b>81</b>  |
| <b>PLANO 14.</b> Transformación de tierras vacantes en Tunja hasta 1973  | <b>86</b>  |
| <b>PLANO 15.</b> División territorial en distritos propuesta por el Plan Piloto de 1958  | <b>91</b>  |
| <b>PLANO 16.</b> Usos del terreno propuestos por el Plan Piloto de 1958  | <b>97</b>  |
| <b>PLANO 17.</b> Sistema vial y zonas verdes en la propuesta del Plan Piloto de 1958   | <b>100</b> |
| <b>PLANO 18.</b> Zonificación propuesta por el Plan Piloto de 1958   | <b>104</b> |
| <b>PLANO 19.</b> Influencia de la Avenida Oriental en el trazado urbano del período 1958-1973  | <b>132</b> |
| <b>PLANO 20.</b> Vías, equipamientos e instalaciones industriales del periodo 1958-1973  | <b>139</b> |
| <b>PLANO 21.</b> Vías, equipamientos e instalaciones industriales del periodo para 1973  | <b>141</b> |
| <b>PLANO 22.</b> Urbanizaciones de vivienda formal realizadas entre 1958 y 1973  | <b>171</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>PLANO 23.</b> Urbanización San Antonio: trazado y reparto del suelo  | <b>178</b> |
| <b>PLANO 24.</b> Urbanización San Antonio: topografía y trama viaria  | <b>179</b> |
| <b>PLANO 25.</b> Urbanización San Antonio: manzanas y parcelas, formas y dimensiones                          | <b>180</b> |
| <b>PLANO 26.</b> Urbanización San Antonio: morfología y entorno al año 2005                                   | <b>181</b> |
| <b>PLANO 27.</b> Urbanización Bolívar: trazado y reparto del suelo  | <b>186</b> |
| <b>PLANO 28.</b> Urbanización Bolívar: topografía y trama viaria  | <b>188</b> |
| <b>PLANO 29.</b> Urbanización Bolívar: manzanas y parcelas, formas y dimensiones                              | <b>190</b> |
| <b>PLANO 30.</b> Urbanización Bolívar: morfología y entorno al año 2005                                       | <b>192</b> |
| <b>PLANO 31.</b> Urbanización La María: trazado y reparto del suelo   | <b>201</b> |
| <b>PLANO 32.</b> Urbanización La María: topografía y trama viaria   | <b>203</b> |
| <b>PLANO 33.</b> Urbanización La María: manzanas y parcelas, formas y dimensiones                             | <b>205</b> |
| <b>PLANO 34.</b> Urbanización La María: morfología y entorno al año 2005                                      | <b>207</b> |
| <b>PLANO 35.</b> Urbanizaciones de vivienda informal realizadas entre 1958 y 1973                             | <b>213</b> |
| <b>PLANO 36.</b> Periodos de crecimiento en los cuales se desarrolló la urbanización de la loma de San Lázaro | <b>223</b> |



## AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, considero importante agradecer a la Universidad de Boyacá por su respaldo económico y académico a lo largo de todo el tiempo que demandó realizar la investigación de la cual surgió este libro, en particular el apoyo brindado por su rectora Rosita Cuervo, así como a las Directivas de la Facultad de Arquitectura y Bellas Artes. Igualmente, a los estudiantes de Arquitectura y de la Especialización en Diseño Urbano de los cursos que orienté en dicha Institución entre 2004 y 2010, quienes realizaron tareas en apariencia pequeñas pero muy significativas, incluidas en múltiples apartes de la serie a la que pertenece este trabajo.

Un afectuoso agradecimiento a los compañeros del grupo de investigación NODOS, al cual pertenezco y en el que las ideas siempre germinan. También expreso mi gratitud y reconocimiento a los integrantes del semillero de investigación QUYCA, participantes en este trabajo: Rosita Cely, Pablo Fajardo, Eliana Rodríguez, Mauricio Tovar, Lindsay Baleta, Néstor Alfonso, Rossebell Garzón, Andrés Correa y Jorge Andersson Álvarez, a quienes les fueron asignadas múltiples actividades que sumadas han sido fundamentales para consolidar este proyecto. En el mismo sentido, a los practicantes de Arquitectura Diego Monroy, Fernando García y Ximena Ochoa.

Por otra parte, agradezco a los funcionarios de la Biblioteca Nacional de Colombia, del Archivo Departamental de Boyacá y del Archivo del Concejo de Tunja por su amplia colaboración en la consulta de sus fondos. A los investigadores Juan Escobar, Abel Martínez y Enrique Medina Flórez (Q.E.P.D.) que en Tunja proporcionaron material de archivo muy útil, como también a todos los que aportaron sus conocimientos en el coloquio Miradas Urbanas de Tunja del siglo XX, organizado por NODOS en 2008.

Expreso un reconocimiento especial a los pares evaluadores, Tadeo Sanabria y Margarita Romero, pues con rigurosidad y compromiso examinaron este trabajo y me plantearon valiosas sugerencias para su mejoría. Espero haber comprendido a cabalidad sus correcciones e integrado sus recomendaciones satisfactoriamente.

Igualmente agradezco la valiosa labor de mi corrector de estilo, el C.S. Julián Llanos, quien con su rigor me ha enseñado a escribir más claramente. Así mismo a la división de publicaciones de la Universidad de Boyacá, a los diseñadores D.G. Camilo Agudelo Solano y D.G. Daniel Francisco Dueñas por hacer de este texto una pieza gráfica de alta calidad.

Finalmente a mi familia, mi madre, hermanos y muy en especial a mi hija Daniela, quien constantemente me brinda apoyo y comprensión para sacar adelante mis proyectos.

# INTRODUCCIÓN

Este libro es el cuarto de la colección titulada *Tunja, Siglo XX*, la cual divulga resultados de la investigación realizada por el grupo *NO-DOS*, adscrito a la Universidad de Boyacá. El trabajo se deriva de la tesis doctoral de una de sus integrantes. Dicha disertación<sup>1</sup>, un estudio sobre morfología del crecimiento en la ciudad intermedia colombiana, analiza lo sucedido en el desarrollo urbano de Tunja durante el siglo XX. La pretensión es contribuir al entendimiento de la producción y transformación de la ciudad, como también de su relación con los actores que la construyen.

La colección profundiza en resultados de estudios previos, en las etapas de desarrollo urbano y en la relación de estas con la forma urbana. Así, a lo largo de cien años se identifican periodos con cortes en los años 1905, 1939, 1957, 1989 y 2005. El primer libro presenta la serie en general, el marco teórico y conceptual de soporte y avanza en conclusiones generales al relacionar formas de crecimiento con actores urbanos.

El segundo, *Tunja: primera modernización, aniversarios y obras públicas (1905-1939)*, se dedica a las primeras décadas del siglo XX, cuando se produjo una primera fase de modernización de la ciudad a partir de la puesta en marcha de servicios públicos y la construcción

de equipamientos urbanos de carácter público asociados a aniversarios.

El tercero se titula *Tunja: transformación urbana a partir de la vivienda obrera (1940-1957)*, pues la política nacional de realización de barrios populares modelo fue clave en el desarrollo de la periferia y originó muchas de las actuales prácticas urbanas.

El presente libro, cuarto de la colección, analiza el crecimiento entre 1958 y 1973. Su título, *Tunja: entre la regulación y el caos (1958-1973)*, obedece a que en este periodo se concibió el Plan Piloto 1958-1985, primer ejercicio moderno de planificación urbana cuya pretensión fue regular la expansión en curso. Algunos de sus preceptos se aplicaron aunque finalmente otros intereses dominaron, lo cual causó una ciudad desordenada, generada predio a predio, incompleta e incluso informal.

La obra sigue una línea argumental semejante a la de sus antecesores en la serie. Por lo tanto, se estructura en capítulos que dan cuenta de realidades determinantes del crecimiento. Para comenzar, es importante reconocer el estado en que se encontraba la capital boyacense, como también enunciar las principales transformaciones sucedidas entre 1958 y 1973. Esto se trata en el capítulo uno.

---

<sup>1</sup> La tesis doctoral *Morfología y actores urbanos, formas de crecimiento en la periferia urbana. El caso de Tunja, Boyacá, Colombia, 1908-2005*, fue sustentada y aprobada en diciembre de 2010 (Hidalgo, 2010). Se encuentra disponible en el archivo digital <http://oa.upm.es/5963/>

En el capítulo dos se examinan las formas de expansión de la periferia en el periodo estudiado desde tres perspectivas de análisis: las tendencias de crecimiento según Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983), para distinguir así el crecimiento continuo, discontinuo y lineal; las formas estructurales a partir de Solà Morales I Rubio (1997), que conllevan a la clasificación de formaciones correspondientes a la ciudad formal e informal; y por último, una elaboración fundamentada en diversos enfoques asociados con el vínculo entre morfología y tipología, la cual permite concretar siete tipos urbano-arquitectónicos específicos para Tunja (informal o popular espontáneo, parcelación o loteo para vivienda unifamiliar, polígonos de vivienda unifamiliar de promoción unitaria, equipamientos, polígonos de industria y almacenaje, vivienda unifamiliar semirrural y unifamiliar de uso mixto comercial). La exposición culmina con una breve reflexión respecto a si la producción de suelo vacante es otra forma de ocupación de este, pues en este periodo se empiezan a notar importantes vacíos.

El capítulo tres se dedica a la planificación que para aquellos años fue contemplada por el Plan Piloto de Tunja, formulado por la compañía colombiana Arquitectos Urbanistas Asociados bajo criterios del Movimiento Moderno, traídos a Colombia por Le Corbusier y la firma de Sert y Weiner. Se comparan diferentes principios y se valora el cumplimiento de los preceptos en la ciudad realmente producida.

El capítulo cuatro aborda la dotación de servicios públicos domiciliarios. Las graves deficiencias en todos ellos se motivaron en las múltiples demoras para la construcción de la infraestructura necesaria, a tal punto que se hablaba de Tunja como ciudad abandonada. Esta situación, heredada de periodos anteriores, se agravó debido a factores como el incremento poblacional.

El capítulo cinco evalúa los espacios públicos (calles, parques y plazas) construidos o reformados en el periodo. Asimismo, se revisan algunas de las nuevas avenidas propuestas en los mandatos del Plan Piloto y otros ideales modernos, al igual que las realizaciones concretadas. Se considera la relevancia de las infraestructuras implantadas en la morfología adoptada por la ciudad, particularmente en el caso de la Avenida Oriental, la Avenida Norte y las carreteras regionales del momento.

El capítulo seis describe la realización de equipamientos e instalaciones industriales. Es importante considerar la morfología de la mayoría de ellos, consistente en bloques aislados sobre espacios abiertos, lo cual incide en la expansión y fragmentación urbana. Se hace explícita la cantidad de proyectos formulados o iniciados pero sin concluir, problemática que evidencia fallas en los procesos de gestión.

El capítulo siete explica las condiciones en que se verificó la urbanización de vivienda. Se distingue la vivienda promovida por el sector público de aquella impulsada por agentes

privados. También se establecen diferencias entre la ciudad formal e informal, pues este contraste se tornó considerable. Para ilustrar la situación se seleccionan algunas actuaciones, representativas de las condiciones existentes. Asimismo, se destaca el surgimiento de las Juntas de Acción Comunal. Finalmente, el capítulo ocho ofrece una síntesis, a manera de conclusiones, de los aspectos más relevantes.

Es pertinente comentar que el método investigativo utilizado puede servir para abordar el estudio de otros poblados de la región, en aras de comprender integralmente el desarrollo de las ciudades en Boyacá y complementar los trabajos que en Colombia y Latinoamérica se han realizado, si bien con preferencia en las urbes mayores.

Este libro, como también los demás de la colección, se apoya en la cartografía que fue elaborada a lo largo de la investigación. De hecho, las aerofotografías tomadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), ha permitido reconstruir los planos necesarios para identificar tal metamorfosis, formular comparaciones e incluir una valoración del papel del planeamiento. De igual modo, la transformación de Tunja se evidencia al comparar las correspondientes a 1958 y 1973 (ver Figuras 1 y 2).

Al igual que en las periodizaciones anteriores, la prensa escrita local y los documentos de archivo son insumos investigativos fundamentales para la comprensión de los fenómenos. Este acceso a registros originales posibilitó la verificación de los hechos que afectaron el desarrollo urbano. Así, las fuentes primarias de investigación fueron:

- Cartografía y aerofotografía histórica de las series 1957 y 1973<sup>2</sup>;
- Fotografías históricas y actuales de diversos puntos de la ciudad;
- Planos arquitectónicos de algunas actuaciones;
- Acuerdos municipales y ordenanzas departamentales;
- Contratos, cartas y oficios originales;
- Prensa histórica local<sup>3</sup>.

Además de estas fuentes, las escasas investigaciones sobre tópicos vinculados con el periodo (indicadas en la bibliografía) sirven como información complementaria.

La serie *Tunja, siglo XX* abarca temas que reconocen la historia urbana como fuente de lecciones para el ordenamiento contemporáneo. Con su publicación, se espera ofrecer una síntesis de la dinámica del crecimiento tunjano y ofrecer resultados para ser usados por quienes toman decisiones en la gestión de la ciudad.

---

<sup>2</sup> De acuerdo con la disponibilidad existente en el IGAC de Bogotá, Colombia.

<sup>3</sup> Al final del libro se encuentra un listado detallado de los periódicos, revistas y libros consultados para el periodo estudiado. Se diferencia la prensa oficial de la comercial.











# 1. DESCRIPCIÓN DE LAS TRANSFORMACIONES URBANAS ENTRE 1958 Y 1973

El municipio de Tunja de 1958 estaba compuesto por lo que hoy se conoce propiamente como Tunja, pero también por una serie de corregimientos<sup>4</sup> que en años posteriores obtendrían su autonomía. Esto generaba una población rural dispersa en el territorio y de baja densidad, según se interpreta de los datos estadísticos censales. (Arquitectos Urbanistas Asociados [AUA], 1958). Se trata de un periodo en que la capital departamental recibía una alta cantidad de población migrante.

A pesar de las obras de modernización de periodos anteriores, la percepción general continuaba siendo que la ciudad era tradicional, introvertida y lenta, aunque se reconocía como centro de estudio. En realidad, estaba hecha a medias, mal servida de obras públicas, sin árboles, con un crecimiento caprichoso y disperso (AUA, 1958), situación que no mejora en los años siguientes. La carta del IGAC de 1964 la muestra aún muy centralizada, si bien paulatinamente surgen extensiones dispersas sobre el territorio circundante (Figura 3).

Como en décadas precedentes, la forma urbana hacia 1958 era oblonga, con 4500 metros de Norte a Sur y 1400 de Este a Oeste (AUA, 1958).

En 1973 se mantenía ese aspecto (ver Plano 1), pero las dimensiones eran ya de 7500m de longitud por 3000 de ancho<sup>5</sup>. La forma general del crecimiento durante el periodo, visible en el Plano 2, refleja la influencia de las Avenidas Norte y Oriental, una notable y fragmentada expansión en la zona norte y otra menos dispersa en el sur.

La erosión se incrementaba por las condiciones climáticas (viento intenso y pocas lluvias), como también por la carencia de árboles y las pendientes favorecedoras del escurrimiento de aguas. La situación se agravaba por la urbanización sobre cárcavas y terrenos inclinados (AUA, 1958)<sup>6</sup>.

Los cambios importantes del periodo están ligados a:

- a) La puesta en marcha del Plan Piloto de 1958.
- b) La continuidad de los graves problemas de dotación de servicios públicos domiciliarios, existentes desde principios del siglo XX. Con el crecimiento de la población urbana también se incrementó la demanda y las instalaciones disponibles se hicieron aún más insuficientes.

---

<sup>4</sup> Según el Decreto Ejecutivo 2453 de agosto de 1954, estos eran: Cuicatá, Chivatá, Motavita, Sora, Soracá y Oicatá. También se incluía la población de Chíquiza.

<sup>5</sup> Medidas realizadas sobre la cartografía construida.

<sup>6</sup> Este proceso se ha mantenido a lo largo del tiempo, a tal punto que uno de los temas críticos actuales (2015) es la gestión del riesgo (Alcaldía Mayor de Tunja, Oficina Asesora de Planeación - Instituto de Estudios Urbanos, Universidad Nacional de Colombia, 2013).

Las obras inconclusas, acumuladas desde décadas atrás, llevaron la situación a niveles insostenibles. Es significativa la escasez de agua, con las complejidades que ello acarrea en la calidad de vida. No hubo soluciones, por causas similares a las señaladas en los periodos previos<sup>7</sup>.

**c)** La consolidación del sector industrial del norte, previsto en el Plan Piloto de 1958.

**d)** La formación en el sur de barrios de vivienda popular y promoción pública.

**e)** El nacimiento de barrios de loteo en el norte, dedicados a vivienda para clases favorecidas que se desplazan desde el centro a nuevos lugares. Su localización está ligada a la propiedad del suelo y a una relativa cercanía al centro, pero con suficiente separación como muestra de diferenciación y segregación socioespacial.

**f)** La continuidad en la dotación de nuevos equipamientos, dentro y fuera del tejido urbano. Predominan las edificaciones educativas y se observan equipamientos vinculados al

aumento de grandes áreas libres, para bosques y reforestación.

**g)** La huella producida en el crecimiento y la ideología urbana por las obras modernizadoras iniciadas en el periodo previo por el General Rojas Pinilla. En especial, son significativos los desarrollos asociados a las nuevas vías construidas.

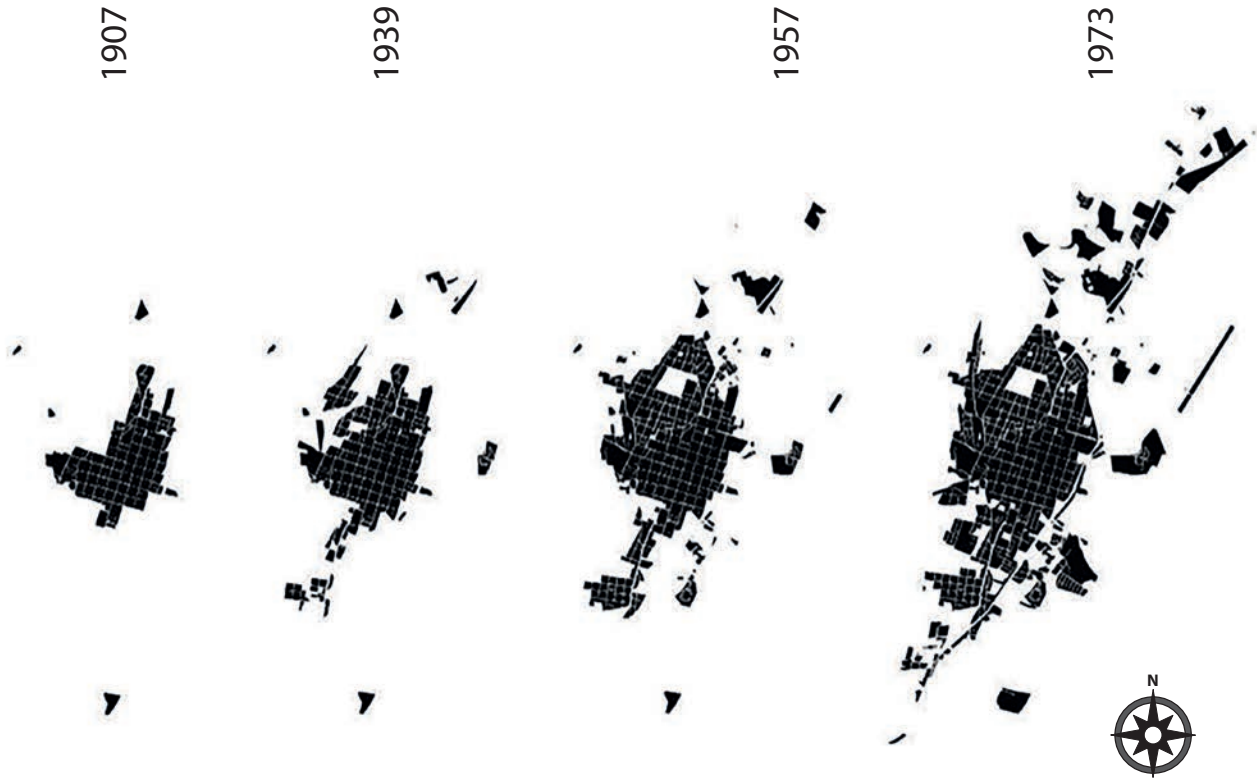
**h)** La urbanización espontánea y precaria de las clases populares sigue las pautas indicadas en el periodo precedente (Hidalgo, 2014)<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Este proceso se ha mantenido a lo largo del tiempo, a tal punto que uno de los temas críticos actuales (2015) es la gestión del riesgo (Alcaldía Mayor de Tunja, Oficina Asesora de Planeación - Instituto de Estudios Urbanos, Universidad Nacional de Colombia, 2013).

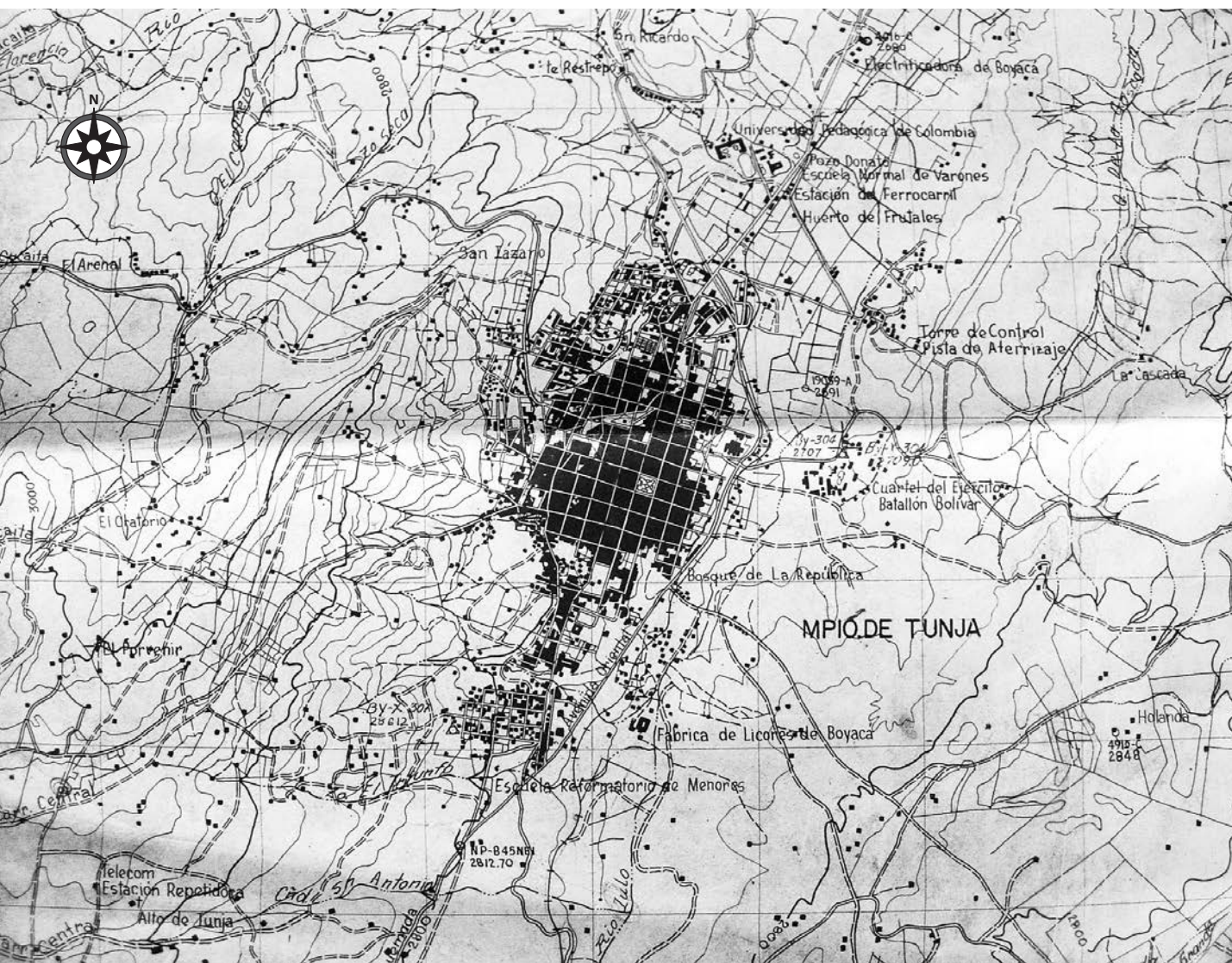
<sup>8</sup> Los lotes donde se levantan las viviendas espontáneas son de baja calidad, generalmente cárcavas que se rellenan y loteos promovidos por los dueños sin cumplir los requisitos mínimos de urbanización. Las construcciones por autogestión presentan precariedad en servicios públicos y comunales, mientras que las edificaciones de desarrollo progresivo se realizan sin adecuadas técnicas constructivas.

**Plano 1. Crecimiento de la ciudad en el siglo XX, hasta 1973**



Fuente: autora

Figura 3. Carta preliminar de Tunja (detalle) elaborada por el IGAC en 1964



Fuente: IGAC







## 2. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA DE TUNJA EN EL PERIODO 1958-1973

De manera análoga a como se ha hecho en los libros previos, con el fin de entender la evolución de Tunja a lo largo del siglo XX, este capítulo resume la identificación de las formas de crecimiento de su periferia en el periodo 1958-1973. En la presentación de estos resultados se combinan elementos resultantes de varios análisis.

Para reconstruir dichas formas se han tenido como apoyos: planos que dan cuenta de las características espaciales y la morfología reciente de la ciudad, cuadros que dimensionan su tamaño y las aerofotografías históricas de 1957 y 1973.

El estudio se realiza a través de tres perspectivas: los conceptos propuestos por Panerai, Depaule, Demorgon y Veyrenche (1983); los tipos estructurales de expansión urbana, de acuerdo con los planeamientos de Solà Morales I Rubio (1997) y los tipos arquitectónicos y urbanísticos que componen el crecimiento. En esta última visión se considera la pauta dominante del barrio o la manzana, sin entrar en detalles sobre la subdivisión de esta, salvo en los casos de evidente ruptura. Se trata de una construcción con aportes derivados de Ramón López de Lucio, como también de reinterpretaciones de los análisis tipológicos y morfológicos orientados por Saveiro Muratori a través de Aldo Rossi (1970) y (1981), Carlo

Aymonino (1971) y (1981), Caniggia y Maffei (1995), Caniggia (1997) y Del Pozo (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 tunjano. Las categorías en que se han clasificado entre 1958 y 1973, son:

1. *Crecimiento continuo*: tramas reticulares continuas formadas a partir de la ciudad histórica y su prolongación en las primeras décadas del siglo.
2. *Crecimiento discontinuo*: expansiones surgidas por actuaciones singulares o tramas y conjuntos que se edifican de distintas maneras. Presentan discontinuidades espaciales claras respecto al tejido urbano preexistente o plantean trazados con directivas y soluciones formales muy diferentes en relación con las precedentes. Su comprensión es posible al revisar, a través de la comparación histórica de los trazados, las situaciones que los originan.
3. *Crecimientos por compactación de vacíos*: desarrollos que ocupan vacíos o intersticios dejados por los crecimientos discontinuos en relación con los demás tejidos urbanos, o que crecen alrededor de ellos mediante lógicas semejantes pero no iguales a las de sus antecesores.

**Cuadro 1. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana hasta 1973**

| Tendencia de crecimiento | a 1907 | 1908 a 1939 | 1940 a 1957 | 1958 a 1973 | Totales a 1973 | %      |
|--------------------------|--------|-------------|-------------|-------------|----------------|--------|
| Continuo                 | 101,9  | 23,9        | 19          | 12,8        | 157,6          | 36,06% |
| Discontinuo              | 5,4    | 36,9        | 44,7        | 129,4       | 216,4          | 49,52% |
| Compactación             |        |             | 29,2        | 33,9        | 63,1           | 14,44% |
| Totales                  | 107,3  | 60,8        | 92,9        | 176         | 437            | 100%   |
| %                        | 24,55% | 13,91%      | 21,26%      | 40,27%      | 10%            |        |

\* Dimensiones en Hectáreas

Fuente: autora

Las tendencias del periodo (Plano 3), son:

**1.** Fragmentos de tamaño considerable, constituidos por equipamientos educativos localizados en el norte de la ciudad (Normal Femenina, Seminario Mayor y Colegio Emiliani), así como por la Universidad Pedagógica, que fue ampliada. En general, se trata de grandes parcelas donde las edificaciones se localizan en forma de bloques aislados, sin conformar manzanas regulares ni establecer redes viales, con lo cual se contribuye a la fragmentación de la ciudad.

**2.** Consolidación de la zona industrial por la aparición de nuevas instalaciones en parcelas intermedias donde se sitúan edificaciones aisladas, sin redes viales.

**3.** Crecimiento del fragmento discontinuo de la zona industrial del norte por la ampliación de sus límites.

**4.** Aparición de fragmentos originados por urbanizaciones de vivienda. En el norte se encuentran: Asís, Santa Rita, Pozo Donato, La María y San

Rafael. En el sur, San Antonio, Bolívar y Paraíso. En todos los casos se conforman manzanas que siguen una lógica interna y escasamente se relacionan con trazados preexistentes.

**5.** Nuevos equipamientos separados de trazados previos, localizados en distintos puntos y sin un aparente orden. En el norte está el Club del Comercio, asociado a la carretera Central del Norte. En el Sur el Hospital Psiquiátrico, continuo a una hacienda, el colegio INEM y el Bosque de San Antonio, vecinos de urbanizaciones nuevas. En el oriente se construye un estadio, en el camino al aeropuerto, al igual que una parcela destinada a vivienda del gobernador.

**6.** Aumento del tamaño de fragmentos compuestos por equipamientos surgidos previamente, tales como el aeropuerto, la Universidad Pedagógica y los cuarteles. Se sigue la misma lógica de periodos anteriores, es decir, atomización urbana al ejecutar edificaciones aisladas sobre grandes parcelas que no conforman manzanas regulares ni establecen redes viales.

**7.** Alargamiento en el sur a causa del crecimiento de pequeñas manzanas irregulares de baja ocupación, destinadas a vivienda de carácter semirrural e informal. Dependen de la vía de acceso desde Bogotá y su configuración de trazados viales en trama es mínima.

**8.** En el occidente se consolidan manzanas que si bien ayudan a definir un tramado en los barrios del sector de San Lázaro y El Milagro, permanecen discontinuas del resto de la ciudad por las diferencias topográficas existentes.

**9.** Alargamiento de la vivienda marginal de la montaña de San Lázaro, hacia el norte de los trazados previos. Se presenta una alta dependencia de una vía intermunicipal, de la cual se desprende un nuevo barrio, llamado Bello Horizonte.

**10.** Aparición de un barrio de condiciones precarias, denominado Ricaurte, cuya separación está asociada a una fuerte cárcava que impide la continuidad de los trazados viales con sus vecinos más cercanos.

**11.** Crecimiento de pequeñas manzanas adyacentes a los núcleos preexistentes al norte, sur y oriente del centro histórico.

**Figura 4. Trazados discontinuos en el norte de la ciudad en 1973**



Fuente: aerofotografía IGAC







**Figura 5. Trazados discontinuos en el centro-oriente de la ciudad en 1973**



Fuente: aerofotografía IGAC







Por otra parte, al considerar los crecimientos de origen lineal (ver Plano 4), se percibe la incidencia de infraestructuras de transporte (ferrocarriles, carreteras y avenidas) como elementos que determinan importantes tendencias de expansión urbana. Esta condición se define a partir de actuaciones cuya lógica de implantación y desarrollo está íntimamente ligada a la existencia de ejes de conexión.

**Cuadro 2. Tendencias del crecimiento lineal de la forma urbana de Tunja hasta 1973**

| Periodos de crecimiento | Crecimientos lineales |                  | Todos los crecimientos |                  |
|-------------------------|-----------------------|------------------|------------------------|------------------|
|                         | Cantidad de manzanas  | Superficie en Ha | Cantidad de manzanas   | Superficie en Ha |
| a 1907                  |                       |                  | 108                    | 107,3            |
| 1908 a 1939             | 19                    | 18,6             | 78                     | 60,8             |
| 1940 a 1957             | 52                    | 31,3             | 176                    | 92,9             |
| 1958 a 1973             | 88                    | 59               | 256                    | 176              |
| Total a 1973            | 159                   | 108,9            | 618                    | 437              |

Fuente: autora

En este periodo, la construcción de la Avenida Oriental y la Avenida Norte es decisiva para los crecimientos registrados de norte a sur. Asimismo, la línea del ferrocarril Central del Norte sigue teniendo incidencia, dado su paralelismo con dichos corredores. En el occidente continúa la expansión asociada a la carretera a Chiquinquirá, como también la vivienda informal vinculada con los caminos hacia la parte alta de la montaña, en el caso del barrio Ricaurte. En la vía al aeropuerto se sitúan el nuevo estadio y la casa del Gobernador, actuaciones de poca intensidad pero que contribuyen a la consolidación de ese eje.

## 2.2 TIPOS ESTRUCTURALES DE CRECIMIENTO URBANO

A continuación se interpretan los planteamientos de Solà Morales I Rubio (1997) para revisar el crecimiento tunjano. En tal sentido, se parte de la comprensión de las operaciones de parcelación (P), urbanización (U) y edificación (E), producidas en el tiempo. Asimismo, se considera la naturaleza de los procesos registrados en la ciudad, ya sean reconocidos o no por el planeamiento (ver Plano 5). Naturalmente, se han encontrado semejanzas y diferencias entre estos procesos y las referidas operaciones.

"Ciudad formal" es el nombre escogido para identificar todo aquello reconocido por el planeamiento. Al respecto, es preciso indicar que en Tunja la planeación ha llegado, en varias oportunidades, con posterioridad a las actuaciones y no siempre los procesos urbanísticos se han completado. Aun así, se ha asumido que con el trazado vial y las obras básicas de servicios públicos, los tipos definidos por Solà Morales I Rubio (1997) se presentan en esta capital. En cuanto a la "ciudad informal", es decir, la configurada por lo no reconocido en el planeamiento, en algunas ocasiones también se ha motivado en dinámicas "legales" de urbanización. En consecuencia, para diferenciar una de otra, se ha considerado la condición de precariedad de las edificaciones y la práctica común de ejecutarlas sin solicitar previamente licencia de construcción como factores para catalogar lo informal en oposición a lo formal (ver Cuadros 3 y 4).







**Cuadro 3. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad formal**

| Ciudad formal: procesos reconocidos por el planeamiento <sup>9</sup>  |           |   |   |  |
|---|-----------|---|---|--|
| Proceso   | Secuencia |   |   | Observaciones  |
| Ensanche  | P         | U | E | Corresponde a la prolongación de la ciudad histórica o “colonial” <sup>10</sup> . El diseño adoptado en esta es ortorrédica, entendido como una forma “ideal” de urbanizar que determinó durante cuatro siglos la morfología de Tunja, pues culturalmente era algo aceptado, lógico y práctico. La evolución mediante ensanche 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. Cabe aclarar: en esta capital, el concepto no es el mismo que se conoce en Europa, donde se relaciona más con la fundación colonial hispanoamericana del siglo XVI. En el siglo XIX, Cerda lo concibió así: “proceso de parcelación, urbanización y edificación desprovisto de la lógica capitalista de su momento histórico” (Hidalgo, 2012, p. 33). |
| En el periodo de estudio este tipo de crecimiento se produce al sur del centro histórico.   |           |   |   |  |
| Crecimiento Suburbano   | U         | P | E | Las obras de urbanismo son básicas. En algunos episodios, la apertura de una vía produce un efecto de crecimiento, por lo general discontinuo, del trazado existente. Con el tiempo, esa discontinuidad se consolida. Las expansiones se originan en actuaciones puntuales, usualmente separadas del tejido precedente, a partir de las cuales se generan desarrollos posteriores (Hidalgo, 2012, p. 34).  |
| Este es el caso de la zona industrial alrededor de 1950 y de la expansión de tendencia lineal en el extremo norte, asociada a la carretera Central, el Seminario Mayor, el colegio Emiliani y el estadio. En el sur, equipamientos como la licorera y el Hospital Psiquiátrico propician crecimientos en su entorno, en su mayoría marginales. Por otra parte, la Universidad Pedagógica y el batallón siguen creciendo a partir de la misma lógica con que lo hicieron en décadas previas. |           |   |   |  |

<sup>9</sup> En el apartado siguiente se detallan los tipos arquitectónicos asociados a los procesos aquí descritos.

<sup>10</sup> Se reconoce la posibilidad de cierta imprecisión al considerar esta área si se toma como base lo que el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) (Concejo Municipal de Tunja, 2001) ha decretado bajo la denominación “centro histórico”. Esto se debe a que, de acuerdo con las explicaciones de Aprile (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 (Hidalgo, 2012, p. 33).

| Ciudad formal: procesos reconocidos por el planeamiento   |           |   |
|---|-----------|---|
| Proceso   | Secuencia | Observaciones   |
| Polígono  | P         | Las tres operaciones son realizadas por el mismo agente. El tipo arquitectónico que más contribuye a esta configuración es el de las urbanizaciones de vivienda unifamiliar adosada, en especial aquellas de promoción pública, que representan el comienzo de nuevos crecimientos. Las obras de urbanismo a veces resultan incompletas (Hidalgo, 2012, p. 34). |
|   | U         |   |
|   | E         |   |
| <p>Esta categoría incluye las urbanizaciones estatales promovidas por el Instituto de Crédito Territorial (ICT). En el sur se encuentran: Bolívar, San Antonio, El Paraíso, El Consuelo, Hunza, Suárez y Aquimín; en el norte, el barrio San Rafael. Por su parte, el sector privado inicia La María.</p> <p>En cuanto a equipamientos correspondientes a polígonos, están el colegio INEM (contiguo al barrio Paraíso en el sur), la institución educativa Normal Femenina y el Club del Comercio en el norte. El aeropuerto, surgido en el periodo anterior, se completa aunque no funciona como tal.</p> |           |   |
| Ciudad Jardín   | U         | Este tipo se desarrolla a partir de la práctica habitual de las urbanizaciones por loteo, con obras de urbanismo muy básicas o incompletas (Hidalgo, 2014, p. 50).  |
|   | P         |   |
| <p>En su mayoría se ubican en el norte, más asociadas a promotores privados que a públicos. A esta categoría corresponden el barrio Belalcázar, la expansión alrededor del Maldonado y los loteos cercanos al Pozo Donato.</p>  |           |   |

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

#### **Cuadro 4. Reinterpretación de los tipos estructurales de crecimiento adaptados a Tunja en la ciudad informal**

| Ciudad informal: procesos no reconocidos por el planeamiento <sup>11</sup>   |           |  |
|--|-----------|--|
| Proceso  | Secuencia | Observaciones  |
| Barraca  | E         | Contempla la mayor parte de las construcciones precarias en zonas rústicas, las cuales son absorbidas por el crecimiento de la ciudad o la expansión de la urbanización marginal sobre sectores de riesgo como cárcavas, o en las cotas más altas donde no es posible llevar el servicio de acueducto. En general ha sido difícil establecer el periodo en que surgen, pues se trata de edificaciones puntuales, que atraen la realización de otras y se hacen visibles solo al agruparse en áreas mayores (Hidalgo, 2014, p. 51). |
| <p>En este periodo se sitúa la génesis de un área importante de este tipo, ubicada en el sur y ligada a la transformación de fincas rústicas, lo cual es el resultado de la cercanía de la carretera hacia Bogotá y al avance de otras formas de urbanización de la periferia.</p> |           |  |
| Invasión   | P         | No se encontró.  |

<sup>11</sup> En el apartado siguiente se detallan los tipos arquitectónicos asociados a los procesos aquí descritos.

Ciudad informal: procesos no reconocidos por el planeamiento

| Proceso               | Secuencia |   |                 | Observaciones   |
|-----------------------|-----------|---|-----------------|---|
| Urbanización marginal | P         | E | U <sup>12</sup> | Es uno de los tipos de mayor incidencia en el crecimiento de la periferia tunjana. Contempla obras básicas o incompletas de urbanización. En la mayoría de oportunidades, con posterioridad al asentamiento, el vecindario suele presionar a las autoridades para obtener servicios públicos y vías (Hidalgo, 2012, p. 35). |

La localización espacial más significativa de esta clase continúa siendo la loma de San Lázaro en el occidente, donde además aparece un nuevo barrio, el Ricaurte. En el sur, se produce cerca de Los Hongos y en El Triunfo. En el norte surgen barrios como el Asís, Santa Rita y José Joaquín Camacho. También se registran crecimientos en zonas residuales de la línea del ferrocarril y alrededor de las instalaciones de la Industria Licorera de Boyacá.

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

**Cuadro 5. Tipos estructurales de crecimiento de Tunja hasta 1973**

| Tipo estructural | Períodos de crecimiento  |             |             |             | Totales              |       |       |
|------------------|--------------------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|-------|-------|
|                  | a 1907                   | 1908 a 1939 | 1940 a 1957 | 1958 a 1973 | Totales en Ha a 1973 | %     |       |
| 10               | Ensanche                 | 26,5        | 8,5         | 7,5         | 42,5                 | 12,9% |       |
| 20               | Suburbano                | 12,6        | 27,4        | 49,9        | 89,9                 | 27,3% |       |
| 30               | Polígono                 | 1,2         | 9,8         | 36,9        | 47,9                 | 14,5% |       |
| 40               | Jardín                   |             | 1,6         | 5,9         | 7,5                  | 2,3%  |       |
| 90               | Centro Histórico         | 107,3       |             |             |                      |       |       |
|                  | <b>Subtotal formal</b>   | 107,3       | 40,3        | 47,3        | 100,2                | 187,8 | 56,9% |
| 50               | Barraca                  |             |             | 0,1         | 0,9                  | 1     | 0,3%  |
| 70               | Marginal                 |             | 20,5        | 45,5        | 59,4                 | 125,4 | 38%   |
|                  | <b>Subtotal informal</b> |             | 20,5        | 45,6        | 60,3                 | 126,4 | 38,3% |
|                  | Sin dato                 |             |             | 0,1         | 15,5                 | 15,7  | 4,7%  |
|                  | <b>Totales</b>           | 107,3       | 60,8        | 92,9        | 176                  | 329,9 | 100%  |
|                  | % Formal                 | 100%        | 66,4%       | 50,8%       | 56,9%                | 56,9% |       |
|                  | % Informal               |             | 33,6%       | 49,1%       | 34,3%                | 38,3% |       |
|                  | % Indefinido             |             |             | 0,1%        | 8,8%                 | 4,7%  |       |

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

<sup>12</sup> No es considerada por Solà Morales I Rubio (1997), sin embargo, en Tunja se produce en la medida que obras de urbanismo, tales como servicios públicos, vías, equipamientos y zonas verdes, se ejecutan en el tiempo por iniciativa de las mismas comunidades allí asentadas, con o sin apoyo oficial. Probablemente, para Solà la definición corresponde a una fase inicial del crecimiento urbano, pero no es posible desconocer que este proceso no se detiene y de una u otra forma se completa en todas sus modalidades. Las ciudades de América Latina contemplan proporciones significativas de desarrollo informal y dentro de esta misma lógica se encuentra Tunja.

### 2.3 TIPOS URBANO-ARQUITECTÓNICOS EN EL CRECIMIENTO DE TUNJA EN EL PERIODO 1958-1973

De forma similar a lo realizado en los libros previos de Tunja, siglo XX (Hidalgo, 2012, 2014) los tipos arquitectónicos y urbanísticos que componen el crecimiento en este periodo son el resultado de una construcción que toma como referentes los análisis tipológicos y morfológicos orientados por Muratori a través de Rossi (1970, 1981), Aymonino (1971, 1981) y Caniggia (1997), también presentes en del Pozo (1997) y Acuña (2005). Igualmente, se incorporan recomendaciones formuladas por López de Lucio<sup>13</sup>. Con tales bases y tras revisar lo sucedido en la ciudad, se definen las familias tipológicas consideradas en este apartado. Estas son descritas con el apoyo de la cartografía y de los cuadros que dimensionan el tamaño de cada una (ver Plano 6).

Inicialmente, se elaboró una matriz de doble entrada en que se identificaron los periodos y los diferentes tipos urbano-arquitectónico (UA). Luego se dimensionaron las áreas ocupadas por cada uno, para producir el Cuadro 6. La combinación de resultados permitió caracterizar con precisión cada tipo y facilitó el reconocimiento de hechos significativos. En la clasificación realizada se incorporaron subcategorías, pues se evidenció el importante papel de las parcelaciones en proceso de consolidación, como quiera que estas hacen difusos los límites de lo inicialmente considerado.

---

<sup>13</sup> Director de la tesis doctoral de Hidalgo (2010).





**Cuadro 6. Matriz de tendencias del crecimiento de la forma urbana de Tunja en el periodo 1958-1973**

| Tipo UA |                   | 1958 a 1973 | %      |
|---------|-------------------|-------------|--------|
| A0      | Centro Histórico  |             |        |
| C       | Informal          | 51          | 28,9 % |
| CO      | Informal Vacante  | 2,9         | 1,6 %  |
| D       | Multifamiliar     |             |        |
| E       | Enclave Cerrado   |             |        |
| EO      | Enclave Vacante   |             |        |
| F1      | Loteos            | 5,6         | 3,2 %  |
| F2      | Unifamiliar       | 19,9        | 11,3 % |
| FV      | Loteos Vacante    |             |        |
| G1      | Equipamiento PU   | 28,7        | 16,3 % |
| G2      | Equipamiento PR   | 10,6        | 6 %    |
| G3      | Parques - Bosques | 32,4        | 18,4 % |
| H       | Industrial        | 5,3         | 3 %    |
| I       | Semirrural        | 1,6         | 0,9 %  |
| J       | Comercial Mixto   | 15,3        | 8,7 %  |
| O       | Sin Datos         | 2,7         | 1,5 %  |
| Totales |                   | 176         | 100 %  |

\*Medidas en Ha  
Fuente: autora

A continuación se detalla cada uno de estos tipos, desarrollados en la periferia urbana.

### 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 estas, el proceso de 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 su origen (Hidalgo, 2012, p. 38).

**Figura 6. Presencia de cárcavas en las montañas occidentales de la ciudad y paulatina ocupación del territorio a partir de viviendas precarias y en condiciones de riesgo en 2010**



Fuente: fotografía de la autora, 2010







Figura 7. Presencia de cárcavas en la ciudad de la época



Fuente: Arquitectos Urbanistas Asociados (1958, p. 22)



**Figura 8. Persistencia de la presencia de cárcavas en la ciudad de hoy (2014)**



Fuente: fotografías de Rolando Ávila y Adriana Hidalgo, 2014

Este es el tipo que más área domina durante el periodo, pues al sumar los crecimientos C y CO se encuentra que ocupan un 30,5% (53,9 Ha) del total de la ciudad. Por consiguiente, es importante identificar los hechos más relevantes de su desarrollo histórico (tema visible en el Plano 7). Así, es posible verificar lo siguiente:

- Crecimiento del barrio Ricaurte hacia el sur del santuario del Topo.
- Expansión sobre el aislamiento de la vía del ferrocarril del Nordeste.
- Expansión del barrio Libertador en el sur.
- Nueva urbanización marginal en el sur, a través del barrio El Triunfo.
- Significativo aumento de los asentamientos en la loma de San Lázaro.
- Surgimiento de manzanas sobre la Avenida Central del Norte en los barrios Asís, Santa Rita y José Joaquín Camacho.

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 (2013) 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. (Hidalgo, 2012, p. 38).

La tendencia lineal observada en periodos anteriores se mantiene y crece aún más sobre la carretera que conduce a Chiquinquirá y Villa de Leyva, como también sobre el antiguo tramo del ferrocarril del Carare. En este proceso se conforman los barrios San Lázaro, Bello Horizonte, El Carmelo y Kennedy. Por su parte, el Ricaurte, al suroccidente, surge articulado a los caminos que llevan a la parte alta de la loma de San Lázaro, aunque la presencia de una considerable cárcava lo separa de sus vecinos por el norte. La expansión hacia esta zona y hacia la oriental se caracteriza por la discontinuidad respecto a las otras formas de crecimiento. En el norte aparecen barrios populares como el Asís, Santa Rita y el Joaquín Camacho, en tanto en el oriente, los asentamientos precarios continúan la tendencia de localizarse en franjas asociadas a la vía del ferrocarril y la Avenida Oriental.



**Figura 9. Urbanización de la loma de San Lázaro vista desde el centro de Tunja en 2008**



Fuente: fotografía de la autora, 2008

En el sur, el sector de El Libertador (surgido en 1939) continúa su expansión reticular sobre el territorio contiguo, hasta donde las cárcavas lo permiten. Al unir el nombre de este barrio con el de otros dos que se localizan en sus cercanías, entre ellos el Triunfo, un nuevo

crecimiento ubicado más al sur, se forma una toponimia que permite hacer un curioso juego de palabras asociado al proceso de Independencia colombiano: "Libertador - Bolívar - Triunfo".

**Figura 10. Sector Libertador - Bolívar - Triunfo en 1973**



Fuente: aerofotografía IGAC

Estos barrios se han clasificado como espontáneos a partir de su origen y gestión. No obstante, presentan dinámicas dispares de consolidación y para el año 2015, pertenecían a zonas urbanizadas, donde la tenencia de propiedad estaba legalizada e incluso algunas construcciones reflejaban un buen nivel económico de sus dueños.

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 de este carácter son semejantes a las que pueden reconocerse en otras urbanizaciones, tanto en Colombia como en América Latina. Se producen por fuera de los mecanismos establecidos, con la ocupación inicial de la parte posterior o fondo del lote, seguida de un crecimiento gradual, ajustado a la disponibilidad de recursos. Por lo tanto, 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 esta crece (Hidalgo, 2012, p. 39).

### **2.3.2 Crecimiento F1: Parcelación o Loteo para vivienda unifamiliar**

Se agrupa un número de parcelas independientes, en las cuales los compradores construyen posteriormente. Por lo general, tras la parcelación y la urbanización realizadas por el promotor inicial, se edifican viviendas unifamiliares en conjuntos abiertos mediante dos modalidades básicas: con o sin plano tipo. Esta condición impone una diversidad edificatoria que sobrepasa las provisiones iniciales de lo unifamiliar, de acuerdo con las leyes impuestas por el mercado inmobiliario. Se trata de una forma sencilla y rápida de construir suelo urbano, pero de lenta consolidación (Hidalgo, 2014, p. 56).

Esta forma de urbanización de las periferias, de notoria presencia en el paisaje tunjano, se caracteriza por barrios a medio hacer, con gran cantidad de lotes en espera de ser edificados. Sus orígenes se encuentran justamente en el periodo estudiado, en el que ocupan 5,6 Ha, con un peso porcentual bajo, apenas 3,2% respecto al resto de crecimientos observados. Surgen a partir de loteos planeados de numerosos espacios vacantes que paulatinamente se consolidan, o bien como resultado de actuaciones de polígonos aislados de vivienda unifamiliar.

En el Plano 8 se observan los crecimientos F1 entre 1958 y 1973, desarrollados especialmente sobre el eje norte, donde las actuaciones se localizan cerca de las vías de conexión y representan los primeros movimientos importantes



de las familias acomodadas hacia la periferia urbana. Es posible particularizar los siguientes hechos:

- Formación de parcelas contiguas a la urbanización Maldonado. Se llenan así los espacios que quedan entre la recién construida Avenida Oriental y la promoción pública precedente.
- Construcción de la urbanización Belalcázar.
- Actuación cerca del Pozo Donato, en el barrio Los Rosales.
- Aparición y ejecución de una manzana de loteos cercana a la promoción pública San Rafael.







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

En este tipo de crecimiento se hace ciudad a través de actuaciones (barrios, urbanizaciones o conjuntos) 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 unidades inicialmente abiertas, que en algunos casos, cuando el trazado urbano favorece la privatización de calles y zonas verdes, son luego cerradas. En Tunja, el papel del Estado en la promoción de estos crecimientos adquirió relevancia por medio del desaparecido ICT (Hidalgo, 2012, p. 40).

En el Plano 9 se aprecia la gran cantidad de actuaciones de este tipo, representativas de las transformaciones introducidas por la promoción pública durante una época en que el país enfrentó el fenómeno de la migración masiva del campo a la ciudad, razón por la cual la demanda de vivienda social se incrementó notablemente. Estas actuaciones ocupan 19,9 Ha, equivalentes al 11,3% del crecimiento total del periodo.

El sector público, como principal actor, construyó en el sur las urbanizaciones San Antonio, Paraíso, Suárez, Aquimín, El Consuelo, Hunza y Bolívar, ofertadas por el ICT, mientras que en el noroccidente hizo lo propio con San Rafael,

en un sector aislado, cerca de la vía a Bucaramanga y en una cota alta. El sector privado es bastante menos activo, pero es valiosa su intervención con el barrio La María en el norte.









### 2.3.4 Crecimiento G: Equipamientos

Son actuaciones públicas y privadas, 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)<sup>14</sup>, comercio (centros comerciales), servicios religiosos (seminarios, iglesias), transporte (terminales de autobuses, estaciones de ferrocarril), administración pública y cementerios. 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 (Hidalgo, 2012, p. 40).

En este periodo, los equipamientos públicos (G1) casi triplican en tamaño a los privados (G2), pues los primeros ocupan 28,7 Ha y los segundos 10,6 Ha, con proporciones respecto al resto de crecimientos de 16,3% y 6%, respectivamente. En todos los casos se desarrollan a través del tipo arquitectónico de bloques aislados. En suma, ocupan 49,3 Ha y un 22,3% del área urbana del momento (Plano 10).

Estimulados por la especialización funcional, derivada de las modernas técnicas de planeamiento, pueden mencionarse:

- Establecimientos educativos como la Normal Femenina, el Seminario, el colegio Emiliani en el norte y el INEM en el sur.
- El hospital Psiquiátrico, que debido a condiciones de higiene y tranquilidad se ubicó en un sector aislado, al sur.
- Nuevas centralidades generadas por la expansión de la Universidad Pedagógica y el cuartel en los terrenos vacantes aledaños a sus instalaciones.
- El Estadio en la zona oriente, el cual se configura como génesis de la posterior villa olímpica, característica de los equipamientos deportivos.
- El Club del Comercio, en el norte, representativo de equipamientos recreativos.
- El aeropuerto, en las montañas orientales, que fue culminado y a pesar de no ser utilizado masivamente, se asocia a infraestructura de transportes.

---

<sup>14</sup> Salvo parques o plazoletas, no se han incluido otra clase de equipamientos ubicados en el centro.

En todos los casos se prefieren parcelas discontinuas de tejidos anteriores, que en ocasiones generan polos de crecimiento. Asimismo, es necesario añadir las áreas verdes (G3) que ocupan 32,4 Ha y una proporción del 18,4% del total de crecimientos. En el Plano 11<sup>15</sup> se aprecia:

- En el Batallón Bolívar, el tipo arquitectónico de bloque aislado genera áreas de reserva verde que actúan como pulmones para la ciudad, aunque no tienen uso público. Igualmente, hay un crecimiento de las instalaciones precedentes.
- En contraste, la Universidad Pedagógica adecúa sitios abiertos para uso público, si bien mantiene la reserva sobre ellos para expandir sus instalaciones.
- El bosque de San Antonio, originado por la creación de un vivero municipal, más que un parque debe entenderse como una reserva de suelo natural, ampliamente utilizada por los vecinos del sector pero sin tratamiento alguno de diseño urbano.
- En el sur, sobre la Avenida Oriental, algunas franjas ambientales asociadas a asilamientos viales.

---

<sup>15</sup> En los planos, los diferentes equipamientos se han señalado del siguiente modo: G1 (públicos), G2 (privados), G3 (parques, zonas de bosque y plazoletas).









**Cuadro 7. Equipamientos del periodo 1958-1973 según su carácter**

| Per                                  | Nombre del Equipamiento                                 | Promotor     | Tipo Edificatorio                        | Localización en la ciudad y localizaciones          |
|--------------------------------------|---|--------------|--|---|
| <b>Carácter deportivo</b>            |   |              |  |   |
| 3 y 4                                | Estadio   | Público      | Estadio                                  | Norte, villa olímpica.<br>Se demora en completarse. |
| <b>Carácter educativo y cultural</b> |   |              |  |   |
| 2, 3, 4 y 5                          | Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) | Público      | Bloques aislados en amplias zonas verdes | Norte, se desarrolla en el tiempo                   |
| 3                                    | Colegio Emiliani  | Privado      | Bloques aislados en amplias zonas verdes | Norte. Rodeado de urbanización precaria.            |
| 3                                    | Normal Femenina   | Privado      | Bloques aislados en amplias zonas verdes | Norte, zona UPTC                                    |
| <b>Carácter recreativo y parques</b> |   |              |  |   |
| 3                                    | Club del Comercio                                       | Privado      | Bloque aislado                           | Norte. Ligado a la Avenida Norte.                   |
| 3                                    | Bosque San Antonio                                      | Público      | Espacio abierto                          | Oriente. Rodeado de urbanización precaria.          |
| <b>Carácter de salud</b>             |   |              |  |   |
| 3                                    | Hospital Psiquiátrico                                   | Público      | Bloques aislados en amplias zonas verdes | Sur, sector San Francisco                           |
| *Per                                 | 2: 1939-1957  | 3: 1958-1973 | 4: 1974-1989                             | 5: 1990-2015  |

Fuente: autora









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

Una mirada a la historia de estos equipamientos durante el periodo indica que la zona industrial no se consolida –como se esperaba en el Plan Piloto de 1958– debido a que Tunja no alcanza un desarrollo industrial ni se logra el traslado del comercio de ferreterías ubicado en el centro, que podría haberse establecido allí. Hoy, las instalaciones se encuentran abandonadas<sup>16</sup> o en proceso de reconversión. El total de crecimientos de este tipo (Plano 12) apenas alcanza un 3% de ocupación, con 5,3 Ha.

### 2.3.6 Crecimiento I: Vivienda unifamiliar semirrural

Esta forma de crecimiento no fue planteada en la primera aproximación. Sin embargo, al considerar la transformación del territorio y la extensión del área urbana en la comprensión del paisaje, se hizo necesario definir una categoría para incluir las fincas de explotación agrícola que, poco a poco, se integran a la dinámica de la ciudad. (Hidalgo, 2014, p. 66).

Entre 1940 y 1957, algunas casas de hacienda rurales paulatinamente se incorporaron al trazado urbano. De 1958 a 1973 esta tendencia se mantuvo aunque con una incidencia mínima, pues tales construcciones ocuparon tan solo 1,6 Ha, que representan el 0,9% del crecimiento total del periodo.

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

Esta forma tampoco había sido considerada inicialmente, pero se incluyó para responder a una condición que no puede leerse como comercio formal ni como necesariamente informal. Se trata de viviendas medianeras que no fueron planeadas para acoger esa función comercial, pero en donde esta se mezcla con otros usos (residencial, almacenaje y talleres), adoptados de forma espontánea o marginal. Así, predominan manzanas abiertas o cerradas, cuya consolidación (en especial en el sur) está ligada a su cercanía a vías de acceso. Quizá sea esta la razón principal para la notoria presencia de este tipo arquitectónico en las inmediaciones de la antigua entrada de Bogotá y de la desaparecida estación del Carare (Hidalgo, 2014, p. 67).

---

<sup>16</sup> Podrían denominarse “tierras vacantes funcionales”, según definición del Lincoln Institute of Land Policy (Clichevsky, 2001).

En cuanto a su desarrollo en el periodo (Plano 13) se encuentra que simultáneamente:

- Hay intensificación del fenómeno de alargamiento de fragmentos de manzanas sobre la carretera a Bogotá.
- Se construye en áreas residuales entre el centro histórico y la Avenida Oriental.
- En el sector industrial del norte se conforma una manzana en un punto de cruce de caminos.
- Se configura el sector denominado "Los Hongos", representativo de esta forma de crecimiento altamente asociada a las carreteras de acceso de Bogotá.





**Figura 11. Imagen típica de la coexistencia de comercio y vivienda en la salida sur de Tunja, sector La Florida**



Fuente: fotografía de la autora, 2008

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

Esta categoría abarca terrenos 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 o edificadas, carecen de red vial y de servicios, su vacío se vuelve forma y adquiere un carácter protagónico en el paisaje periférico por diversas circunstancias: es preponderante, produce especulación del suelo por retención, no es dinámico en el mercado o no puede ser urbanizado debido a su inaccesibilidad o a los riesgos que ofrece<sup>17</sup> (Hidalgo, 2012, p. 43).

---

<sup>17</sup> Esta cuestión, hipotéticamente, se encuentra latente en los terrenos mencionados, pero no se corroboró en campo. Por lo tanto, se trata de un punto para investigaciones complementarias, pues implica una revisión de la tradición de los predios, lo cual no se desarrolla en esta colección.

**Figura 12. Imagen típica de la transformación paulatina de predios rurales en urbanos en la salida sur de Tunja**



Fuente: fotografía de la autora, 2008

Las categorías CO (Popular espontáneo vacante) y FV (Loteos Vacantes) contribuyen a la visión del paisaje vacío, al ser áreas de baja consolidación que tienden a desarrollarse siguiendo la forma de crecimiento de sus vecinos. Por ende, se trata de expansiones del

mismo fenómeno. A su vez, la categoría I (Semirural), surge al revisar el comportamiento de las parcelas y su edificación en la zona sur, donde una serie de fincas rurales se transforma gradualmente en barrios mixtos. Así, estas subdivisiones pueden entenderse como una



mezcla de tipos y evidencian un proceso lento que hace visible los vacíos y llenos característicos de la ciudad. Durante el periodo se observa lo siguiente:

- Hacia 1939, la Escuela Normal de Varones y el cuartel Batallón Bolívar habilitan terrenos en el norte y el oriente para la expansión urbana.
- Para 1957, las instalaciones industriales en el norte amplían aun más las tierras urbanizables hacia esa zona. Por otra parte, se incrementa el área vacante en el oriente, como consecuencia de las obras del aeropuerto.
- Entre 1958 y 1973, la tendencia de habilitación de vacantes en el norte y el oriente se hace más extensa y fragmentada, debido a la localización de crecimientos urbanos del periodo anterior sobre las áreas disponibles.

En el Plano 14 se ha ensayado una forma de graficar la transformación de tierras vacantes en Tunja a lo largo del siglo XX. Se parte de un perímetro imaginario que recorre los límites de los nuevos crecimientos y resalta en negativo los vacíos que se habilitan entre sí como espacios intersticiales.

Plano 14. Transformación de tierras vacantes en Tunja hasta 1973

1939

1957

1973



Fuente: autora

El plano muestra un mayor volumen de tierras baldías en el nororiente, donde los terrenos disponibles son urbanizados y edificados con diversidad de usos en los periodos subsiguientes, o permanecen vacantes a partir de su retención especulativa.

**Figura 13. Áreas entre la Avenida Oriental y el Batallón que se han mantenido vacantes desde 1957**



Fuente: fotografía de la autora, 2008

### 3. LA TRANSFORMACIÓN URBANA SUSCITADA POR EL PLAN PILOTO DE 1958: FORMULACIÓN, PROPUESTAS Y RESULTADOS

Figura 14. Plan Piloto de Tunja (portada) elaborado por la firma Arquitectos Urbanistas Asociados



Fuente: Arquitectos Urbanistas Asociados (1958)

El Plan Piloto de 1958 para Tunja puede entenderse dentro de los postulados de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) y del urbanismo científico<sup>18</sup>, el cual contempló una nueva idea de modernización urbana surgida en Colombia luego de los hechos del 9 de abril de 1948, durante el conocido "Bogotazo". También fue influido por la llegada de Le Corbusier, Wiener y Sert<sup>19</sup> para realizar los planes urbanísticos de Tumaco, Cali, Medellín y Bogotá (Schnitter, 2007). Por otra parte, Lauchin Currie<sup>20</sup> planteó en la

"Operación Colombia" de 1950 la necesidad de modernizar la economía y la sociedad nacional a través del protagonismo de la ciudad, para dejar de lado la idea de que esta era el país eminentemente agrario de la primera mitad del siglo XX. Entre 1960 y 1980, a través de artículos sobre Planeación Urbana (PU) publicados en la revista Planeación y Desarrollo, Currie lideró el surgimiento del:

Departamento Nacional de Planeación (DNP) que permitió la materialización en la esfera

---

<sup>18</sup> A propósito del papel de la planificación urbana, Henri Lefebvre denunció que el urbanismo:

vestido del ropaje del saber científico y la racionalidad técnica, legítima y encubre las operaciones capitalistas de producción del espacio. Por cierto, no las quiere en primera fila asumiendo protagonismo, sino atrás, a prudente distancia, en la tarea de ordenar, "en la medida de lo posible", lo que ha ido dejando tras sí el desenfrenado emprendimiento inmobiliario privado y público, asociado a la reorganización de la producción, distribución y consumo que requiere el desarrollo capitalista mundial integrado. No obstante esta posición subalterna, cuando este desenfreno ha desembocado en irremediables externalidades negativas que agreden hasta las propias bases de la expansión de la renta inmobiliaria, la planificación es llamada al frente para ser culpabilizada y severamente reconvénida. Curiosamente, la planificación urbana se siente culpable y en el fondo sigue viviendo su utopía. Continúa pensando que debe y puede anteceder a los hechos. No la satisface su trabajo ex - post, pues en el fondo no pierde la esperanza de desarrollar ordenamientos ex - ante y trazar elementos de racionalidad previstos hacia el futuro de un proyecto de ciudad (*La Revolución Urbana*, Madrid, 1972, citado por Raposo, 2006, p. 8).

<sup>19</sup> La labor de Wiener y Sert en Colombia es ampliamente tratada por Patricia Schnitter (2007), quien contextualiza de manera pormenorizada el proceso histórico de los planes de reconstrucción de Tumaco (1947), el Plan Regulador de Medellín (1948), el Plan Piloto de Cali (1949) y el Plan de Bogotá (1950). La autora evalúa los contenidos de cada uno conforme a las funciones de habitar, trabajar, circular y cultivar el espíritu, las cuales posteriormente son desarrolladas en el Plan Piloto de Tunja. Esto lleva a pensar que la presencia de Wiener y Sert en el país tuvo una influencia directa en la planificación posterior de otras ciudades colombianas.

<sup>20</sup> Según Ramírez (2011), Currie promovió un modelo de desarrollo urbano denominado "Ciudades dentro de la Ciudad (CDC)", cuyos orígenes se sitúan en la década de los sesenta por parte del US Department of Housing and Urban Development. El principio del CDC era constituir zonas dentro de la urbe donde hubiese una concentración de vivienda, empleos y servicios. Por lo tanto, la idea básica para su implementación era la autosuficiencia. Misael Pastrana Borrero (presidente de Colombia entre 1970 y 1974) como amigo personal de Currie, incorporó esta visión urbanística durante su mandato, a través del Plan de Desarrollo de las Cuatro Estrategias.



política de este tipo de discursos sobre el rol técnico de la (PU) en el país, y que se centró en el diagnóstico de una serie de metodologías que permitieran vincular la necesidad de fomentar, al mismo tiempo, el crecimiento económico, la industrialización y la urbanización (Ramírez, 2011, p. 53).

Para Currie, una práctica de PU no estaba nunca desligada de una necesidad concreta de la sociedad, por eso consideraba que si el fomento del crecimiento económico implicaba incrementar "la producción de bienes y servicios en precios constantes, y eso podía ser únicamente logrado más rápidamente en las ciudades, entonces lo más lógico era pensar que la orientación de la urbanización y el desarrollo se debían integrar" (citado por Ramírez, 2011, p. 51).

En este contexto, en 1954 se llevó a cabo un importante ejercicio denominado "Planificación de Boyacá", el cual comprendió que el planeamiento afectaba diversas esferas de la vida social y concibió grandes obras de electrificación, vías, proyectos de turismo e industrialización. Dos años después, el Coronel Luis Rodríguez, alcalde de Tunja, contrató con la firma Arquitectos Urbanistas Asociados (AUA) el Plan Piloto para la ciudad. Este fue un estudio donde participó el arquitecto Alberto Mendoza Morales, cuyo fin fue proyectar los siguientes 27 años (de 1958 a 1985) de crecimiento y desarrollo para la capital

departamental<sup>21</sup>. La iniciativa se aprobó y fue adoptada mediante el Acuerdo 6 de diciembre 11 de 1958. AUA presentó así su propuesta:

Su objetivo es el de proponer la ordenación integral del futuro crecimiento de la ciudad, para dar a sus habitantes un medio físico más acorde con las necesidades crecientes de la población en conjunto. Para ello fija metas de crecimiento social y considera los aspectos complementarios que determina ese crecimiento, en el orden físico, económico y administrativo (1958, p. 4).

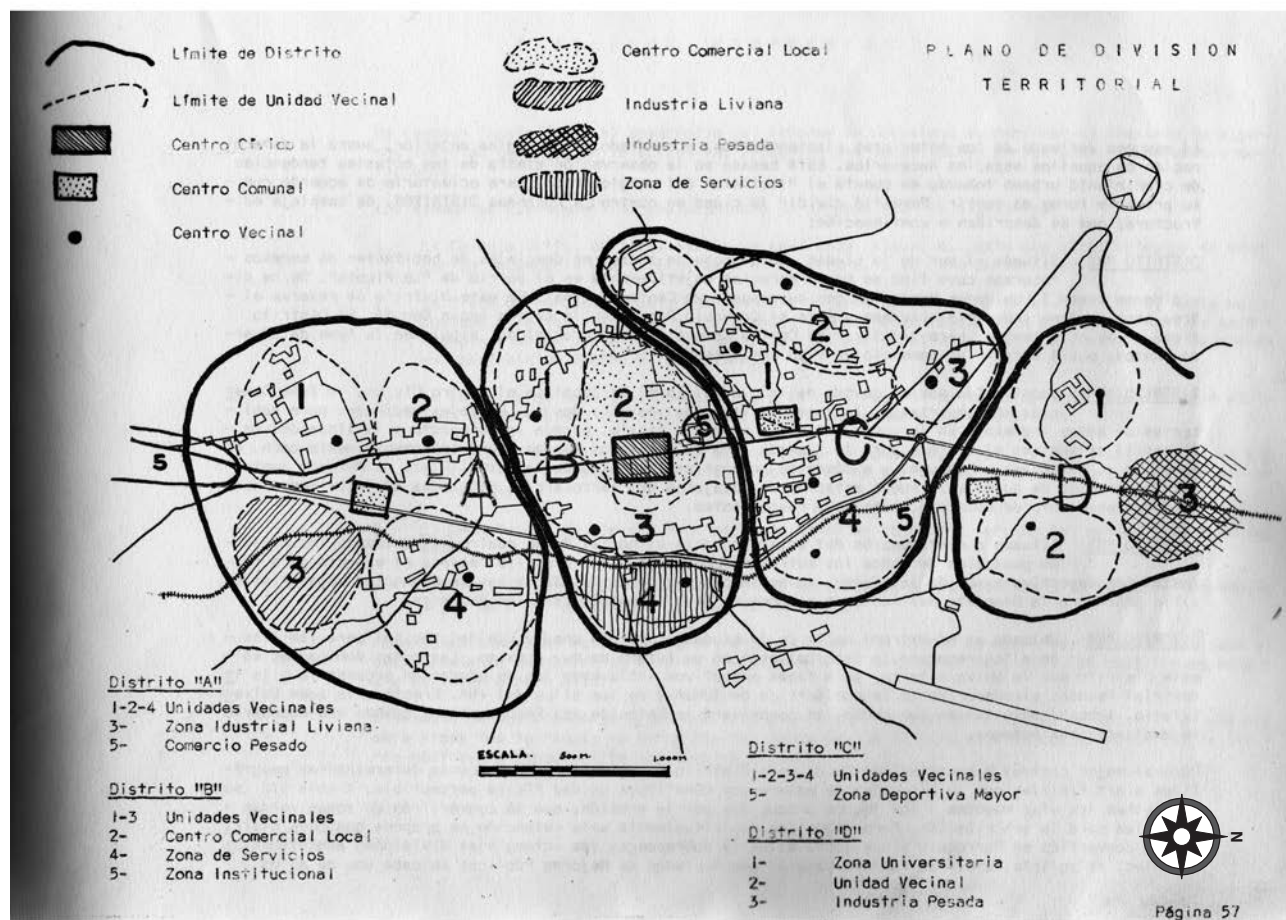
El Plan tropezó en su formulación con "carencia de información estadística, la incompreensión pública, el desinterés por la materia y más que todo, por la ausencia en nuestro medio del llamado 'espíritu cívico'" (AUA, 1958, p. 4). A pesar de ello, la propuesta comprendió bien la ciudad existente en aquel entonces, al hacer un adecuado diagnóstico de su situación y proponer su ordenamiento a partir de cuanto sucedía en ella. No presentó proyectos distantes de la realidad y aunque fue conservadora, integró con habilidad los postulados del urbanismo científico, heredado de los postulados de los CIAM. Lamentablemente, no logró sus pretensiones, en parte porque las previsiones de futuro se quedaron cortas, pero también debido a que las administraciones no eran suficientemente consientes de la importancia de seguir un esquema de esta clase. Ahora bien, el caso de Tunja no es el único. En general, la planificación en diversos sectores

---

<sup>21</sup> Así quedó registrado en el Acta 17 de 12 de julio de 1956.

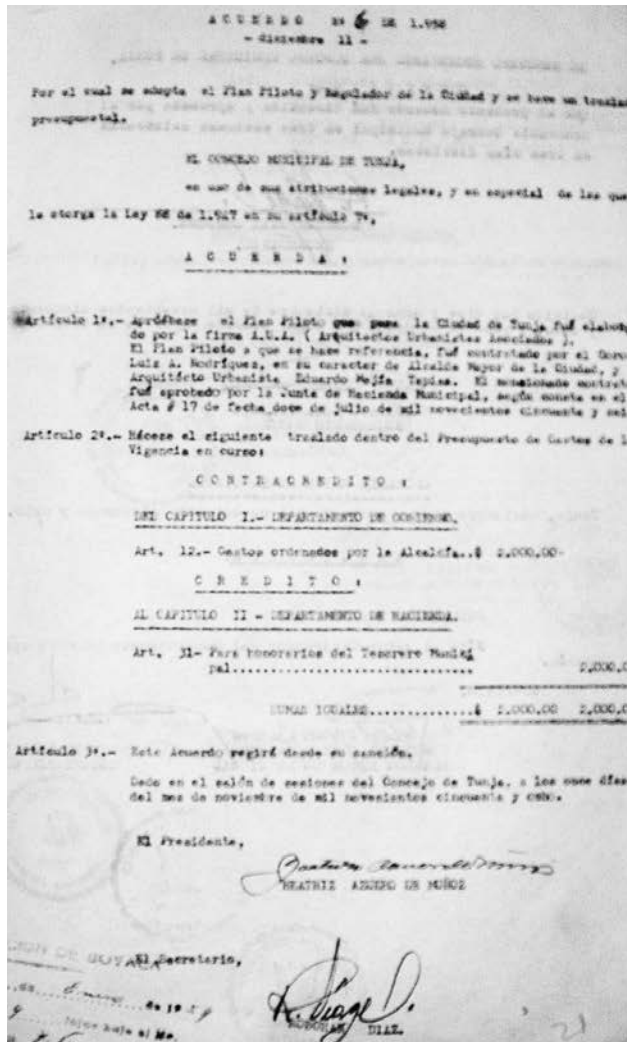
era –aún se considera así– como una experiencia nueva en el país y muchos años se han requerido para asumirla con cierta plenitud.

### Plano 15. División territorial en distritos propuesta por el Plan Piloto de 1958



Fuente: Arquitectos Urbanistas Asociados (1958 p.57)

**Figura 15. Acuerdo 6 de diciembre 11 de 1958 por el cual se adopta el Plan Piloto y regulador de la ciudad**



Fuente: Archivo Municipal de Tunja

Para asociar el Plan Piloto de Tunja a cada una de las funciones recomendadas por la Carta de Atenas, resultante de los CIAM, como también a la influencia que la labor de Weiner y Sert pudo haber tenido en los planes elaborados para Colombia, se describen dichas funciones de acuerdo con la forma como se aplicaron en cada contexto.

### 3.1 REGIÓN

La idea inseparable de estudiar la ciudad en su entorno regional es el primer principio de la Carta, en tanto el desarrollo urbano depende de su región y de las características geográficas que la afectan. Por consiguiente, se debía considerar la "dimensión regional como unidad de planeación" (Schnitter, 2007, p. 191) a manera de planes maestros, en unidades regionales diferentes a la división político-administrativa. En Colombia esto fue muy difícil, pues la figura del municipio era muy fuerte en la Ley 88 de 1947 y traspasar el límite municipal resultaba prácticamente imposible.

En Tunja, los planificadores utilizaron el título "política territorial" para referirse a un ensanche o crecimiento que únicamente consideraba al municipio y su área urbana:

el hecho básico es que para 1985 la ciudad tendrá que reservar, para estrictos fines habitacionales, la cantidad de 304,15 Hectáreas. Por otra parte, Tunja cuenta en la actualidad para los mismos fines con un área de 297,80 Hectáreas, muy escasamente pobladas como quiera



que se registra una densidad de población de 90 habitantes por Hectárea, cuando admitiría un promedio de 160. En consecuencia, se nota un estado de dispersión actual que es preciso atacar. Para ello, la política territorial se orientará hacia la saturación del actual casco urbano antes que a la disposición de nuevas zonas de crecimiento (...) buscará además la disposición de tierras para admitir zonas de diversa función y ordenar la ciudad según los distintos usos del terreno (AUA, 1958, p. 56).

### 3.2 HABITACIÓN

Los problemas de habitación condujeron a considerar que la función residencial era una de las más importantes de la Carta, pues apuntaba a corregir problemas apremiantes (alta densidad, higiene, carencia de espacios libres y mala distribución de equipamientos, entre otros). Las consideraciones de Sert sobre la vivienda iban más allá de la provisión de casas: lo fundamental era el vecindario con servicios sociales.

En este sentido, la Unidad Vecinal (UV) como pieza básica del planeamiento, representaba para Sert el elemento más pequeño para componer la ciudad. Debía tener un número determinado de residentes con el fin de estar en capacidad de sostener la escuela, los espacios de juego, la iglesia, los almacenes y otros servicios básicos, tales como biblioteca y clínica de emergencias:

Al referirse a la población necesaria para la UV, hacía referencia al estudio para la replanificación de Londres (1939) del grupo MARS (Modern Architectural Research). Éste consideraba las UV formada por grupos de 6000 habitantes, capaces de suministrar el número de niños necesarios para una escuela elemental (Schnitter, 2007, p. 197).

Según MARS, la unidad municipal o de distrito correspondería a la agrupación de unidades vecinales y sostendría servicios sociales más complejos para 50.000 habitantes. Por último, la ciudad propiamente dicha sería la organización de las anteriores: "para Sert, una estructura social orgánica como es la ciudad moderna, facilitaría la vida comunal y los contactos sociales sin inhibir de ninguna manera las actividades individuales, principio democrático básico de la vida aplicado al planeamiento" (Schnitter, 2007, p. 198). En los planes realizados por Weiner y Sert en Colombia se aplicó la UV como base del planeamiento, mientras que AUA hizo lo mismo para el Plan Piloto de Tunja.

## Cuadro 8. Comparativo sobre el planeamiento basado en UV entre las propuestas de Wiener y Sert y las de AUA

| Planes de Wiener y Sert en Colombia  | Plan Piloto de Tunja de AUA   |
|--|---|
| <p>De acuerdo con Schnitter (2007) en Tumaco el Plan se hizo con densidades bajas. La primera UV era de 300 unidades (3000 habitantes) de manera semejante a lo planeado en Ciudad Motores (Brasil) o Chimbote (Perú). En Medellín y Cali se aplicaron las UV y el distrito como agrupación, aunque hubo dificultades para ordenar las primeras en las zonas existentes, En Cali también se propusieron comunidades satélites.</p> <p>La propuesta formal en la organización de la unidad vecinal estaba determinada por un área con calles de servicio secundario, donde ninguna calle directa atraviesa la unidad y contempla casas unifamiliares adosadas, edificios de cuatro pisos o en altura con ascensor y servicios comunales básicos. Los modelos propuestos responden a este esquema o al de casas unifamiliares agrupadas alrededor de vías secundarias (Schnitter, 2007, p. 200).</p> | <p>Uno de los puntos más significativos del Plan es la división territorial en cuatro distritos, basados en “la observación atenta de las actuales tendencias de crecimiento urbano, teniendo en cuenta el ‘instinto’ del conglomerado” (AUA, 1958, p. 58). Estos se caracterizaban por su unidad física, la subdivisión en UV cohesionadas y un claro manejo de zonas verdes arborizadas, las cuales no se realizaron. Los distritos eran: el A en el sur, con 3 UV; el B o central, con 2 UV; el C en el norte, con 4 UV; y el C en el extremo norte, con una UV.</p> <p>Para el mejor control y caracterización, los distritos se han delimitado buscando determinantes geográficas o artificiales que los circunden, de manera que constituyan una unidad física perceptible. (...) Para vigorizar espiritualmente esta intención se propone que cada distrito sea convertido en parroquia y que sobre ellos se sobrepongan las intangibles divisiones educativas, sanitarias, de policía, etc. (AUA, 1958, p. 58).</p> |

Fuente: autora, con base en fuentes indicadas

La renovación de la ciudad para hacer UV enfrentaba al problema de la división en propiedades independientes del suelo urbano, lo que en Colombia –y por supuesto en Tunja– constituyó un obstáculo mayor ante la falta de legislación urbanística y de instrumentos de gestión para la reagrupación de tierras. En 1948 la Ley 182 había establecido el régimen de propiedad horizontal, aplicable para edificaciones en altura. Pero solo mucho tiempo después de la elaboración de los planes de mediados de siglo, la Ley 9 de 1989 hizo viable la práctica de reagrupación de suelo, mientras que la Ley 388 de 1997 amplió los instrumentos de gestión (Schnitter, 2007).

Según Sert, la UV era la única escala capaz de garantizar la vida en comunidad y los servicios sociales complementarios, algo ineludible y necesario. AUA propuso para Tunja un uso comunal y vecinal de tipo cívico en estas agrupaciones, en las cuales los centros comunales debían operar como núcleos centrales de los distritos. Desde estos, a su vez, por medio del servicio social se organizaría la comunidad y se atenderían “las necesidades físicas y espirituales de los conjuntos a que sirven” (1958, p. 60). En consecuencia, admitían iglesia, escuela, centro de salud, puesto de policía y establecimientos comerciales, tales como tiendas y plaza de mercado.

El hecho de que no se hicieran centros comunales, como sucedió en Bogotá, Cali, Medellín o Tunja, traería como consecuencia altos costos de implementación y la configuración de barrios sin servicios, incapaces de satisfacer las necesidades de sus pobladores (Schnitter, 2007, p. 224).

La UV y su agrupación en distritos era también una idea encaminada a lograr un manejo más eficiente de la densidad y la expansión urbana. En Tunja, la evaluación de estos fenómenos llevó a los consultores a plantear la necesidad de una redensificación, consistente en pasar de 90 a 160 habitantes por Ha, mediante una política de saturar más que de seguir creciendo. Pero en la realidad, después del Plan la ciudad continuó su expansión e incluso se ampliaron sus vacíos urbanos<sup>22</sup>.

### 3.3 CULTIVAR EL CUERPO Y EL ESPÍRITU

Este término sustituyó a la función “recreación” en el CIAM de 1947, para abarcar así un ideal más amplio de crecimiento espiritual. Claro está que las discusiones relacionadas se venían realizando desde tiempo atrás. En 1933, la falta de espacios verdes, abiertos y libres para la recreación se calificó como un grave problema de la ciudad de entonces. Sert, al ver en tales áreas un complemento de la vivienda con finalidad comunitaria, propuso una red de esparcimiento asociada a servicios sociales (Schnitter, 2007).

---

<sup>22</sup> Esa baja densidad se ha mantenido, incluso se ha incrementado. Según cifras de 2001 era de 67,01 habitantes por Ha, y de 2012, de 86,13 por Ha en el suelo urbano, considerado por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de 2002 (Alcaldía Mayor de Tunja, Oficina Asesora de Planeación - Instituto de Estudios Urbanos, Universidad Nacional de Colombia, 2013)

## Cuadro 9. Comparativo sobre el planeamiento basado en espacios abiertos para cultivar el cuerpo y el espíritu entre las propuestas de Wiener y Sert y las de AUA

| Planes de Wiener y Sert en Colombia   | Plan Piloto de Tunja de AUA   |
|---|---|
| <p>En el desarrollo de la idea se consideraron las diferentes condiciones geográficas para concebir parques lineales ligados a quebradas y ríos. La red de servicios debía ser “la columna vertebral de la comunidad” (Schnitter, 2007, p. 221). Se pretendía modificar la idea de cuadra para lograr un mayor aprovechamiento del suelo. En Tumaco se proyectó un eje longitudinal que estructuraba y dividía en zonas la isla del Morro. En Medellín y Cali, la lógica fue seguir las líneas de las quebradas, ordenadas de forma similar al Plan MARS de Londres de 1939. Para Bogotá, por tratarse de un Plan regulador, se llegó a una definición más elaborada, pero con el mismo concepto (Schnitter, 2007).</p> | <p>Las zonas verdes han sido concebidas a lo largo de los lechos erosionados, en los que se propone una intensa arborización de propósito múltiple: contribuir a detener la erosión por cuanto las raíces ayudan a fijar el suelo; oponer una valla contra el intenso y constante viento; dotar al gran conjunto urbano de zonas de ornato y obtener de manera intensa el uso recreacional (AUA, 1958, p. 60).</p> <p>Estos ejes no se realizaron (ver en el Plano 17 el sistema vial y áreas verdes).</p> <p>En cuanto a lo ambiental, el plan formuló un tratamiento de las escorrentías mediante un colector alto y otros más que debían construirse en el valle para conducir a una planta de tratamiento las aguas servidas. Tales colectores no se concretaron. La planta se inició mucho después de lo planeado, como también sucedió con la canalización del río Chulo. Tampoco se implementaron acciones conducentes al establecimiento de una franja de 200 metros como límite alrededor del perímetro urbano, donde se pensaba habilitar pequeñas granjas.</p> |

Fuente: autora, con base en fuentes indicadas

### 3.4 TRABAJO

Debido a los inconvenientes causados por la mezcla de usos, los planes de Wiener y Sert veían necesaria la clasificación por zonas, tal como se hizo perceptible en el IV CIAM (Schnitter, 2007). Para las zonas industriales, dadas sus características de insalubridad y contaminación, la idea era asociarlas a vías de transporte pero alejarlas de las residenciales. Esto se aplicó en todas las propuestas, si bien en Bogotá, por su tamaño, se efectuó una subdivisión adicional, en áreas pesadas y ligeras. En general, las decisiones en la capital fueron

más detalladas. Por su parte, los cinturones o franjas verdes garantizarían la separación con las viviendas. En cuanto al comercio, se ubicó en sectores centrales o de buena accesibilidad vial, con oficinas cercanas.

En Tunja, un ingrediente fundamental del Plan fue la zonificación de usos (ver Plano 18). El uso comercial fue asociado al trabajo y se propuso con un carácter local para el distrito B o central, donde ya ocupaba su lugar, mientras que al oriente del mismo, sería regional en una zona de servicios. Asimismo, se diferenció entre uso semipesado y pesado para ubicar

talleres, bodegas y estaciones en el distrito A (sur). También en este, cerca de la fábrica de licores, se contempló un uso industrial liviano, en tanto en el C, al norte, en los sectores de la termoeléctrica y los silos, otro de tipo pesado (AUA,

1958). Todos fueron declarados incompatibles con el residencial, que junto a otros cuatro (recreacional, educacional, institucional y cívico) completaron la zonificación.

**Plano 16. Usos del terreno propuestos por el Plan Piloto de 1958**



Fuente: Arquitectos Urbanistas Asociados (1958 p. 61)

Al hacer una valoración de lo concebido en el Plan y la realidad existente más de medio siglo después, en 2015, se constata que con excepción de la consolidación del uso recreacional en el área reservada para tal fin (en lo que se conoce como Villa Olímpica), buena parte de lo proyectado fue incumplido:

- No se establecieron zonas residenciales con UV debidamente equipadas sino que surgieron varios fragmentos de vivienda. Este uso se mezcló con otros incompatibles.
- El centro intensificó su condición cívica y comercial, pero sin orden. Además, el comercio semipesado y pesado situado en su borde, se quedó allí y no fue trasladado.
- No se desarrollaron zonas industriales, de acuerdo con los tipos indicados. La del norte creció un poco aunque en menor proporción de lo previsto, mientras que en el sector de la Licorera no se ubicaron nuevas industrias.
- No se materializó la zona especializada en servicios educativos ya que solo algunas instituciones se localizaron en el entorno de la UPTC.
- No se logró una zona institucional hospitalaria.
- En cuanto al traslado de equipamientos con el fin de permitir una mejor zonificación de diferentes servicios, el complejo de servicios del sur, donde se preveía ubicar la plaza de mercado y de ferias en un solo conjunto, se inició con una tardanza de quince años, lo cual difiere de lo previsto. En el caso de la terminal de transportes

también hubo una demora considerable respecto a los planes.

### 3.5 CIRCULACIÓN

La implementación de nuevos sistemas de circulación fue un planteamiento consecuente con el tránsito automotor que se impuso en el siglo XX, para el cual el antiguo esquema no estaba diseñado. En este sentido, con el fin de definir una clasificación vial se adoptó una fórmula a partir de distintas variables: tráfico, velocidad, función de las vías, peatón y automóvil. En Medellín y Cali se reorganizaron los corredores existentes; en Bogotá se manejó una regla denominada "de las 7V". Por su parte, el Plan de Tunja se consideró como una clave para estructurar la ciudad:

La vialidad urbana se concibió en base a tres conceptos: 1°. Que permita el rápido movimiento a cualquier sitio de la ciudad. 2°. Que configure dentro de la ciudad una parrilla que circunde y precise los usos propuestos del terreno, buscando por ejemplo, la delimitación física de los distritos. 3°. Que esa vialidad ligue de manera eficaz a la ciudad con la troncal oriental y a la vez le sirva de penetración (AUA, 1958, p. 65).

En el siguiente cuadro se compara lo planeado con lo realmente ejecutado.

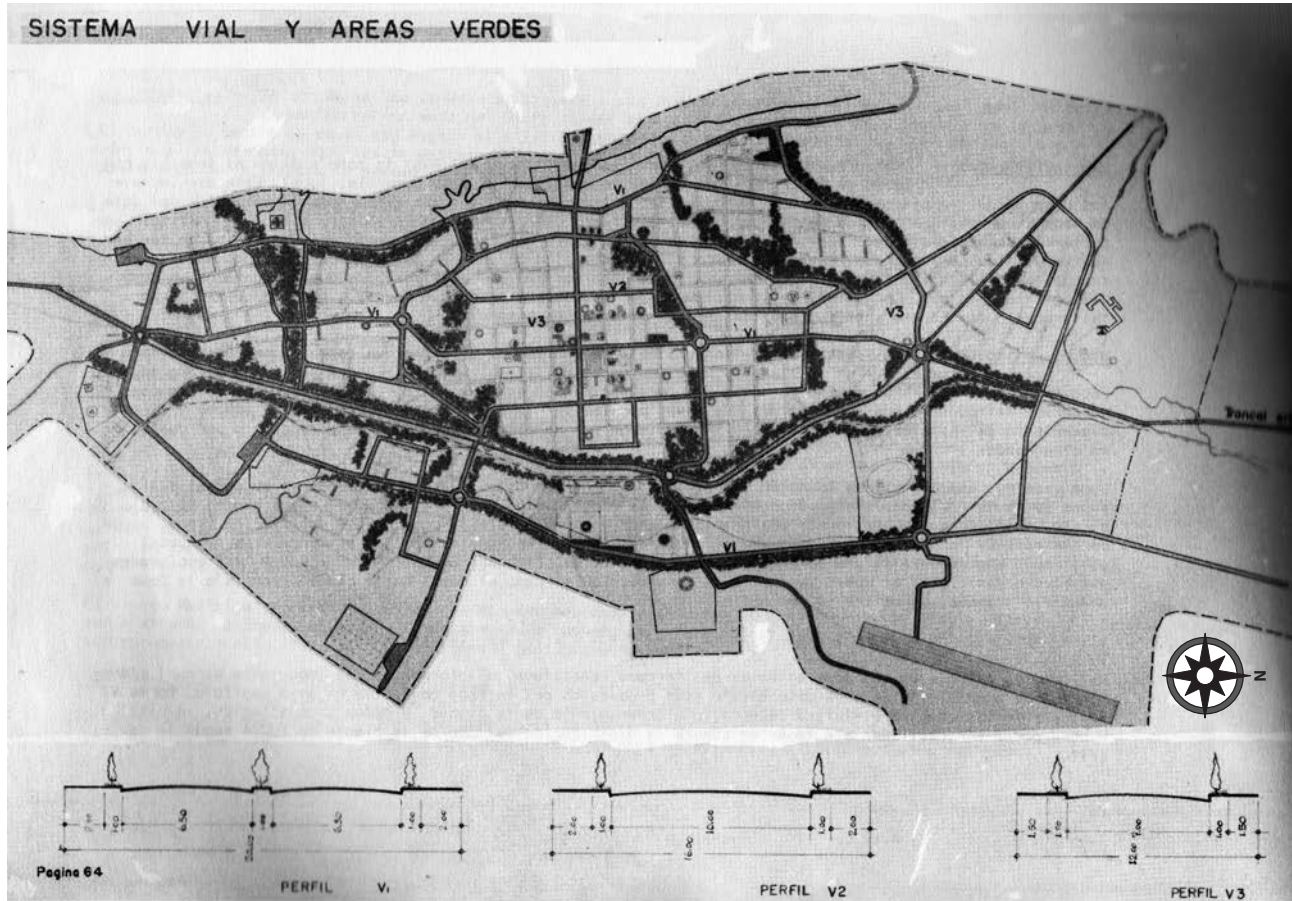
**Cuadro 10. Evaluación de las formulaciones del Plan Vial establecidas por el Plan Piloto de 1958 y su real ejecución**

| Formulaciones del Plan de 1958  | Lo que realmente sucedió   |
|---|--|
| Arteria Nacional, correspondiente a la autopista en el oriente, con cruces cada 500 metros como mínimo.   | Consolidación de las avenidas Oriental y Norte como ejes estructurantes, pero con dificultades en la solución de sus cruces. |
| Comunicación regional con varios municipios a partir de la Arterial Nacional.   | Leve mejoría de las conexiones regionales.   |
| Tres grandes ejes longitudinales (avenida Cerro, avenida Eduardo Santos y Paralela a la canalización del río Chulo), con cinco enlaces transversales. | No se realizaron durante el periodo de vigencia del Plan.  |
| Paraderos distribuidos por la ciudad.   | No se realizaron.  |
| Vías peatonales en UV con pendientes máximas.   | No se realizaron.  |
| Paseo paralelo a la autopista.  | No se realizó.   |

Fuente: autora, a partir del Plan Piloto para Tunja (Arquitectos Urbanistas Asociados, 1958)



## Plano 17. Sistema vial y zonas verdes en la propuesta del Plan Piloto de 1958



Fuente: Arquitectos Urbanistas Asociados (1958, p. 64)



### 3.6 EL CENTRO CÍVICO Y EL CORAZÓN DE LA CIUDAD

Este es el punto más relevante de la transformación del discurso de Sert entre el cuarto CIAM (1933) y el octavo (1951). El corazón de la ciudad fue una propuesta de MARS en reemplazo de la idea de los centros cívicos. En estos era posible experimentar con los materiales, las técnicas y la monumentalidad, como también combatir el caos de los núcleos urbanos

y “el rigor funcionalista que deshumaniza la arquitectura” (Schnitter, 2007, p. 233). De allí el valor otorgado a esta figura, una especie de nuevos corazones que recentralizarían el desorden causado por la descentralización, lo cual fue tema de debate en aquel octavo CIAM. Los planes hechos en Colombia se presentaron en el congreso y en la portada del libro del encuentro (Figura 16) se incluyó el proyecto del centro cívico de Cali.

**Cuadro 11. Comparativo sobre el planeamiento de centros cívicos en las propuestas de Wiener y Sert y las de AUA**

| Planes de Wiener y Sert en Colombia   | Plan Piloto de Tunja   |
|---|--|
| <p><b>Lo planeado</b></p> <p>Los viejos centros de Medellín y Cali eran demasiado congestionados, por lo tanto, debía hacerse una nueva centralidad que comprendiera un desplazamiento geográfico pero conservara la cercanía respecto a lo existente, mediante una articulación representada en avenidas, alamedas, parques y remates. En ambos casos se combinaban edificios altos con otros más bajos, plazas, zonas verdes y una nueva escala orientada al peatón. En Tumaco se diseñó un paseo y en todas las propuestas se acudió al patio como módulo, desde la escala de la casa a la del centro cívico. El concepto básico era lograr “lugares de representatividad” (Schnitter, 2007, p. 241). En Bogotá se consideraba esencial ampliar la plaza de Bolívar y agrupar las edificaciones institucionales situadas a su alrededor.</p> | <p><b>Lo planeado</b></p> <p>Se propuso un desarrollo en torno a la Plaza de Bolívar. Para tal fin se utilizó el término “corazón de la ciudad”, el cual estaría conformado por edificaciones gubernamentales, religiosas, históricas, residenciales y de oficinas. “En el Centro Cívico se mantendrán los edificios de más alta jerarquía espiritual y material de la ciudad, como expresión de la función rectora que a ellos incumbe” (AUA, 1958, p. 60). Se pensaba en una remodelación paulatina con la sustitución de algunas construcciones modernas tipo bloque en altura, en una plaza que los planificadores consideraban “árida y desolada” (AUA, 1958, p. 70).</p> |

**Lo realizado**

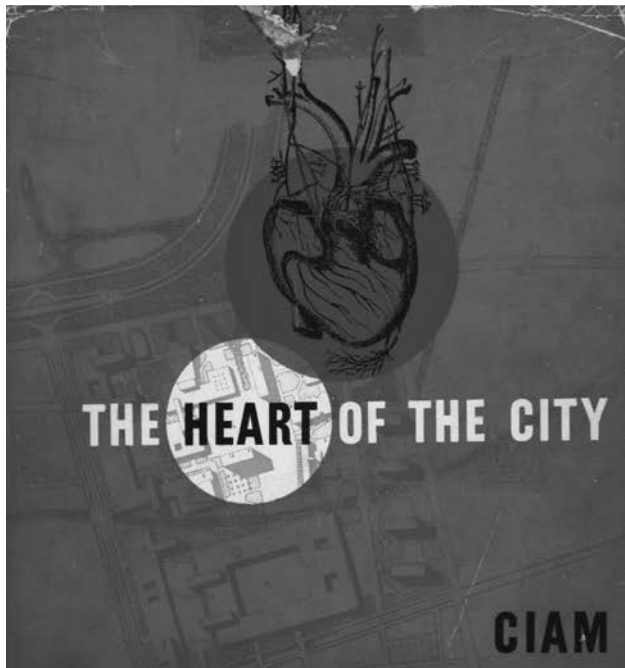
Ninguno de los centros cívicos fue construido. Con el tiempo, la idea se transformó hasta convertirse en “centros administrativos”. Medellín hizo el suyo, denominado La Alpujarra, en el lugar planeado hacia 1974, tras un concurso ganado por Llago Sáenz Arquitectos y Fajardo Vélez. La unidad del complejo fue fragmentada por un sistema vial posterior. En Cali se edificó otro, pero no en el sur sino hacia el norte. En Bogotá sucedió lo propio con el CAN, que al descentralizar funciones respecto del centro histórico evitó la demolición de este sector, sustituido en cierta medida por el nuevo centro internacional desde 1952, donde el hotel Tequendama y otras intervenciones generaron una notoria transformación (Schnitter, 2007).

**Lo realizado**

El centro cívico (figura 17) no se realizó de la forma planeada. La plaza de Bolívar mantuvo su proporción y se crearon nuevas edificaciones en altura en sustitución de otras más antiguas. Se siguió una lógica de demoler el inmueble original y ocupar la parcela donde este se erigía, sin concepción de conjunto cívico. Las funciones gubernamentales, institucionales y religiosas mantuvieron sus lugares. Se incrementó el uso de oficinas y se desplazó parcialmente la residencia sobre esta área.

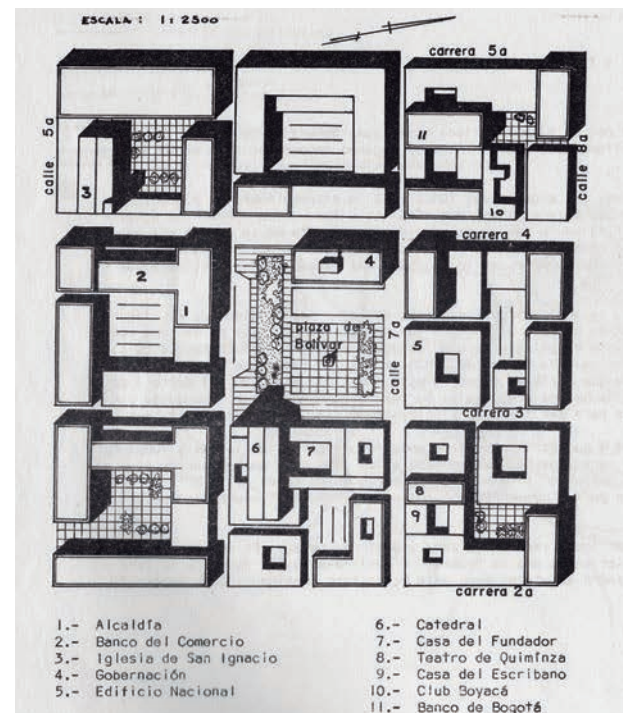
Fuente: autora, con base en fuentes indicadas

**Figura 16. Centro cívico propuesto para Cali en la portada del libro The Heart of the City**



Fuente: Mendelson (2005, p. 137)

**Figura 17. Centro cívico propuesto para Tunja**



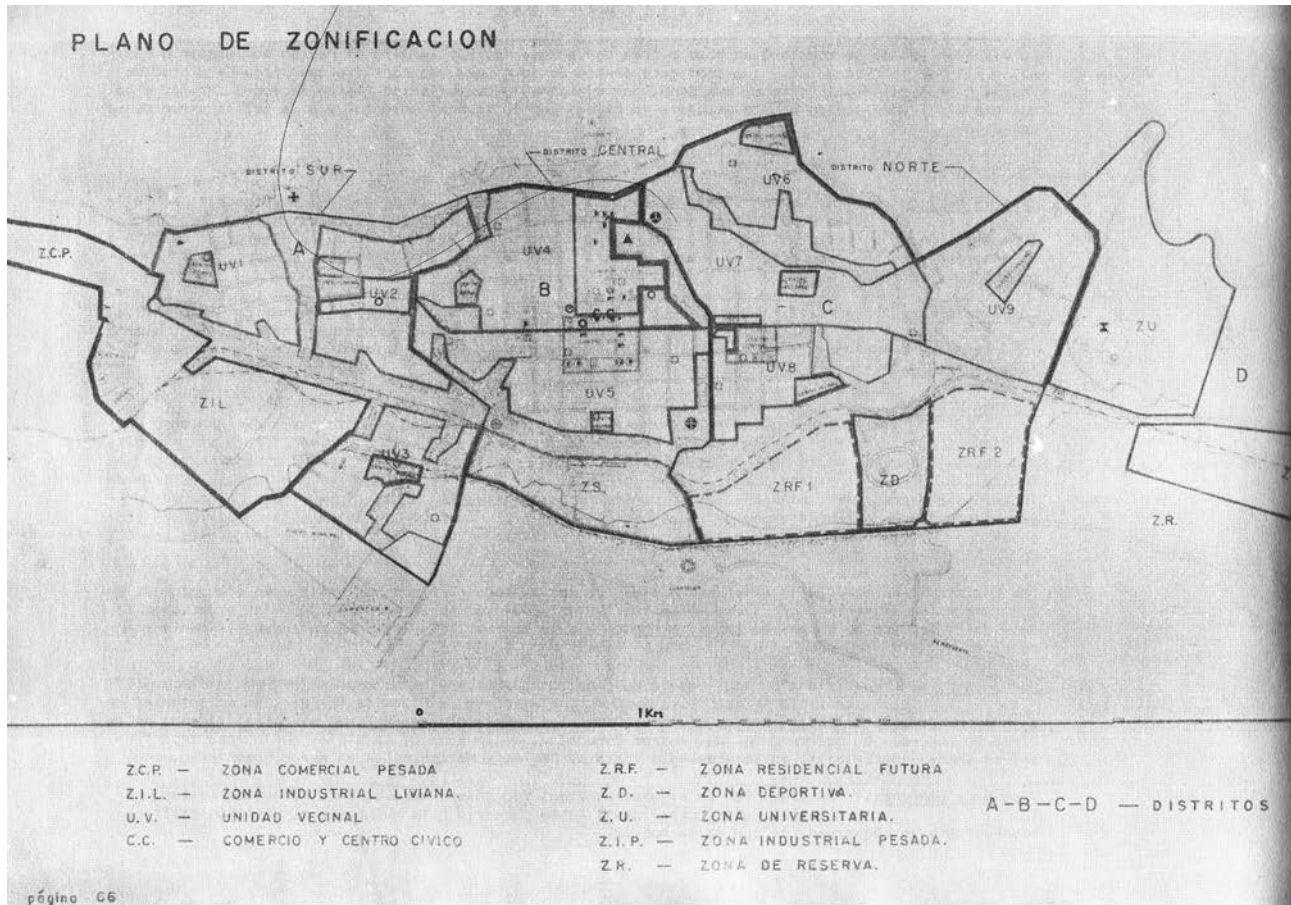
Fuente: Arquitectos Urbanistas Asociados (1958, p. 70)

Para lograr lo proyectado, AUA enfatizó en la necesidad de implementar "instrumentos de efectucción", es decir, aquellos que posibilitaran la realización del plan sobre una base legal. Estos se dividían en dos clases de regulaciones: unas orientadas a la inversión privada, por medio del reglamento de urbanización y de usos, y otras a la inversión pública, a través de un programa de inversiones a seis años a cargo de la Oficina de Planeación, a la que debían aportar recursos una nueva Oficina de Valorización, el Catastro y la Empresa de Servicios Públicos. "Estas deben, idealmente, proporcionar los recursos financieros suficientes para que la ciudad no persista en su crónico estado deficitario en cuanto a obras esenciales se refiere" (AUA, 1958, p. 77). No obstante, la persistencia de ese "estado deficitario" en los recursos tunjanos, lleva a deducir que los resultados no se han dado conforme a lo planeado.

El fracaso del Plan Piloto supuso un rezago para la ciudad en términos de sus posibilidades de crecer de forma ordenada y relativamente densa, para evitar así una innecesaria extensión que ha significado la presencia de vacíos urbanos, cuyas posibilidades de ser urbanizados y habitados se ve limitada, pues han permanecido vacantes por décadas. Otra consecuencia ha sido la ausencia de una estructura vial en red. Tal condición ha provocado la alta dependencia a prácticamente una sola vía en sentido norte-sur, hecho que contribuye al crecimiento lineal. Por otra parte, los equipamientos propuestos de forma equilibrada

sobre el territorio y con relación a la cantidad de habitantes no se ejecutaron. Como resultado, la población carece de dotaciones adecuadas cercanas a su lugar de vivienda, dimensionadas según las necesidades colectivas. La falta de coherencia entre la zonificación prevista y la que en realidad se desarrolló ha generado la mezcla de la función residencial con otras no deseables. Finalmente, la escasa o nula conformación de UV bien dotadas ha impedido consolidar una adecuada vida en comunidad.

## Plano 18. Zonificación propuesta por el Plan Piloto de 1958



Fuente: Arquitectos Urbanistas Asociados (1958 p. 66)

Adicionalmente, hubo retrasos en decisiones importantes para controlar la expansión desordenada. Así, el Acuerdo 1 de enero 27 de 1967 autorizó al Alcalde para fijar el perímetro con base en los estudios que realizaría el jefe de la oficina de Planeación Municipal a partir del

Plan Piloto de 1958, es decir, 9 años después de su formulación.

Como referente final vale la pena apreciar el presupuesto estimado para las obras previstas por el Plan, cuya cifra asciende a \$49.450.000

para ejecutarse hasta 1985, aunque se consideraban reajustes de acuerdo con la economía nacional (AUA, 1958, p. 75). Sobre este particular, el Acuerdo 36 de enero 28 de 1960 autorizó un empréstito por \$3.000.000 para invertir en trabajos que según el Plan debían ejecutarse junto a otros proyectos promovidos por la Oficina de Planificación.

**Cuadro 12. Costo de las obras del Plan Piloto, discriminadas por subtemas**

| <u>Obras</u>          | <u>Costos</u>           |
|-----------------------|-------------------------|
| ACUEDUCTO             | \$ 6'985.000,00         |
| ALCANTARILLADO        | 5'015.000,00            |
| VIVIENDA              | 8'100.000,00            |
| ESCUELAS              | 6'000.000,00            |
| COLEGIOS              | 3'500.000,00            |
| MERCADOS COMUNALES    | 600.000,00              |
| CENTROS DE SALUD      | 600.000,00              |
| BOMBEROS              | 300.000,00              |
| ZONA DEPORTIVA        | 2'000.000,00            |
| CEMENTERIO            | 100.000,00              |
| TEATRO AL AIRE        |                         |
| LIBRE                 | 200.000,00              |
| MERCADO REGIONAL      | 1'500.000,00            |
| PLAZA DE FERIAS Y     |                         |
| MATADERO              | 1'000.000,00            |
| TERMINAL DE BUSES     | 250.000,00              |
| VIAS URBANAS          | 10'000.000,00           |
| CANALIZACION DEL RIO  |                         |
| CHULO                 | 500.000,00              |
| AREAS VERDES          | 1'800.000,00            |
| PLANTA DE TRATAMIENTO |                         |
| AGUAS SERVIDAS        | 1'000.000,00            |
| <b>T O T A L</b>      | <b>\$ 49'450.000,00</b> |

S U M A : CUARENTA Y NUEVE MILLONES  
CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS MC.

Fuente: (AUA, 1958, pág. 75)

### 3.7 REALIZACIONES DEL PLAN PILOTO

Si bien se ha insistido que numerosas propuestas no se consiguieron, también es justo resaltar los logros del Plan Piloto:

- El inicio de un pensamiento planificador moderno.
- Un adecuado diagnóstico de la realidad existente.
- El reconocimiento de la necesidad de atacar la baja densidad.
- La creación de barrios formales como unidades vecinales que pretendían cierta autosuficiencia. Se pensó en conjuntos donde la importancia de la casa era equivalente a la del vecindario. Pueden mencionarse: San Rafael, San Antonio, La María, Pozo Donato, El Paraíso, Suárez, Aquimín, Jordán, Bolívar, Hunza y El Consuelo, en su mayoría promovidos por el ICT.
- La incorporación de espacios para el cultivo del cuerpo y el espíritu. Entre estos, se afianzó el uso recreacional en la denominada Villa Olímpica.
- La declaración de una zona industrial capaz de albergar usos incompatibles con la vivienda.
- La consolidación de la avenida Oriental y la del Norte como ejes viales estructurantes.
- El fortalecimiento del centro como "corazón de la ciudad" donde se mantienen las funciones institucionales, gubernamentales y religiosas.



### 3.8 OFICINA DE PLANEACIÓN MUNICIPAL Y VALORIZACIÓN

Gracias al Plan Piloto y sus recomendaciones se gestaron entes municipales encargados de la planificación y el control urbano. El Acuerdo 7 de diciembre 11 de 1958 creó la Oficina de Planeación Municipal y Valorización, que funcionaría dentro de la Secretaría de Obras Públicas con un personal integrado por un Arquitecto jefe y un Topógrafo dibujante. Para ocupar tales puestos, era indispensable contar con matrícula en el Consejo Profesional de Ingeniería y Arquitectura. Sus funciones eran: elaborar el plan quinquenal de obras que debía formular una junta de planificación, con base en las recomendaciones del Plan Piloto; producir y mantener actualizado un mapa oficial de la ciudad, con todas sus vías y áreas comunales; diseñar normativas de zonificación, subdivisión de terrenos y construcción<sup>23</sup>; revisar los impuestos de valorización y sus modificaciones; y asumir el control urbanístico.

Respecto a esta última tarea, es preciso mencionar que el artículo 51 del Acuerdo Municipal 32, de diciembre 1 de 1959, asoció el control urbano a la verificación del cumplimiento de determinadas normas, pues obligó al propietario de una construcción, una vez la terminara, a dar aviso a la Secretaría de Obras Públicas, con el fin de que un inspector determinara si todo estaba de acuerdo con los planos aprobados. En caso contrario, era necesario acoger las exigencias de dicha Secretaría para ocupar la edificación. Dados los múltiples cambios de una obra respecto a los planos y al hecho de que un inmueble suele ser habitado cuando ya se encuentra en pleno funcionamiento, es posible deducir el incumplimiento de la medida. Sin embargo, vale la pena reconsiderar la posibilidad de una licencia de ocupación para facilitar las acciones de control por parte de la administración municipal.

---

<sup>23</sup> Antes de la aprobación del Plan Regulador pero con conocimiento de sus recomendaciones, se expidió el Acuerdo 4 de 1957, relativo a la Cartilla Fiscal Municipal, cuyo capítulo V se dedicó a las obras públicas. Varios artículos puntualizaron sobre este particular:

- El 42 mencionaba un impuesto de construcciones, revisiones y reparaciones, consistente en 2 pesos por cada 1000 de presupuesto.
- El 43 hacía obligatoria la aprobación previa de todo plano, requisito cuyo incumplimiento acarrearaba multa. La solicitud respectiva debía presentarse ante el Secretario de Obras Públicas, acompañada de los certificados de las empresas de servicios en los cuales constara la disponibilidad de acueducto, energía eléctrica y alcantarillado.
- El 44 se refería a las características de los planos que debían presentarse para aprobación: plantas a escala 1:50 o 1:100, con paramentos y convenciones usuales; localización y relación con vecinos a 1:200; planta de ejes de cimentación y desagües a 1:50 o 1:100; fachadas, tejados, modelos de puertas y demás detalles a 1:20. A su vez, el tamaño de las planchas debía ser mínimo de 60x70 cm y máximo de 80x120 cm. Este mismo artículo definía un tributo para las construcciones en ruina. Al respecto, es pertinente mencionar que el "impuesto de ruinas" se mantuvo en las mismas condiciones contempladas en los acuerdos 21 de 1944 y 12 de 1948.

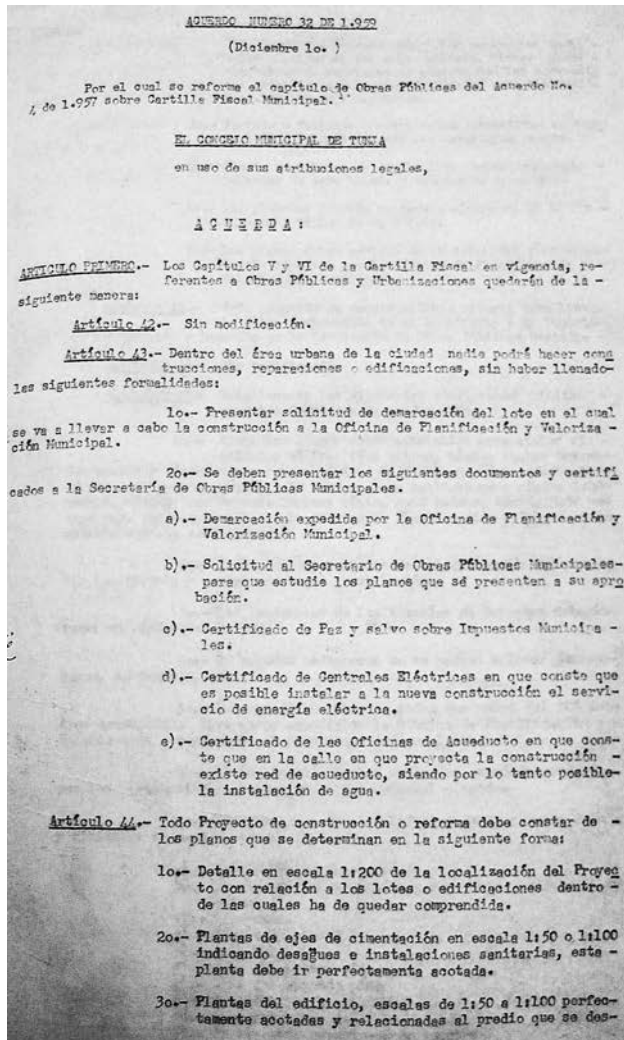
- 
- El 45 señalaba que la zonificación precedente, compuesta por zonas A, B y C, según lo determinado en el Acuerdo 21 de 1944, se mantendría hasta la aprobación del Plan Piloto. Igualmente, indicaba que los proyectos de construcción o reforma requerían firma de arquitecto o ingeniero.
  - El 46 agregaba a este requerimiento otro más: una memoria escrita con cálculos de la estructura de concreto o metálica, así como un estudio de resistencia del suelo.
  - El 47 describía los requerimientos espaciales y habitacionales: piso libre comercial de mínimo 3 y máximo 4 m; altura mínima de las habitaciones de 2,2 y máxima de 3 m (para el caso de dúplex la altura mínima era de 4,6 y la máxima de 5,5 m); todas las dependencias debían contar con luz directa y ventilación; pendientes de desagües al 1 1/2% como mínimo; en paredes medianeras no se permitía la colocación de derramaderos, sanitarios o elementos que causaran humedades; superficie libre mínima del 16% del área construida; pendientes de cubiertas acordes con el material elegido y en su esquina derecha inferior debía ponerse un rótulo que siguiera el modelo de la Secretaría de Obras Públicas.
  - El 49 disponía que en caso de reparaciones era necesario presentar la edificación existente y las reformas proyectadas en planchas distintas.
  - El 52 precisaba las condiciones para las cercas: piedra o ladrillo como materiales, altura de 2 m y sujetas a los paramentos del Plan Piloto.
  - El 53 determinaba un impuesto adicional para las cercas que no cumplieran tales condiciones.

El capítulo VI del mismo Acuerdo 4 de 1957 contenía las exigencias que era preciso presentar para la aprobación de urbanizaciones: 1. Plano acotado; 2. Perfiles de calles; 3. Proyecto de acueducto y alcantarillado; 4. Señalamiento de zonas verdes. Los artículos de esta sección también trataban elementos puntuales:

- El 56 mantuvo el impuesto de valorización en las mismas condiciones del que ya existía.
- El 58 prohibió la explotación de anteras y areneras en el perímetro urbano.
- El 59 hizo lo propio con la explotación de chircales sin autorización.
- El 60 afirmó que la calidad de la agrupación social a que se destinara una urbanización requería la aprobación del Plan Regulador.
- El 61 establecía que tras la aprobación de los planos de la urbanización, los interesados debían proceder a la cesión legal de las calles o zonas destinadas al uso público.

Este Acuerdo fue reformado por otro, el 32 de diciembre 1 de 1959, cuyo articulado fue muy semejante al de su antecesor aunque incluyó novedades para los proyectos constructivos, como la necesidad de contar con una demarcación expedida por la oficina de Planificación. También se modificaron algunas condiciones: en caso de incluir un *mezzanine*, el piso libre comercial sería de mínimo 5 m y el máximo de 6,20; la pendiente de los desagües quedó en un mínimo del 1%; se aumentó la superficie libre mínima de las parcelas a un 20% respecto del área construida; para el rótulo de la pendiente de las cubiertas se adicionó la inclusión de un cuadro de áreas y presupuesto. Es significativa la mención, en el artículo 50, de la expedición de *licencias de construcción*. Adicionalmente, el artículo 61 incrementó la señalización de zonas verdes, escolares y de plaza, espacios que debían estar demarcados en las urbanizaciones y sometidos al Plan Regulador.

**Figura 18. Primera página del Acuerdo 32 de diciembre 1 de 1959 que reforma el capítulo de obras públicas de la Cartilla Fiscal Municipal**



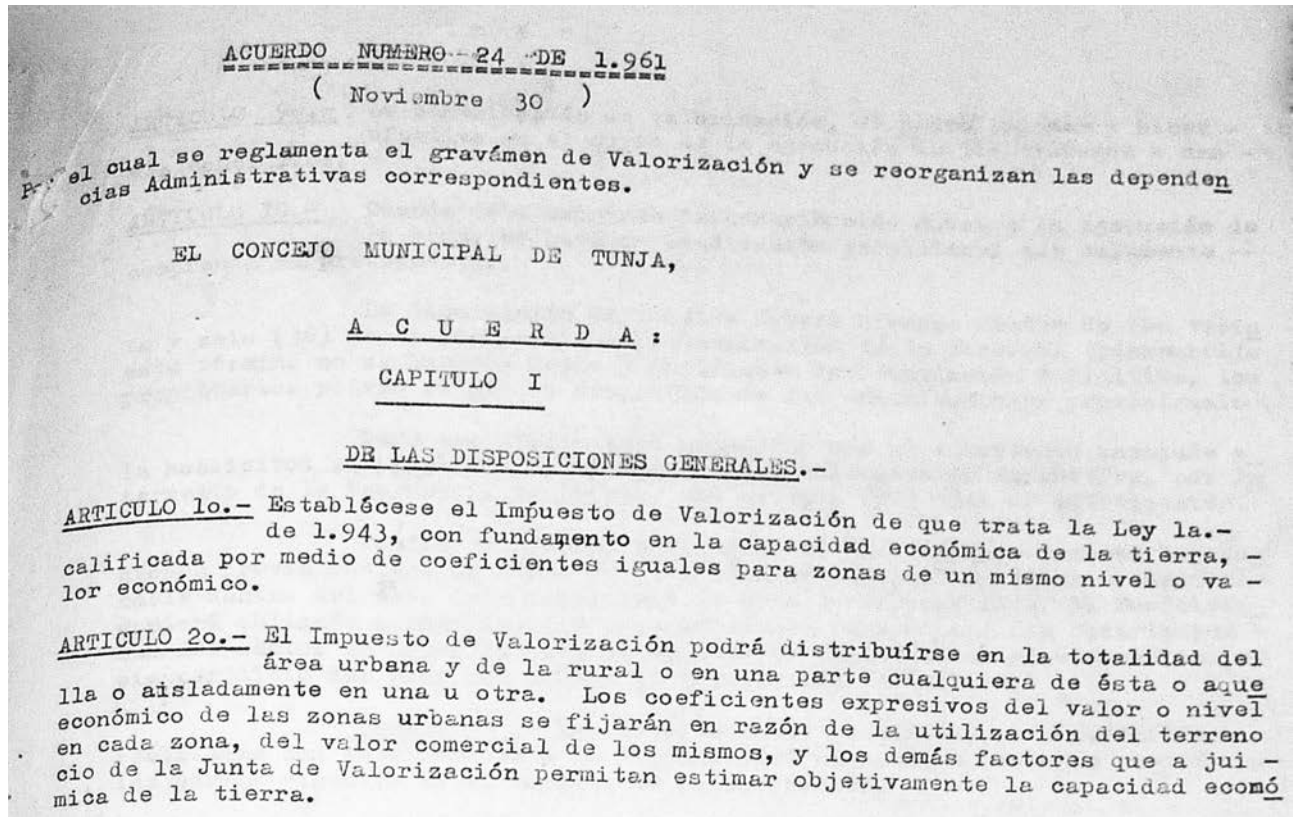
Fuente: Archivo del Concejo Municipal de Tunja

Otro Acuerdo, el 10 de diciembre 11 de 1958, creó la Junta de Planificación, integrada por el Alcalde Mayor (a quien le correspondió presidirla), dos miembros elegidos por el Concejo dentro de los integrantes de su Comisión de Presupuesto, el Personero Municipal, el Secretario de Obras Públicas, el Arquitecto jefe de la Oficina de Planeación y dos profesionales (un arquitecto y un ingeniero) designados por el Cabildo. El artículo 2 del Acuerdo determinó como funciones de esta Junta: asesorar al Concejo y a la Oficina de Planificación; coordinar las actividades del Legislativo y el Ejecutivo en el municipio; formular la política de planificación, la programación de trabajos a largo y corto plazo y controlar su aplicación.

La Junta de Valorización fue otro de los entes creados con el fin de estudiar la conveniencia de las obras y demarcar las áreas de influencia de cada una. Respecto a la valorización, cabe subrayar que se convirtió en un impuesto esencial para financiar trabajos públicos, según lo había determinado la Ley 1 de 1943. A su vez, el Acuerdo 24 de noviembre 30 de 1961 (figura 19) reglamentó este gravamen, sus disposiciones, definiciones y alcances, entre otros aspectos.



Figura 19. Primera página (detalle) del Acuerdo 24 de 1961 relativo a la valorización



Fuente: Archivo Concejo Municipal

Dicho Acuerdo estableció un Departamento de Valorización de carácter técnico para cálculos y dibujos, con disponibilidad también de una sección jurídica. Asimismo, en el capítulo II se definieron los procedimientos y métodos para la fijación de zonas de influencia. Otros puntos se relacionaron con expropiaciones y cesiones voluntarias de áreas para la construcción de vías, los bonos de progreso urbano y la

creación de un Fondo Rotatorio de Valorización, destinado a centralizar recaudos y distribuirlos en la financiación de obras. Es interesante que el documento considera el nombramiento de un representante de los propietarios, cuya tarea se concentraba en acordar con la Junta y aceptar la valorización.

Finalmente, es importante anotar que los asuntos de planificación orientados a resolver las complejas situaciones urbanas constituían una preocupación común de varios municipios. Esto llevó a la creación de la Asociación Colombiana de Municipalidades<sup>24</sup>, cuyo fin fue, justamente, buscar soluciones a tales problemáticas a partir del apoyo mutuo y el trámite de proyectos ante la nación. Tunja se inscribió en esta colectividad mediante el Acuerdo 55 de octubre 28 de 1960, además, integró la primera Junta Directiva junto a Barranquilla, Bogotá, Cali, Medellín, Neiva, Cartagena y Manizales.

### **3.9 EL CENTRO HISTÓRICO DE TUNJA Y SU DECLARATORIA COMO PATRIMONIO NACIONAL**

Igualmente relevante en términos de reglamentación en Tunja fue su declaratoria como ciudad patrimonial en la Ley 163 de 1959 y el Decreto Reglamentario 264 de 1963<sup>25</sup>. El Artículo 4 de la Ley declaró monumento nacional su sector antiguo, como también los de Cartagena, Mompós, Popayán, Guaduas, Pasto y Santa Marta. De igual modo, un párrafo puntualizó que también se entendían como

“sectores antiguos” los de Santa Fe de Antioquia, Mariquita, Cartago, Villa de Leyva, Cali, Cerrito y Buga, constituidos por calles, plazas, plazuelas, murallas, inmuebles (incluidas casas y construcciones históricas) en los ejidos y en el perímetro que tenían estas poblaciones durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Antes de esta declaratoria, el Plan Piloto había subrayado la importancia de conservar el centro de Tunja, dado su carácter histórico.

La Ley 163 hizo obligatoria la aprobación, por parte del Consejo de Monumentos Nacionales, de los planos para cualquier intervención sobre bienes de valor histórico o artístico, al igual que la vigilancia en la ejecución de las obras y la creación de filiales del Consejo en los departamentos, las intendencias y comisarías de aquel entonces.

Un elemento valioso para la defensa de las edificaciones coloniales se dio mediante el Acuerdo 5 de junio 7 de 1965, que definió medidas para la defensa del patrimonio histórico tunjano representadas en la conservación de paramentos y la morfología vial del lugar,

---

<sup>24</sup> A pesar de la creación de esta Asociación, solo hasta la reforma constitucional de 1968 se dio el escenario jurídico para las asociaciones de municipios.

<sup>25</sup> El artículo 1 del Decreto indicaba:

En conformidad con lo dispuesto en la Ley 163 de 1959, declárase como Patrimonio Histórico, Artístico y Científico de la Nación, los monumentos y objetos arqueológicos, como templos, sepulcros y sus contenidos, estatuas, cerámicas, utensilios, joyas; piedras labradas o pintadas, ruinas, etc., lo mismo que todos aquellos que tengan interés especial para el estudio de las civilizaciones y culturas pasadas, para la historia del arte y para el estudio científico y la conservación de las bellezas naturales.

como también de un concepto previo de la Academia Boyacense de Historia.

Una diferencia notable en cuanto al tratamiento de la ciudad histórica y la ciudad nueva se produjo cuando la Oficina de Planeación Municipal dividió a Tunja en dos zonas: el centro histórico patrimonial de 42 manzanas y el resto. En la primera<sup>26</sup> debían guardarse los paramentos existentes y construir máximo tres pisos. En esta misma dirección es igualmente valioso el avance hecho por la Filial de Monumentos de Boyacá en cuanto al estudio pormenorizado de cada manzana, el cual buscaba elaborar una reglamentación detallada y en conformidad con los monumentos existentes, según reportó el nro. 705 del *Diario de Boyacá*, de octubre 9 de 1967.

La prensa local también valoró la paulatina intervención de inmuebles patrimoniales por medio de diversas actuaciones, desde remodelaciones hasta auténticas restauraciones destinadas a proteger las características

originales y adaptarlas a nuevos usos, habitualmente de carácter cultural. Así, los periódicos informaron sobre: las restauraciones promovidas por la Corporación Nacional de Turismo, como en la iglesia de San Ignacio<sup>27</sup> (*Diario de Boyacá*, enero 15 de 1970); la inauguración de la restauración de la Casa de Juan de Castellanos, en el marco de la celebración de los 150 años de la Batalla de Boyacá y con recursos donados por el First National City Bank (*El Siglo*, nro. 10.676, agosto 7 de 1969).

Pero solo hasta 1973 se elaboró un inventario completo de esos inmuebles arquitectónicos patrimoniales, de conformidad con lo reglamentado en el Decreto 264 de 1963 que señalaba la obligatoriedad de hacer este tipo de recuentos. La investigación estuvo a cargo del arquitecto Alberto Corradine y fue muy detallada, pues se ejecutó predio a predio con la identificación completa de cada uno, sus usos, localización, descripción, edad, valores, estado de conservación y relaciones con el contexto (Buitrago, s.f., p. 30). Este trabajo fue la base

---

<sup>26</sup> El centro histórico del momento estaba delimitado por un polígono que se dibujaba del siguiente modo: partir de la carrera 11 con calle 13 y cruzar al oriente hasta la carrera 13, seguir al norte hasta la calle 18 para tomar hacia la carrera 12, girar y llegar a la calle 24 hasta alcanzar la carrera 7, desde allí, continuar al sur hasta la calle 21, proseguir hacia el occidente hasta la carrera 6, de allí nuevamente al sur hasta la calle 17 donde se cruza hacia el oriente para arribar a la carrera 9 y cerrar en este punto.

<sup>27</sup> Con un costo alrededor del millón de pesos se efectuaría una restauración fiel del edificio colonial, que según investigaciones de la Corporación, se ajustaba a un modelo usado por los jesuitas para varias de sus construcciones en América Latina. En el proceso se limpiarían las numerosas intervenciones registradas a lo largo del tiempo y se restablecerían las características originales, como hacer visibles nuevamente los 64 arcos en lugar de los 14 que podían apreciarse, y volver a la pasarela del coro. Igualmente, se recomendaba la adquisición de las construcciones del costado sur para abrir allí una plazoleta. En cuanto a la torre, se esperaba instalar en ella un museo de arte religioso. La conclusión de estos trabajos se preveía para febrero de 1971, con la habilitación tanto de los servicios religiosos como de una sala de conciertos con buena acústica.

para reglamentar el centro tradicional a través de la Resolución 1 de 1985, es decir, 16 años después de su declaratoria patrimonial, razón por lo cual muchos bienes del sector se

destruyeron, a pesar de algunas expropiaciones que pretendían protegerlos, como en el caso de la Casa del Fundador a través del Acuerdo Municipal 7 de junio 10 de 1967.

Figura 20. Consideraciones sobre el centro histórico de la ciudad y su manejo normativo en 1967

## En dos zonas dividida la Capital de Boyacá

**TUNJA:** La oficina de planeación municipal delimitó la zona antigua de la ciudad en la cual las nuevas construcciones deben guardar armonía con las edificaciones coloniales y la zona moderna.

La zona antigua abarca, en el centro de la ciudad, 42 manzanas encerradas dentro de las siguientes vías: Calle 13, carrera 11, calle 16, carrera 13, calle 18, carrera 12, calle 24, carrera 7a. calle 21, carrera 6a. A, calle 17 y carrera 9a. hasta encontrar nuevamente la calle 13.

En esta zona se guardarán los paramentos actuales y las fachadas no podrán

tener más de tres pisos. Un número mayor de pisos podrán construir en las partes posteriores de las edificaciones,

La zona moderna tendrá nuevos paramentos y allí los edificios podrán tener las características de los más recientes estilos arquitectónicos.

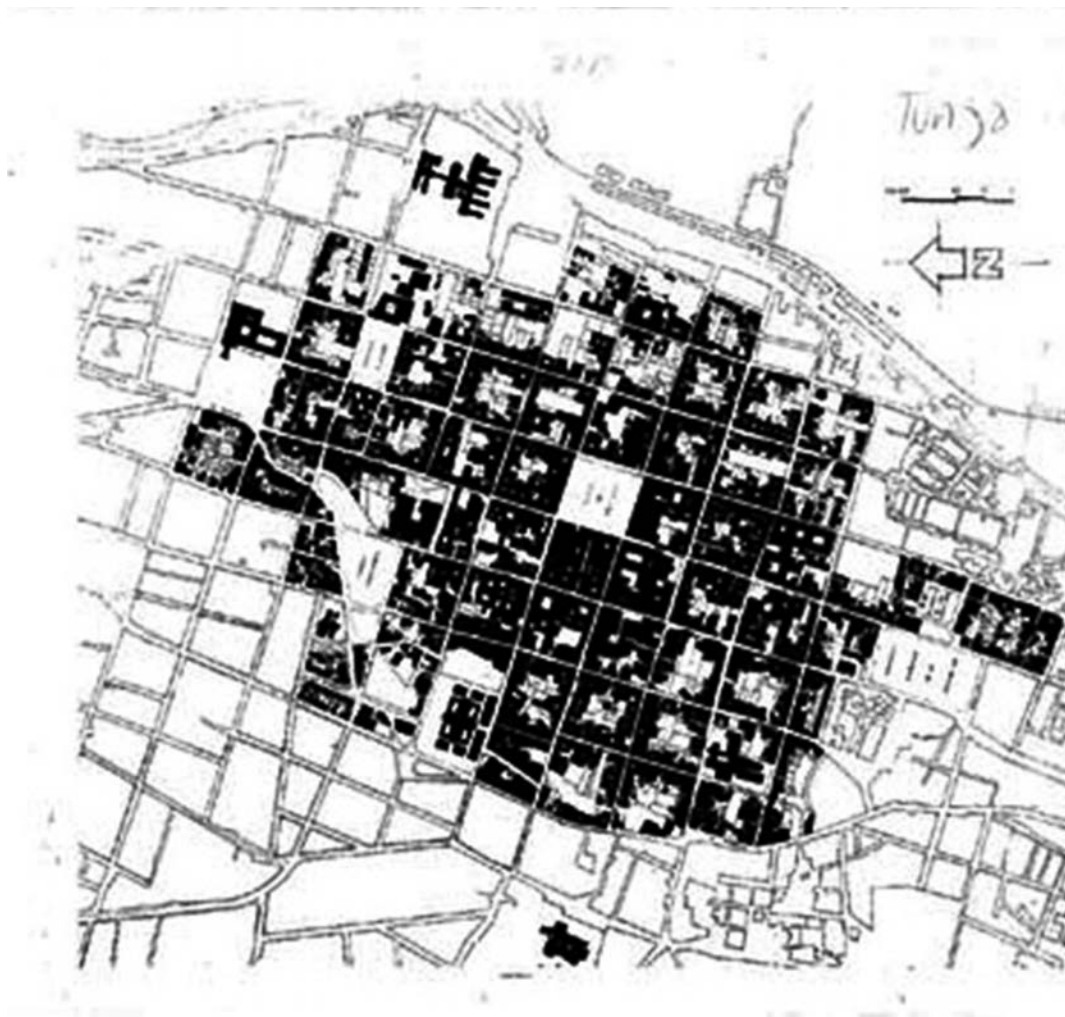
### ESTUDIO ESPECIAL

La seccional Boyacense de los Monumentos Nacionales está haciendo un estudio pormenorizado de la parte delimitada como antigua para darle a cada manzana una reglamentación urbanística de acuerdo con las construcciones coloniales que en ellas encuentren:

Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 705, octubre 9 de 1967, pág. 4)



Figura 21. Morfología del centro histórico de Tunja según delimitación del año 1996



Fuente: Instituto Colombiano de Cultura, 1996

Figura 22. Noticia relacionada con la recolección de fondos para adquirir la Casa del Fundador en Tunja

## \$250.000. en colecta pro-casa del fundador de Tunja

TUNJA.- Doscientos cincuenta mil pesos fueron recolectados en la noche del viernes durante el con-tel organizado por el gobierno departamental en el salón de recepciones de la Gobernación con el fin de allegar fondos para adquirir la casa construída por el fundador de Tunja, capitán Gonzalo Suárez Rendón.

Al acto social concurren numerosas personas que, particularmente en representación de importantes empresas hicieron donaciones.

Las principales fueron:


|                       |             |                         |          |
|-----------------------|-------------|-------------------------|----------|
| Acerías Paz de Río    | \$50.000.00 | Jaime Pérez Archila     | 200.00   |
| Droguería Mundial     | 500.00      | Jaime Amaya Díaz        | 100.00   |
| Juán José Mojica      | 400.00      | Antonio J. Vargas       | 200.00   |
| Licorera de Boyacá    | 30.000.00   | Banco Central           |          |
| Club Boyacá           | 5.000.00    | Hipoterio               | 5.000.00 |
| Joaquín Cuellar       | 500.00      | Antonio Bayona          |          |
| Caja Popular          |             | Ortíz                   | 500.00   |
| Cooperativa           | 2.500.00    | Joyería Franceca        | 1.000.00 |
| Gaseosas Boyacá       | 100.00      | Beatriz Azuero de Muñoz | 100.00   |
| Maria Luisa de Rivera | 200.00      | Humberto Domínguez      | 100.00   |
| Alberto Borrero       | 100.00      | Jorge Barbosa           | 200.00   |
| Alberto Duarte        | 200.00      | Manuel H. Vargas        | 100.00   |
| Francisco Ramírez     | 100.00      | Tesorero de Tunja       | 100.00   |
| Andrés Ospina         | 60.00       | Tesorero de Cubará      | 100.00   |
|                       |             | Heracio Fernández       | 500.00   |
|                       |             | Antonio Sotero M.       | 200.00   |
|                       |             | Getulio Vargas          | 200.00   |
|                       |             | Jaime Ortega            | 100.00   |
|                       |             | Luis Medina Flórez      | 100.00   |
|                       |             | Pablo Barón             | 500.00   |
|                       |             | Luis Corsi              | 500.00   |
|                       |             | Club Rotario            | 500.00   |
|                       |             | Ivan Osorio             | 200.00   |
|                       |             | Rafael H. Bernal        | 100.00   |

**OTRAS DONACIONES**

El Banco de la República hará un importante aporte para la remodelación de la casa. Los demás bancos de la ciudad anunciaron aportes apreciables. Sus gerentes están esperando instrucciones de las casas principales.

También se anunciaron aportes de la Compañía Colombiana de Tabaco, la Cámara de Comercio y la Beneficencia del Departamento.

Se anunció la celebración de nuevos cocteles para continuar la recolección de fondos para la adquisición de la casa del fundador de Tunja.



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 705, octubre 9 de 1967, pág. 1)

Figura 23. Noticia sobre la restauración de la iglesia de San Ignacio

DIARIO DE BOYACA

## Se Adelanta Restauración de la Iglesia de San Ignacio

**TUNJA.** Con un costo superior al millón de pesos, la Corporación Colombiana de Turismo adelanta la restauración de la Iglesia de San Ignacio de esta ciudad, uno de los monumentos más valiosos de la época de la Colonia, cons-truido tomando como modelo la iglesia de Jesús, en Roma.

La iglesia de Jesús en la ciudad eterna, principal dentro de las que tiene en todo el mundo la Compañía de Jesús, ha servido de modelo para otras de las principales construcciones religiosas de los jesuitas en todo el mundo.

Sus planos, según dijo el Dr. Hernando Acevedo, que adelanta actualmente la restauración, fueron tomados como modelo para construir la iglesia de San Ignacio de esta ciudad.

Esto se ha venido a saber después de una larga investigación que permitió descubrir sus principales características cubiertas por sucesivas reformas y adiciones que le hicieron perder su verdadero carácter que ahora recobrará.

**RESTAURACION FIEL**  
Se considera que la restauración de la iglesia de San Ignacio será la más fiel de cuantas se han hecho en el país por cuenta de la Corporación Colombiana de Turismo. Dentro del récord de restauraciones en Colombia, por primera vez esta obra es dirigida por un antropólogo por tratarse de un monumento histórico de gran valor nacional.

**PEQUEÑA HISTORIA**  
La iglesia de San Ignacio, según la documentación allegada, se inició alrededor de 1.625 y fué suspendida su construcción en el siglo XVIII.

Declaraciones juramentadas de obreros indican que en 1.929 se le hicieron reformas como las de los techos de las naves que desvirtuaron por completo el estilo de la obra.

La restauración que no es, como dice el director de esta empresa, una reconstrucción sino una verdadera restauración con todas las cualidades o defectos que hubiera podido tener la obra original, se está haciendo sin ahorrar ningún esfuerzo. Se ha descubierto, por ejemplo, que los arcos de la obra no son 14 como parecía sino 64. Todos quedarán ahora descubiertos. La pasarela del coro a la nave principal también será reconstruida totalmente.

La iluminación será indirecta en toda la iglesia y se reconstruirán las capillas que a lado y lado de las naves laterales fueron tapadas. Se encontró, también que sobre una capilla, el Colegio de Boyacá construyó algunas habitaciones.

Otra capilla fué destruida para construir una casa de habitación.

**PROYECTO**  
Se opina que será de gran conveniencia adquirir las construcciones ubicadas al costado sur de la Iglesia para que esta recobre íntegramente su fisonomía y para que en ese espacio se pueda levantar una plazoleta que daría gran vida al sector.

**CONCIERTOS Y MUSEO**  
La iglesia reconstruida con un presupuesto de un millón de pesos, estará concluida aproximadamente en el mes de febrero de 1.971. (Pasa a la 4a. página)

Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 790, enero 15 de 1971, pág. 2)



**Figura 24. Imagen que refleja el escaso control sobre las normas de paramentación y alturas en el centro histórico de Tunja en 2008**



Fuente: fotografía de la autora, 2008



**Figura 25. Imagen típica de la transformación de calles donde coexisten edificaciones tradicionales y recientes en la periferia norte del centro histórico de Tunja**



Fuente: fotografía de la autora, 2008

## 4. DOTACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS

En la prensa local del periodo eran frecuentes las denuncias sobre la grave situación de los servicios públicos domiciliarios. Son varias las editoriales y notas que hablan de Tunja como "ciudad abandonada". Así, el número 678 del *Diario de Boyacá*, de febrero 25 de 1967, reportó la carencia de alcantarillado en varios sectores, mientras que el existente en el centro se hundía con el paso de camiones. Además, las aguas negras salían por las avenidas pero el agua potable era prácticamente inexistente, al haberse abandonado la obra de la represa Teatinos. El suministro de luz eléctrica también era escaso, el alumbrado público deficiente, la recolección de basuras ineficiente pero la presencia de estas en los parques abundante, por lo que dichos espacios de esparcimiento se habían convertido en botaderos. El editorial de la edición 692 del mismo diario, de junio 24 de 1967, sumaba a ese sombrío panorama la carencia de calles y andenes, pues muchos eran los proyectos pero escasas las realizaciones.

### 4.1 FUENTES DE AGUA, ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO

En el inventario urbano contenido en el Plan Piloto de 1958 se denunció que el nuevo

acueducto de Tunja, previsto desde la Ley 38 de 1944, no había sido terminado, como tampoco la planta de purificación, obra cuya conclusión era urgente para controlar las enfermedades generadas por la mala calidad del agua. En cuanto a la represa de Teatinos, proyectada mediante costosos estudios 20 años atrás, seguía sin concretarse (AUA, 1958). Todos estos factores producían una aguda escasez del líquido en los meses de verano, cuando las fuentes quedaban en desuso por su bajo caudal<sup>28</sup>. El abastecimiento se lograba entonces gracias a tres tanques de almacenamiento que sumaban un total de 6240 m<sup>3</sup>.

La gestión destinada a mejorar los acueductos, no solo el de Tunja sino también los de otras regiones del departamento, se expresó en la Ordenanza 22 de diciembre 4 de 1959, la cual autorizó al gobierno seccional para suscribir la escritura de constitución de la Sociedad Acueductos y Alcantarillados de Boyacá, cuyos socios serían el Instituto de Fomento Municipal (Ins-fopal), el propio departamento y los municipios que así lo desearan. Sin embargo, esta figura parece no haberle traído mayores beneficios a la capital, pues como lo reportó el nro. 687 del

---

<sup>28</sup> En general, la escasez fue aguda a lo largo de este periodo, situación que afectaba todas las actividades de la ciudad pero en particular la apertura, año tras año durante el periodo seco, de los colegios. Múltiples notas de prensa y en especial las campañas del *Diario de Boyacá* señalaron esta problemática, como por ejemplo en los siguientes números: 488 (enero 30 de 1964); 499 (abril 3 de 1964); 678 (febrero 25 de 1967) y 698 (agosto 18 de 1967). Igualmente, Gómez y Medina (2002), relatan que la drástica carencia del líquido obligó a otorgar vacaciones a los planteles en marzo de 1968.

*Diario de Boyacá* (mayo 6 de 1967) su Concejo municipal solicitó la desafiliación de la Sociedad, tras denunciar negligencia de su parte.

**Figura 26. Una de tantas notas de prensa ligadas a quejas sobre acueducto y alcantarillado en Tunja**



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 791, enero 29 de 1971, p. 2)

La historia de la represa de Teatinos merece especial atención. Una nota publicada en el nro. 2695 de *El Boyacense* (noviembre 6 de 1958) sintetiza la problemática: para su construcción se contaba con estudios realizados

por ingenieros, pero no había sido posible asegurar su financiación. En 1942 Manuel Melo hizo el primero; dos años más tarde, Víctor Archila Briceño y Carlos Boshell efectuaron otro y en 1947 se solicitó uno más a un ingeniero de apellido Orduz, pero este fue suspendido tras la supresión del Ministerio de Economía. En 1953 el gobierno nacional encargó al Insfopal continuar con el proyecto de Orduz (en el cual se introdujo la modalidad de la presa) y recontractar, pero según se menciona en el nro. 7 de *Nuevo Boyacá* (abril de 1963) la iniciativa fracasó debido a que el asesor comisionado recibió otros encargos para ser cumplidos en el extranjero.

El Decreto 354 de junio 30 de 1958 destinó una nueva partida para la represa al considerar que el acueducto tunjano ya tenía en servicio la línea de conducción y los tanques de distribución. De acuerdo con el mismo nro. 2695 de *El Boyacense*, se convino iniciar los trabajos con aportes del municipio, la Gobernación y el Insfopal. Pero según lo manifestado por Rogelio López, director de la entidad, en un artículo escrito por Eduardo Franco Isaza y publicado en el nro. 7 de *El Nuevo Boyacá* (abril de 1963) con el título "La triste historia de la represa Teatinos", en 1961 la obra se retiró del Plan Bienal de las que iban a ser financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), debido a la reducción de empréstito.

Aunque tal coyuntura al parecer significaba la conclusión de los estudios, en abril de 1962 se contrató uno más con Archila Briceño y

Compañía, el cual también se suspendió cuando la interventoría revisó el tema de suelos. El siguiente contrato fue con Ingetec Limitada. Esta firma no solo elaboró sus propios análisis, sino que desechó los resultados técnicos previos por el alto costo de implementación. El compromiso de entregar su diseño final en julio de 1963 fue cumplido y el Insfopal aprobó la propuesta en octubre del mismo año. Sin embargo, como lo constató el *Diario de Boyacá* en su edición 486 de enero 16 de 1964, las labores no se reanudaron al no lograrse un acuerdo en la negociación para reajustar los precios inicialmente pactados y que no podían mantenerse tras las sucesivas demoras.

Como puede verse, la construcción de la tan prometida represa se sintetiza en una secuencia de proyectos, parálisis de trabajos, reajustes a plazos y precios de contratación. Adicionalmente, para el nro. 491 del *Diario de Boyacá* (febrero de 1964), también se había convertido en una promesa electorera. Por eso, no es extraño que el editorial del mismo tabloide, aparecido en el nro. 677 de febrero 20 de 1967, se lamenta de que la obra seguía siendo un sueño.

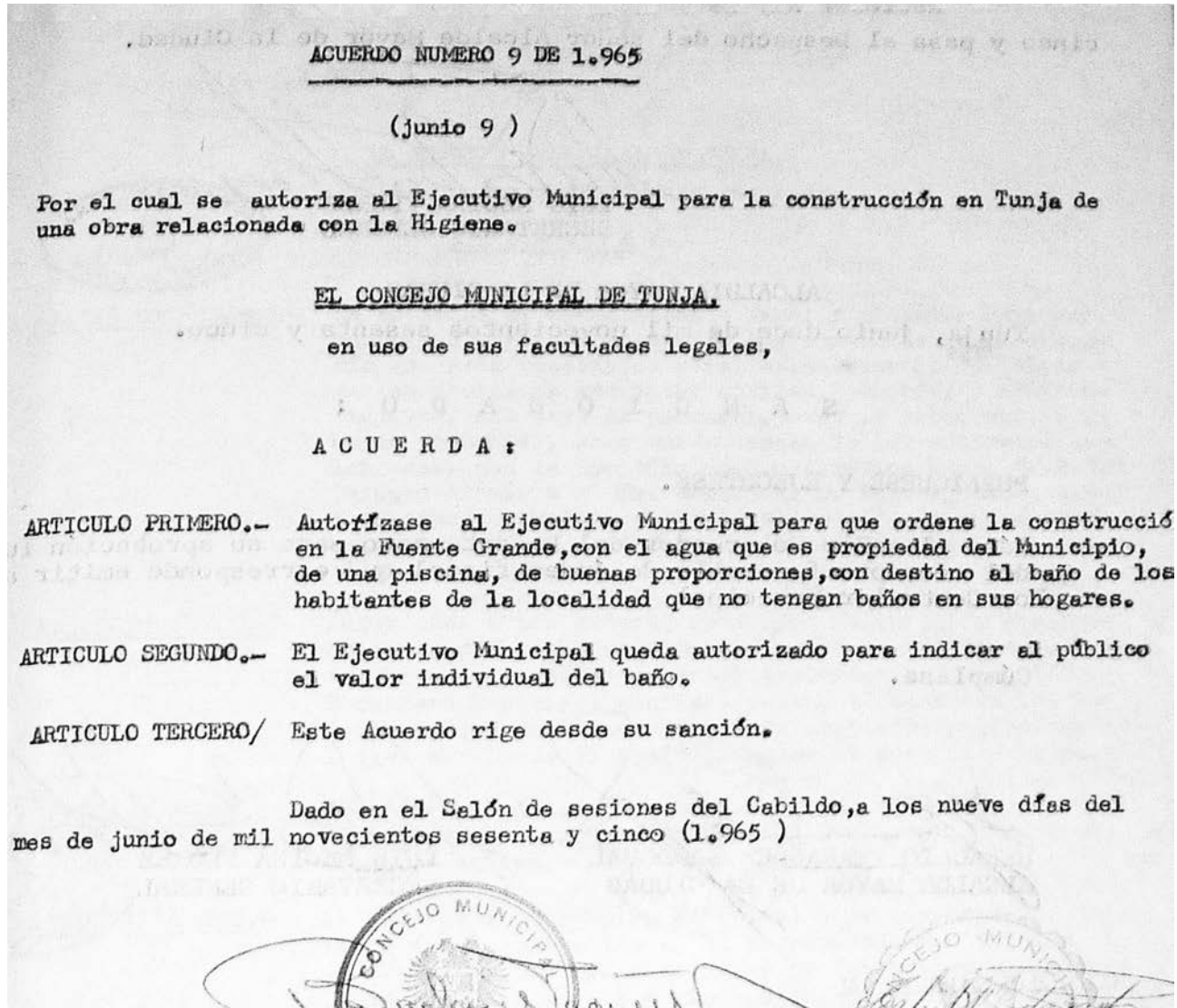
En medio de estas circunstancias, los comerciantes iniciaron la campaña "Agua para Tunja", orientada a despertar la conciencia ciudadana y difundida por el *Diario de Boyacá* en su nro. 490 (febrero 13 de 1964) y varios subsiguientes. Este periódico se distinguió por hacer eco permanente a la crisis del líquido en la ciudad. Así, en 1964 se refirió a la solución

transitoria consistente en bombearlo desde la Fuente Grande (nros. 487 de enero 24 y 489 de febrero 7) y a la utilización de carro-tanques como una opción para abrir los colegios (nro. 491, 16 de febrero). En 1967 comentó las perforaciones previstas en dicho manantial para aumentar su caudal y superar los problemas de los meses cálidos (nro. 671, 7 de enero), y en 1971 alarmó de nuevo ante la escasez en varias zonas (nro. 790, enero 15) al tiempo que destacó las protestas del Concejo Municipal frente a la problemática (nro. 799, mayo 25).

Cabe mencionar que la Fuente Grande fue vista en varias oportunidades como una alternativa para enfrentar las dificultades del agua y los servicios públicos. En este sentido, el Acuerdo 9 de junio 9 de 1965 (Figura 27) autorizó la construcción allí de una piscina en la que pudieran bañarse quienes carecían de baños en sus viviendas.



Figura 27. Acuerdo 9 de 1965 (detalle) relativo a la construcción de una piscina destinada a quienes no tuvieran la posibilidad de bañarse en sus casas



Fuente: Archivo Concejo Municipal

En cuanto al alcantarillado, el Plan Piloto elaboró un plano del esquema de desagües y reconoció que dadas las condiciones topográficas y de erosión existentes, se requería un colector alto para recoger agua y materiales de arrastre provenientes de áreas elevadas, mientras que en los lechos erosionados se precisaban canales con el fin de conducir su líquido a los afluentes. Para la zona del valle se recomendaban otros colectores que recogieran y transportaran las aguas servidas a una planta de tratamiento en la zona industrial pesada (AUA, 1958).

En vista de la deficiencia del alcantarillado, el Acuerdo 57 de noviembre 29 de 1960 ordenó estudios para diagnosticar su estado y aprovechar de este modo los recursos ofertados por el Infopal a través de los auxilios determinados en la Ley 39 de 1958. Igualmente, esta entidad cerró un contrato para la planta de tratamiento, según lo reportó el nro. 7 de *El Nuevo Boyacá*. En el nro. 37 del mismo periódico (mayo de 1967) el Gerente del acueducto prometió su puesta en funcionamiento, pero se desconoce si efectivamente fue construida.

Figura 28. Caricatura relacionada con la falta de agua en Tunja



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 678, febrero 25 de 1967, p. 4)

Figura 29. Aviso de 1967 sobre la puesta en funcionamiento de obras relacionadas con acueductos y alcantarillados departamentales

Acueductos y Alcantarillados de Boyacá, S. A.

— A C U A B O Y A C A —

En su deseo de solucionar los problemas de Acueducto y Alcantarillado en el Departamento informa a los boyacenses que durante el año de 1967, terminará y pondrá en funcionamiento las siguientes obras:

**ACUEDUCTO DE TUNJA.**

- 1—Planta de Tratamiento
- 2—Conexión Teatinos — Actual Conducción
- 3—Pozos profundos para abastecimiento adicional

**ACUEDUCTO DE DUITAMA.** — Planta de Tratamiento.

**ACUEDUCTO DE MIRAFLORES.** — Red de Distribución.

**ACUEDUCTO DE TIBABOSA.** — Red de Distribución.

**ACUEDUCTO DE CHIQUINQUIRA.** — Nueva impulsión de la Planta de Bombeo a la Planta de Tratamiento.

**ALCANTARILLADO DE LA CAPILLA.** — Completo.

**ALCANTARILLADO DE SOMONDOCO.** — La Etapa.

**ALCANTARILLADO DE CHIQUINQUIRA.** — Avenida Julio Flórez.

Otras obras programadas dependen de los aportes nacionales que se prometió incluir en el Presupuesto Nacional.

**MARIO SALCEDO BECERRA**  
— Gerente —

Fuente: *Nuevo Boyacá* (nro. 37, mayo de 1967, p. 26)



Por otra parte, el Acuerdo 9 de junio 10 de 1967 autorizó la contratación de maquinaria de la Secretaría de Obras Departamentales para emprender la apertura, el dragado y la canalización del río Chulo y otro caño que en él desemboca,

de acuerdo con los planos de planeación municipal (Figura 30). Este y otros proyectos tendrían un futuro incierto, pues se iniciarían varias décadas después o nunca llegarían a materializarse.

Figura 30. Acuerdo Municipal 9 de junio 10 de 1967 (detalle)  
sobre apertura, dragado y canalización del río Chulo

ARTICULO PRIMERO.- Ordénese al Ejecutivo Municipal, realizar las obras de apertura, dragado y canalización del Río Chulo, en la ciudad de Tunja, según planos y proyectos elaborados por la Oficina de Planeación Municipal.

ARTICULO SEGUNDO.- Esta obra causará impuesto de valorización y se cobrará de acuerdo con el Estatuto respectivo, y será reglamentado por la Junta de Planeación y Valorización.

ARTICULO TERCERO.- Los dineros provenientes de la valorización ingresarán al Fondo Rotatorio de Valorización de que habla el Estatuto respectivo.

ARTICULO CUARTO.- Se autoriza al Ejecutivo Municipal para contratar la maquinaria que sea indispensable para las obras mencionadas como también la canalización del caño que conduce de la Universidad a Teta de Agua para desembocar en el Río Chulo, con la Secretaría de Obras Públicas Departamentales.

ARTICULO QUINTO.- Autorízase al Ejecutivo Municipal para financiar e instalar luz en la vereda de Runta.

ARTICULO SEXTO.- Este Acuerdo rige desde su sanción.

Dado en el Salón de Sesiones del Honorable Concejo Municipal de Tunja a los diez días del mes de junio de mil novecientos sesenta y siete (1.967).

Fuente: Archivo Concejo Municipal



A la carencia de agua se sumaban las emergencias causadas por la falta de alcantarillado. Como relatan Gómez y Medina (2002), durante los aguaceros y las granizadas se evidenciaba el mal estado de la red existente, de tal suerte que los torrentes naturales generaban inundaciones y deslizamientos cuyas consecuencias obvias eran los daños en las propiedades y la población en general afectada. Sobre este particular, 1966 fue un año particularmente grave, en especial en sectores populares, lo cual generó descontento y amotinamientos que fueron reportados por el nro. 687 del *Diario de Boyacá* (mayo 16 de 1967). En un intento por responder a esta realidad, el Acuerdo 4 de diciembre 7 de 1970 determinó la construcción de tramos de colectores en los barrios El Jordán, La Fuente, San Lázaro, Kennedy y Cojines.

En definitiva, entre 1958 y 1973 no se lograron soluciones contundentes a los problemas de acueducto y alcantarillado. Por el contrario, se siguieron acumulando falencias y vacíos que venían desde periodos anteriores.

## **4.2 ALUMBRADO PÚBLICO Y LUZ ELÉCTRICA**

Según el Plan Piloto de 1958, los kilovatios instalados en Boyacá y el alto potencial del departamento eran razones para diagnosticar un adecuado cubrimiento ante la demanda de luz eléctrica, así como un conveniente abastecimiento en el alumbrado público y en el servicio domiciliario para su capital. Cabe mencionar un importante proyecto regional: la construcción e interconexión de la

termoeléctrica de Paipa, que fomentó la industrialización y de forma indirecta favoreció a Tunja.

El inventario urbano precisó que la energía estaba a cargo de Centrales Eléctricas de Tunja, empresa conformada con capitales de distintas instituciones y dependencias oficiales, de funcionamiento autónomo y suficiente infraestructura que, sin embargo, arrojaba pérdidas (AUA, 1958). En cuanto a hechos significativos del periodo, el Acuerdo 6 de julio 17 de 1970 autorizó al Ejecutivo Municipal para fijar las tarifas mensuales por concepto de alumbrado público, de acuerdo con el avalúo catastral. Otro Acuerdo de aquel año, el 2 del 16 de julio, dio vía libre al Personero para contratar con la Electrificadora la iluminación de varios sectores, al considerar que esta acción no debía obstaculizarse en vista de la continua aparición de barrios.

## **4.3 RECOLECCIÓN DE BASURAS**

De acuerdo con el inventario urbano del Plan Piloto, numerosos lotes vacantes eran usados como tiraderos de desechos, lo cual producía un aspecto desagradable. Tal era la situación, aunque el municipio prestaba directamente el servicio de recolección a 3000 inmuebles, por medio de tres vehículos. Estos recogían 50 m<sup>3</sup> diarios de basuras que luego eran arrojadas cerca del vivero municipal, a 2 km del centro urbano, sobre zanjones que se recubrían al mes siguiente (AUA, 1958).

## 4.4 TELÉFONOS

Respecto al mantenimiento y aseo de zonas públicas, la administración municipal insistía en concientizar a la ciudadanía sobre este particular. Pero no en pocas ocasiones acudía también a las obligaciones. Así, en 1965 se expidió el Acuerdo 6 del 7 de junio, con disposiciones para que los ciudadanos repararan los andenes y canales de sus casas en un plazo no mayor a 45 días, so pena de multas por incumplimiento.

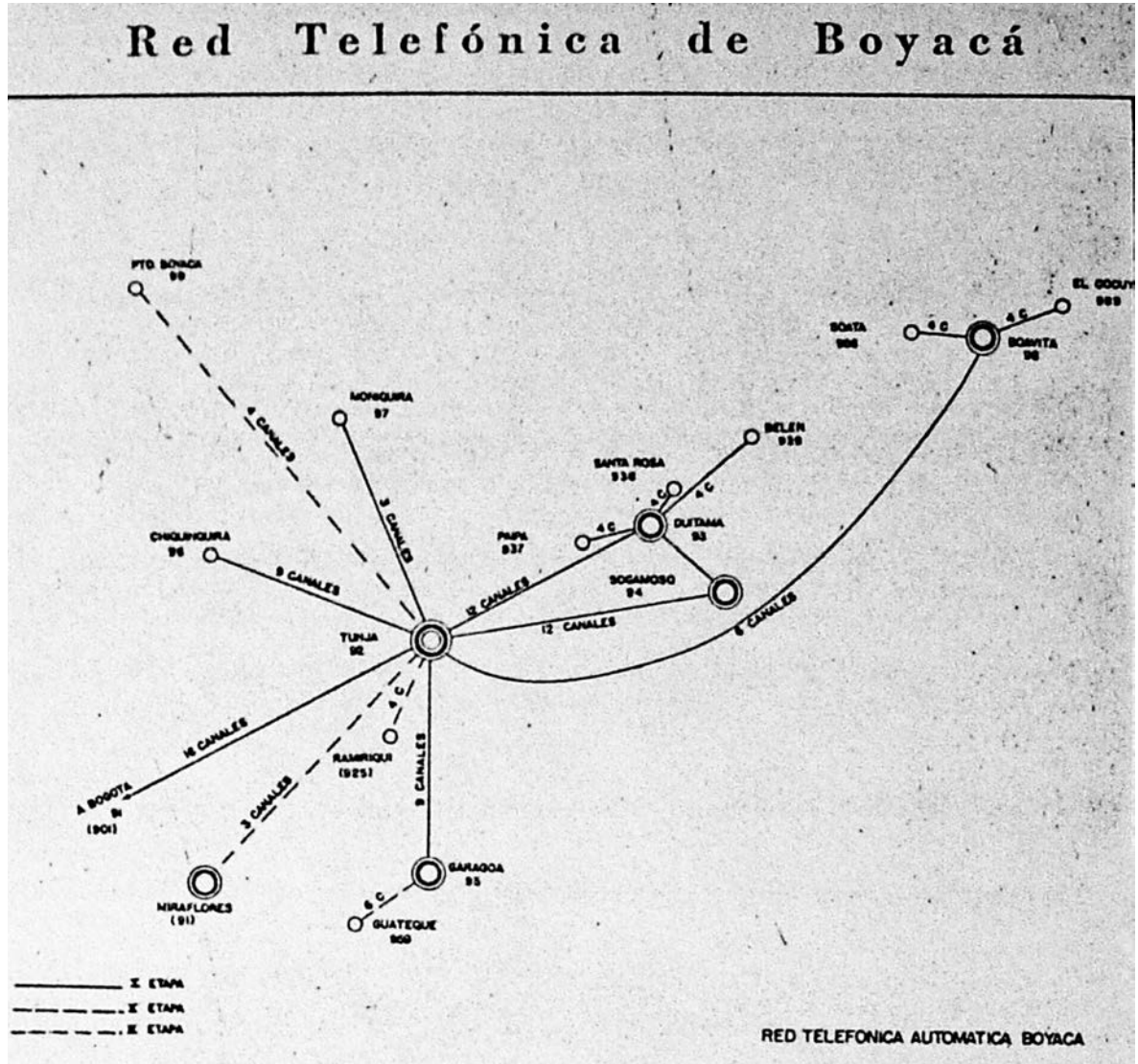
Pero a la par con las campañas de concientización aparecían las quejas sobre deficiencias en los vehículos importados que se destinarían a la recolección de desperdicios. En 1967, el nro. 692 del *Diario de Boyacá* (junio 24 de 1967) denunció que cuatro máquinas adquiridas para tal fin no se ajustaban a las especificaciones contratadas, al ser obsoletas y presentar fallas mecánicas.

El Acuerdo 2 de noviembre 16 de 1970 creó la Junta de Desarrollo de Tunja con el fin de integrar varios frentes: obras públicas, planeación, valorización, educación, acción comunal, turismo y aseo. Sin embargo, no hay mayor información sobre cambios en la infraestructura o en los servicios prestados.

El inventario urbano del Plan Piloto calificó la planta de teléfonos, de 20 años de antigüedad y propiedad del departamento, como deficiente, copada y recargada. Por lo tanto, propuso una costosa renovación a cargo de una firma extranjera (AUA, 1958).

En cierta forma, esa actualización se cumplió cuando Boyacá logró una considerable autonomía en el servicio telefónico, el cual había sido instalado en los años treinta. Así, a partir de 1959 se entregaron varias plantas, una de ellas en Tunja, con el propósito de posibilitar la comunicación de larga distancia con Bogotá. En la primera edición del *Nuevo Boyacá* (junio de 1962) se mencionó que la aspiración iba más allá, pues apuntaba a lograr la conexión con el resto del país por medio de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (Telecom). Años más tarde, esta firma estatal compró al departamento su compañía de teléfonos, tal como fue registrado por el nro. 801 del *Diario de Boyacá*, del 24 de junio de 1971. Al igual que lo hizo con los demás servicios públicos, este medio también publicó quejas sobre las dificultades telefónicas, como por ejemplo una aparecida en el nro. 687 y relacionada con el aislamiento de la ciudad a causa de la reducida cobertura.

Figura 31. Plano de conexiones telefónicas desde Tunja hacia diferentes pueblos y canales para cada una.



Fuente: *Nuevo Boyacá* (nro. 1, junio de 1962, p. 26)

## 5. ESPACIOS PÚBLICOS

### 5.1 AVENIDAS Y CALLES

El inventario de la ciudad realizado por el Plan Piloto de 1958 estableció que la superficie de las calles era de 41,93 Ha, de las cuales 23,21, es decir, el 55%, estaban en mal estado (AUA, 1958). En este contexto se concibió un plan vial (ver Plano 17), caracterizado por la jerarquía de perfiles y en el que la Arteria Nacional era el eje principal para las conexiones con otros municipios y departamentos.

Para el sistema urbano se proyectaron tres tipos viales (V1, V2 y V3) acordes con los parámetros técnicos del momento y cuyos perfiles se definieron con base en su función, importancia y utilidad para los distritos. También se previó la adecuación de vías peatonales en algunas unidades vecinales con pendientes máximas y la arborización de ejes viales articulados a espacios abiertos sobre cursos de agua.

Después de las pocas obras concretadas a partir de las propuestas del Plan Piloto, la ciudad formuló otros proyectos viales. Algunos fueron reseñados por la prensa local:

- Culminación de la Avenida Oriental, iniciada en el periodo anterior, con trabajos de pavimentación y taludes.
- Terminación de la Avenida Maldonado, desde el puente San Francisco hasta la Glorieta y desde allí al Pozo Donato (*Nuevo Boyacá*, nro. 7, abril de 1963).
- Inicio de la Avenida a Soracá, en cuya ejecución participaron los vecinos del barrio San Antonio en cooperación con el ejército (*Diario de Boyacá*, nro. 497, marzo 23 de 1964).
- Contratación para la construcción de la Avenida Norte, destinada a facilitar la conexión con la nueva carretera intermunicipal, mediante el Acuerdo 3 de enero 9 de 1970.
- Corrección de fallas en la construcción de dicha avenida, a la que se dio el nombre de Sesquicentenario<sup>29</sup> (*Diario de Boyacá*, nro. 791, enero 29 de 1971).

La pavimentación de calles, nuevas y antiguas, se convirtió en un problema mayor. En el nro. 7 del *Nuevo Boyacá* el Alcalde expresó que este proceso estaba asegurado para todos los barrios, gracias a la financiación brindada por el Distrito de Carreteras. Pero esta promesa se enfrentaba a varias quejas, lo cual insinuaba una complicada realidad. Una de ellas, como se describió en el nro. 499 del *Diario de Boyacá* (abril 3 de 1964), era la molestia ocasionada por los huecos abiertos en las calles por

---

<sup>29</sup> Los contratistas denunciaron que los materiales proporcionados eran de condiciones menores a las estipuladas en el contrato. En consecuencia, la interventoría ordenó levantarlos, lo cual afectó la entrega a tiempo de la obra, prevista para finales de 1971.

algunos ciudadanos, sin que las autoridades controlaran la situación. El nro. 677 del mismo medio (febrero 20 de 1967) se refirió a la insensatez de pavimentar cuando no existían obras de alcantarillado o en medio de la ejecución de ampliaciones del acueducto.

Sobre este último punto, el nro. 10675 de *El Siglo* (agosto 6 de 1969) informó que para la celebración de los 150 años de la Batalla de Boyacá se habían acelerado las pavimentaciones, conjuntamente con las obras de acueducto. Otros trabajos, centrados en la apertura de vías en los nuevos barrios levantados de forma subnormal, fueron ordenados por el Acuerdo 4 de diciembre 7 de 1970, con el fin de regularizar dichos sectores. Estos trazados fueron aprobados en la reunión de la Junta de Planeación, celebrada el 29 de julio de 1970. El Acuerdo constó de 22 artículos con diferentes disposiciones, entre ellas algunas que se cumplieron:

- Apertura y ampliación de las vías de los barrios El Dorado y San Lázaro (Artículo 2) y Bello Horizonte (Artículo 3). Los trazados rectos en estas zonas sugieren un cumplimiento parcial de lo planeado. No obstante, allí persiste una grave problemática debido a la presencia de urbanizaciones en pendientes agudas, con una carencia total de planeamiento y la necesidad de regulación.
- Apertura y ampliación de la carrera 16, entre calles 15 y 17 del barrio El Topo (Artículo 8).
- Regulación del tránsito por la Avenida Oriental, gracias a la glorieta y los semáforos

instalados en los cruces de la carretera a Miraflores, la central de buses y la carretera a Toca (Artículo 14).

Pero también hubo dificultades: no se ejecutó la apertura y ampliación de la carrera 12 hasta la Avenida a Bogotá en el Barrio Los Libertadores (como lo disponía el Artículo 7), mientras que los trabajos viales en El Dorado fueron muy pocos, en comparación con lo previsto para este sector en el Artículo 1.

En el mismo Acuerdo (Artículo 9) se solicitó al Ministerio de Obras Públicas el proyecto de estudio de la Avenida Occidental en el norte, a partir de la calle 22, con el fin de solucionar los problemas de los vecinos de la carrera 14 y el barrio El Carmen.

En relación con la responsabilidad ciudadana para la construcción y el mantenimiento de los andenes, el Acuerdo 6 de junio 7 de 1965 obligó a los propietarios de cada predio a reparar el frente de sus casas en un plazo no mayor a 45 días.

## 5.2 LA AVENIDA ORIENTAL Y LA DEL NORTE, PROMOVIDAS POR EL GENERAL ROJAS PINILLA

Como tunjano, el General Gustavo Rojas Pinilla, presidente de Colombia entre 1953 y 1957, promovió obras de significativa incidencia en el desarrollo de su lugar de nacimiento. Por ello, es justo reconocer y valorar su gestión. Uno de esos proyectos fue la apertura de la Avenida Oriental y la carretera Central del Norte, que pasaron a conformar una línea de crecimiento de primer orden, casi exclusiva desde los años cincuenta y hasta finales del siglo XX, cuando se construyó otra arteria paralela. Durante muchas décadas la ciudad dependió de este eje determinante para la expansión (particularmente en el norte, donde a partir del mismo se siguió un esquema de árbol). No obstante, de esa dependencia también surgieron múltiples conflictos: en la movilidad urbana, en la necesaria densificación de lotes vacantes –disponibles por cercanía pero inaccesibles por falta de vías de circulación– y en el conflicto entre tráfico urbano e intermunicipal. En el oriente, la avenida ha configurado una ruptura en razón a su perfil, pero sobre todo, por ser una diferencia topográfica entre el centro histórico y su costado oriental. Ambos corredores corresponden al tramo urbano de una carretera mayor, como es la que comunica con Bogotá y cuyo tramo final estuvo a cargo de la firma Archila y Briceño.



**Figura 32. Vista de la Avenida Norte de Tunja 2012**

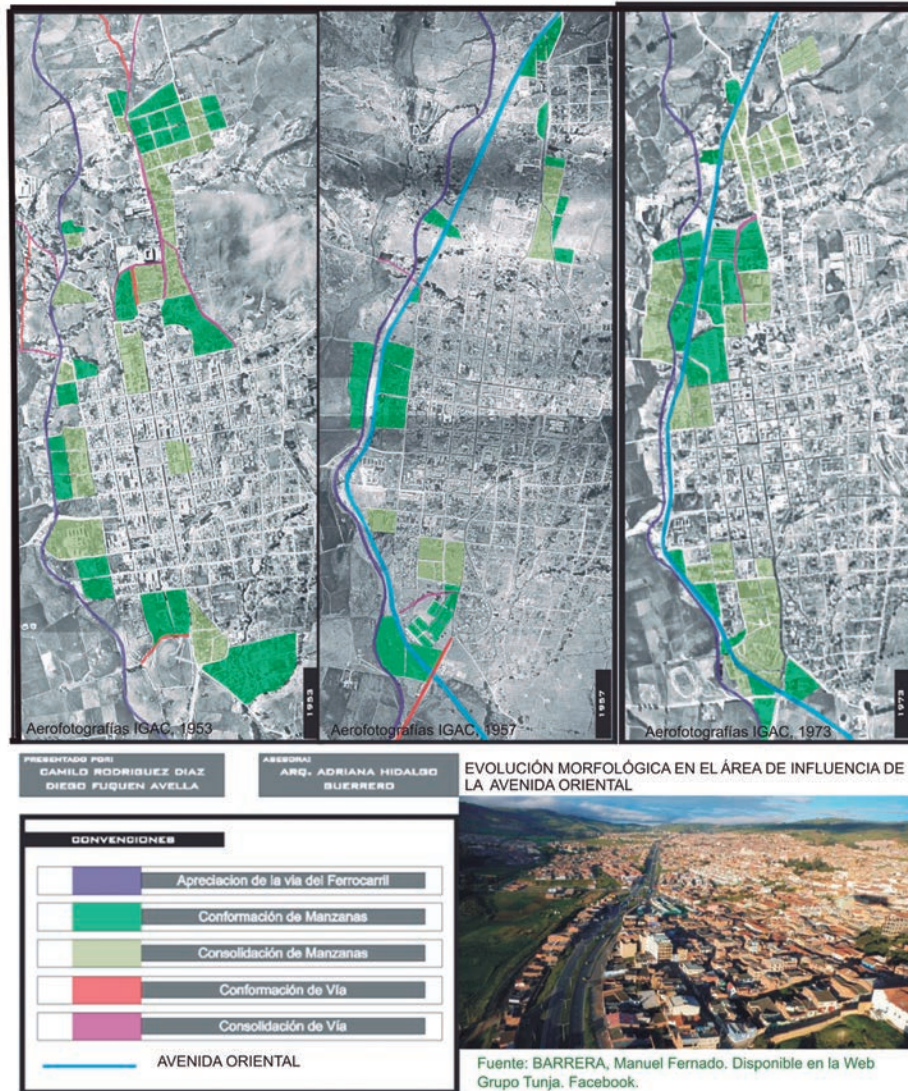


Fuente: kevtunja [www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=477276&page=270](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=477276&page=270) <http://staticpanoramio.com/photos/original/67892976.jpg>

En el Plano 19 se aprecia la influencia de la apertura de las avenidas Oriental y Central del Norte, iniciadas en 1957. Es preciso reconocer que este efecto no fue inmediato, pues en realidad se hizo más notorio después de 1973.



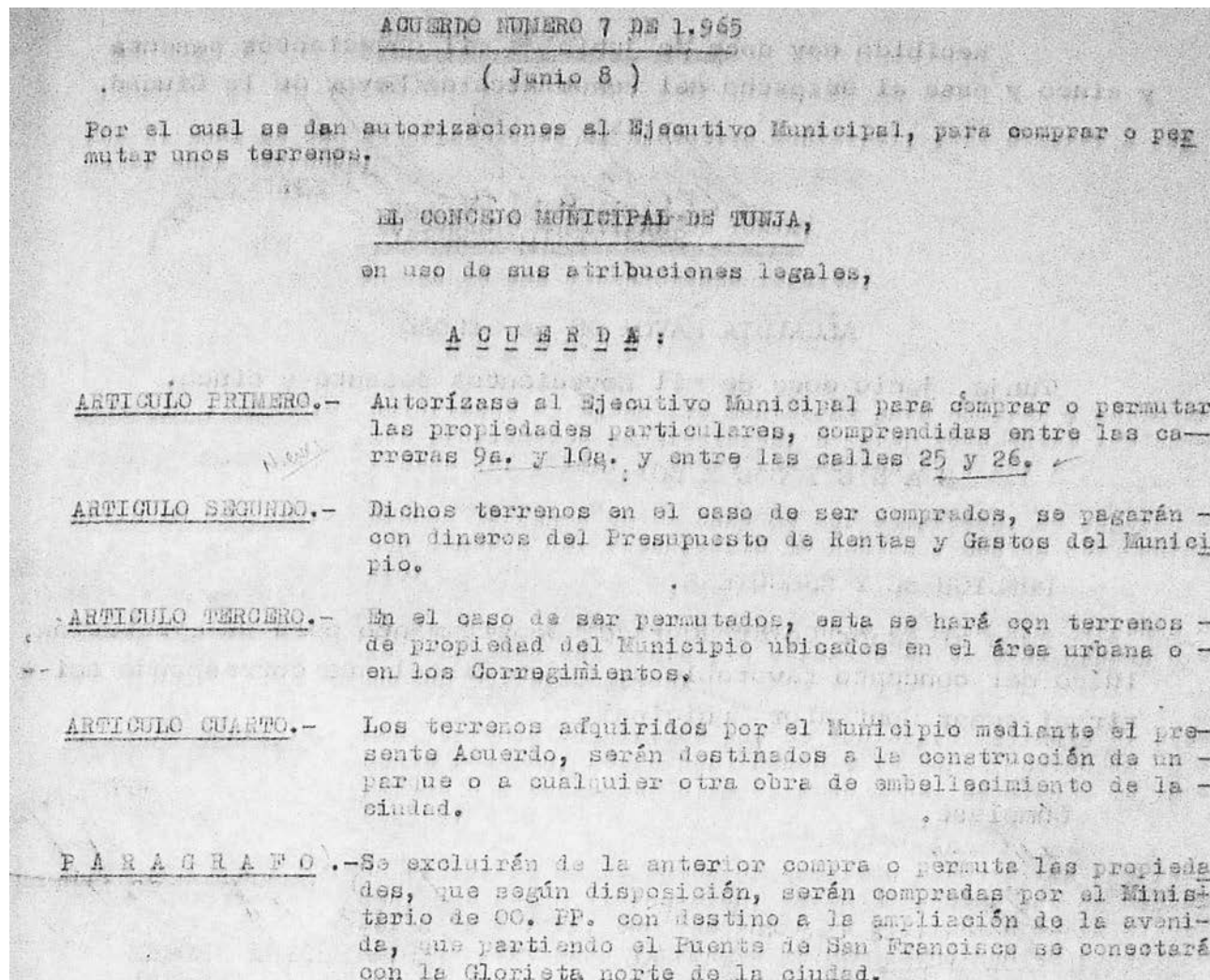
**Plano 19. Influencia de la Avenida Oriental en el trazado urbano del período 1958-1973**



Fuente: autora, a partir de Fuquen Avella y Rodríguez Díaz (2007) y fuentes indicadas.

### 5.3 PARQUES, PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS

Figura 33. Acuerdo 7 de 1965 (detalle) relativo a la adquisición de terrenos para la construcción del parque de Las Nieves



Fuente: Archivo Concejo Municipal

Durante este periodo sobresalen los siguientes hechos en materia de parques, plazas y espacios abiertos:

- Gómez & Medina (2002) mencionan la iniciación de la plazoleta de Las Nieves, promovida por la comunidad Salesiana frente a su colegio. Sobre este particular, el Acuerdo 7 de junio 8 de 1965 autorizó la compra de propiedades privadas en cuyos terrenos se construiría el espacio de esparcimiento. En 1971, el nro. 811 del *Diario de Boyacá* (octubre 20) afirmó que el municipio emprendería los trabajos, pero una aerofotografía de 1973 indica que la obra no fue concluida.
- Nuevamente se habla de la conservación de los Cojines del Zaque, pues el lugar se encontraba abandonado a pesar de su valor arqueológico y turístico. Uno de los problemas era la carencia de una vía de acceso fácil que permitiera visitarlo en automóvil. En consecuencia, la Secretaría de Obras Públicas se propuso realizarla, como también embellecer el entorno en terrenos que serían adquiridos por el Departamento, a partir de una propuesta presentada por el arqueólogo Eliécer Silva Celis. Igualmente, el Acuerdo 9 de diciembre 11 de 1958 ordenó cercar el terreno.

- El Acuerdo 9 de mayo 7 de 1971 proyectó remodelar la plaza de Bolívar.
- La Ley 51 del 26 de diciembre de 1967 estableció la celebración de los 150 años de la Batalla de Boyacá. En este marco, como lo informó el nro. 41 del *Nuevo Boyacá* (febrero de 1968) se previó un nuevo arreglo del parque Los Mártires.

El listado previo no contempla la dotación de grandes áreas libres y bosques suburbanos que pueden visualizarse en las aerofotografías:

- El vivero municipal<sup>30</sup>, localizado al norte del barrio San Antonio, surgido en el periodo anterior pero que alcanzó notoriedad en este por su arborización. Se planteó como un espacio de uso público, sin pretensiones distintas a las de ser una reserva vegetal. Fue una experiencia piloto liderada por una empresa norteamericana y en la que participó el tunjano Guillermo Villaveces Medina. Allí se plantaron alrededor de 5000 árboles, mediante un proceso consistente en abrir hoyos cilíndricos para oxigenación y posteriormente sembrarlos con relleno de tierra vegetal de alta calidad. El lugar pasó a ser un bosque del municipio entre 1953 y 1954 y se convirtió en un ejemplo de reforestación<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> En el Acuerdo 3 de julio 16 de 1970 se dejó en claro que el vivero carecía de una dirección técnica, por tal motivo, el Ejecutivo fue autorizado para entregar al Instituto Nacional de Recursos Naturales (Indereña) la administración y explotación del lugar durante un plazo que se acordaría en el contrato respectivo y en el cual también se establecería el compromiso de ampliarlo en 20 fanegadas más. Igualmente, en esta decisión se tuvo en cuenta que el Inderena ofrecía a Tunja un programa de arborización destinado a la restauración de barrancos y corregimientos, además, la entidad contaba con las capacidades técnicas –carentes en el municipio– de contratar un ingeniero agrónomo para tal fin.

<sup>31</sup> Información proporcionada por Enrique Medina Flórez en entrevista realizada el 15 de mayo de 2008.



Figura 34. Aerofotografía del bosque San Antonio y su entorno en 1973



Fuente: aerofotografía IGAC

**Figura 35. Bosque San Antonio en 2008**



Fuente: fotografía de la autora, 2008



- En predios de la UPTC, tanto en el valle como en la montaña, se destinaron para bosques y arborización áreas extensas y alejadas de las edificaciones, asociadas a la carretera a Bucaramanga. Si bien no se plantearon restricciones para su disfrute, su ubicación las hacía poco favorables para el uso público.
- También en el norte se registró una situación totalmente opuesta, como fue la pérdida de gran parte de la vegetación del Pozo Donato. Por su parte, la arborización en el sur se concentró en las inmediaciones del nuevo hospital Psiquiátrico.

**Figura 36. Arborización en predios de la UPTC hacia 1973**



Fuente: aerofotografía IGAC

## 6. EQUIPAMIENTOS E INSTALACIONES INDUSTRIALES

Aunque varias edificaciones fueron erigidas, como la escuela financiada por la Alianza para el Progreso que se observa en la figura 37, la prensa local recogió expresiones de inconformidad ciudadana por la gran cantidad de proyectos inconclusos: el aeropuerto, el estadio, la represa Teatinos, la arborización

de avenidas, el matadero y el arreglo de calles y andenes. El *Diario de Boyacá*, en varios de sus números de 1964 (488 del 30 enero, 493 del 26 de febrero y 496 del 14 de marzo, entre otros), presentó estos casos que reflejaban un abandono nacional hacia la región.

Figura 37. Escuela financiada por la Alianza para el Progreso en 1967



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 490, de febrero 13 de 1964, p. 3)











En materia de equipamientos se recurrió con mayor intensidad a la edificación aislada, rodeada de extensas zonas verdes. Los proyectos fueron varios y se formalizaban por medio de acuerdos municipales<sup>32</sup>, pero no necesariamente se llevaban a cabo. A continuación se examina qué se proyectó y qué se concretó en realidad.

---

<sup>32</sup> A continuación se presenta un listado de varios de esos acuerdos, con el fin de reconocer características y propósitos del sector público local en lo concerniente a equipamientos:

Acuerdo 44, mayo 31 de 1960: construcción de la concentración escolar de la Independencia en el barrio Santa Lucía.

42, mayo 31 de 1960: comienzo de la reconstrucción del hotel Centenario.

4, junio 13 de 1962: cesión de un lote a la curia para la construcción de una capilla en el barrio San Antonio. También se refiere a la Sociedad de Mejoras Públicas de Tunja.

12, septiembre 21 de 1962: venta de inmuebles del municipio con el propósito de obtener recursos para adquirir un lote en el barrio Libertador, en donde se edificaría una escuela.

6, mayo 16 de 1963: cesión al colegio José Joaquín Castro Martínez de la edificación Gota de Leche, para que allí funcione el plantel.

11, agosto 21 de 1963: autorización al Alcalde para ceder terrenos del barrio San Antonio con destino al albergue infantil.

14, agosto 29 de 1963: cesión de un lote a la Policía para la construcción de una escuela.

15, septiembre 3 de 1963: construcción de una escuela en el barrio Libertador con compromisos de un plan cuatrienal.

23, septiembre 15 de 1964: autorización al Personero para negociar parcelas en donde la Compañía Colombiana de Coordinación (CCC) edificaría el matadero, la plaza de ferias y la central de abonos.

24, septiembre 15 de 1964: venta del hotel Centenario y asignación de los recursos para dos fines: organización de la Oficina de Valorización y cumplimiento de lo pactado con CCC.

11, junio 22 de 1965: autorización al Personero para comprar o permutar las propiedades limítrofes con la concentración Kennedy, de tal modo que allí se construyan campos deportivos.

13, agosto 12 de 1965: nueva autorización al Personero para ceder a la Junta de Acción Comunal del barrio San Antonio un lote ubicado en el sector, donde se construiría un puesto de salud en un plazo máximo de dos años, pues de no ser así, la parcela se devolvería al municipio.

15, agosto 16 de 1965: autorización a la Secretaría de Obras Públicas para demarcar, de acuerdo con el criterio de dicha entidad, un campo deportivo en el barrio San Antonio.

5, noviembre 28 de 1966: enajenación de un lote que se había otorgado al albergue infantil Macarena para la construcción de un parque, pues la institución no cumplió el destino original.

7, junio 10 de 1967: autorización para la adquisición de un lote en el barrio El Topo, donde se construiría la escuela Centenario de Niñas.

Figura 38. Página correspondiente al presupuesto de inversiones de 1967,  
adjunto al Acuerdo 16 de diciembre 4 de 1967

| SUB-PROGRAMA VII - 2.     |               |                      |                 |      |   | # 34      |
|---------------------------|---------------|----------------------|-----------------|------|---|-----------|
| <u>INVERSION DIRECTA.</u> |               |                      |                 |      |   |           |
| DISTRIBUCION DE GASTOS.   |               |                      |                 |      |   |           |
| NORMA LEGAL               | Perso<br>nal. | <u>C L A V E S .</u> |                 | Art. | Naturaleza del Gasto.                                 | 1,968     |
|                           |               | Econó-<br>mica.      | Funcio-<br>nal. |      |   |           |
|                           |               |                      |                 |      | <u>SERVICIOS PERSONALES.</u>                          |           |
|                           | 25            | 101                  | A1              | 116  | Sueldo Personal de Nómina.                            | 230,664   |
|                           |               |                      |                 |      | <u>PREVISION SOCIAL.</u>                              |           |
| Acdo. 6/67                | 25            | 102                  | C13             | 117  | PRIMA DE NAVIDAD.                                     | 19,222    |
|                           |               |                      |                 |      | <u>INVERSIONES.</u>                                   |           |
|                           |               |                      |                 |      | a). <u>CONSTRUCCIONES EN TUNJA.</u>                   |           |
|                           |               | 430                  | D17             | 118  | Puente en la Carrera 12 Calle 8a.                     | 6,000     |
|                           |               | 465                  | D17             | 119  | Muro de Contención Barrio San Laureano.               | 5,000     |
|                           |               | 473                  | D19             | 120  | Alcantarillados Bosque de la República.               | 3,000     |
|                           |               | 460                  | C15             | 121  | Casa del Vivero.                                      | 5,000     |
|                           |               | 447                  | C12             | 122  | Escuela Barrio del Carmen.                            | 25,000    |
|                           |               | 447                  | C12             | 123  | Cerramiento en ladrillo Concentración Ken<br>nedy.    | 5,000     |
|                           |               | 447                  | C12             | 124  | Ampliación Escuela Piloto.                            | 15,000    |
|                           |               | 447                  | C12             | 125  | Ampliación Escuela Centenario.                        | 10,000    |
|                           |               | 447                  | C12             | 126  | Reconstrucción Cocinas-Comedores Plaza<br>de Mercado. | 200,000   |
|                           |               | 447                  | C12             | 127  | Central de Buses. (Empréstito)                        | 1'000.000 |
|                           |               | 447                  | C12             | 128  | Remodelación Hotel Centenario. (Empréstito)           | 200,000   |
|                           |               |                      |                 |      | P A S A :   |           |

Fuente: Archivo Concejo Municipal de Tunja



## 6.1 HOSPITALES Y CENTROS DE SALUD

Para la construcción de un nuevo hospital, el Acuerdo 6 de abril 30 de 1971 autorizó la venta de terrenos de propiedad del municipio que ocupaban la plaza de ferias y el matadero. Ese mismo año, el nro. 813 del *Diario de Boyacá* (noviembre 12) informó que el Ministerio de Salud había firmado el acta para la construcción del centro de salud. Sin embargo, no hubo avance alguno en esta obra durante el periodo.

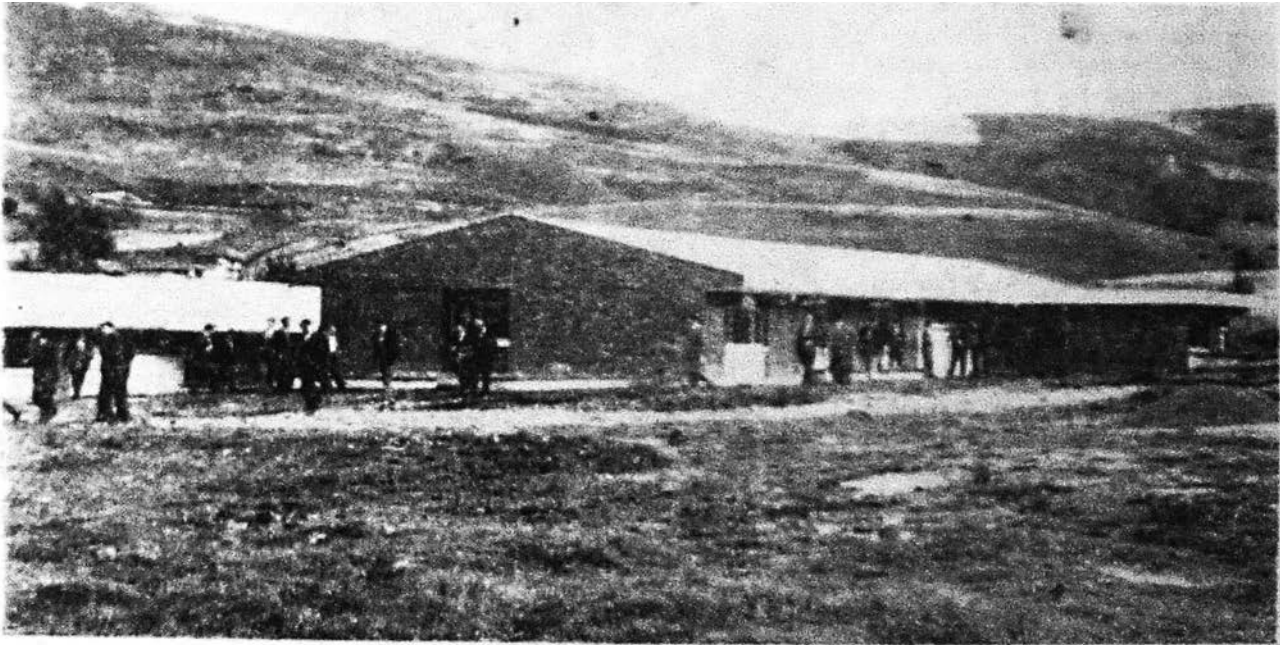
Por su parte, el hospital Psiquiátrico fue ampliado mediante los nuevos pabellones construidos por la Gobernación e inaugurados en 1967. Este centro asistencial estaba ubicado al sur, en una antigua casa de hacienda aislada de la ciudad.

**Figura 39. Nuevos pabellones tras la ampliación del hospital Psiquiátrico de Tunja en 1967**



Fuente: aerofotografía IGAC

Figura 40. Pabellones realizados por la Gobernación para ampliar el hospital Psiquiátrico de Tunja



*TUNJA: Aspecto parcial de los tres pabellones con capacidad cada uno para 25 enfermos construídos por la Beneficencia de Boyacá para ampliar el Hospital Psiquiátrico de esta ciudad.*

*En la semana pasada se llevó a cabo la entrega de las edificaciones por parte del Sindico de la Beneficencia al Dr. Lucio La-Rotta, Director del Hospital Psiquiátrico "La Pepita". Al acto asistieron numerosas personalidades de la ciudad y destacados funcionarios del Ministerio de Salud  
(Foto DIARIO DE BOYACA)*

Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 690, junio 7 de 1967, p. 1)

Asimismo, el Instituto Colombiano de Seguros Sociales inició la construcción de su sede, según lo reportó el *Diario de Boyacá* en su edición 706 (octubre 17 de 1967).

## 6.2 AEROPUERTO Y TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El aeropuerto, iniciado en el periodo anterior, no se concluyó en este, a pesar de que la Gobernación, a través de traslados presupuestales en 1958, 1959 y 1961, asignó recursos para su ejecución. Así lo refirió *El Boyacense* en varias de sus ediciones (2700, mayo 24 de 1958; 2731, diciembre 12 de 1958; 2767, octubre 23 de 1959; 2787, marzo 15 de 1961 y 2813, septiembre 9 de 1961).

En cuanto al terminal de transportes, el Plan Piloto de 1958 recomendó trasladar el que funcionaba por medio de agencias en inmediaciones de la plaza de mercado central. En 1961, el Acuerdo 7 del 6 de julio (Figura 41) autorizó al Alcalde para contratar la realización de planos y presupuestos destinados a la Central de autobuses interurbanos, dentro de las condiciones señaladas por el Plan. Tras años más tarde, el *Diario de Boyacá* lideró una campaña orientada a que en el traslado al nuevo sitio, considerado por demás favorable, se incorporara una reglamentación previa para asegurar un buen funcionamiento, pues

lo hecho hasta el momento (locales incómodos y mal habilitados) había sido inadecuado y causaba especulación en la zona.

Así, mediante el Acuerdo 4 del 27 de febrero de 1964 se contrató la nueva obra con la Compañía Colombiana de Coordinación<sup>33</sup>. Entre lo pactado se incluía la elaboración del proyecto y se concedía la explotación por 10 años, después de los cuales el municipio pasaría a ser propietario. El Acuerdo 3 de mayo 31 de 1965 autorizó nuevamente al Alcalde para obtener el empréstito necesario para los trabajos, que en definitiva no se ejecutaron debido a una presunta estafa del contratista<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Con la que también se contrataron otras obras (centro comercial, fábrica de abonos y matadero).

<sup>34</sup> En el Archivo Municipal de Tunja se conservan documentos que dan cuenta de graves problemas con este contrato, como también de acusaciones a funcionarios de la Alcaldía. El contratista, un alemán de apellido Rolus, fue declarado reo ausente por estafa a Tunja.



Figura 41. Acuerdo 4 de 1964 (detalle) relacionado con la negociación del municipio y la compañía CCC para construir centro comercial, matadero, terminal y fábrica de abonos orgánicos

A C U E R D O :

ARTICULO PRIMERO.- Autorízase al Ejecutivo Municipal, para contratar con la Compañía Colombiana de Coordinación Ltda. "C.C.C." Colombo-Alemania, las siguientes obras: Un Centro Comercial o Supermercado, una Fábrica de Abonos Orgánicos, Una Central de Buses y un Matadero dentro del perímetro Urbano.

ARTICULO SEGUNDO.- El Centro Comercial, se hará dentro del siguiente plan: El Municipio de Tunja, aportará el lote para dicha construcción en el terreno de su propiedad en la Calle 21 con Carreras 13 y 14, denominada "El Hoyo". La Corporación aportará la inversión total para la construcción y financiación de la obra, quedando el Municipio, obligado a hacer una concesión por diez (10) años, como forma de amortización para poder pagar así, la inversión hecha por la empresa. Al vencimiento de la concesión, la obra pasará a ser propiedad del Municipio, quedando ésta, libre de los compromisos que con anterioridad haya celebrado el Ejecutivo Municipal.

P A R A G R A F O.- El Municipio, no podrá, establecer competencia del mercado, durante el tiempo de concesión estipulado en el Artículo Segundo del presente Acuerdo.

ARTICULO TERCERO.- La Fábrica de Abonos Orgánicos se hará dentro de la siguiente negociación: el Municipio aportará un terreno de tres (3) hectáreas y la Corporación construirá la Fábrica con su propio capital, teniendo la citada Entidad, derecho a una concesión de manejo como también usufructo por veinte (20) años. El Municipio durante el término de la concesión, tendrá derecho a una regalía que se estipula así: durante los diez (10) primeros años, el 5% de su renta bruta, durante los restantes diez (10) años será aumentada la regalía a un 10% de su renta bruta. Terminada la concesión la Corporación entregará al Municipio la Fábrica con sus construcciones locativas, maquinaria y en completa producción para que el Municipio, de esa fecha en adelante, disfrute de la propiedad que revertirá pasado el tiempo de la negociación.

ARTICULO CUARTO.- La Central de Buses, podrá contratarse su construcción en la forma siguiente: el Municipio aportará el lote de una hectárea y contratará la elaboración de planos con la Corporación, costo que irá a cargo del Municipio. Una vez construida la Central el Municipio, dará a la Corporación una concesión por diez (10) años con el fin de poder amortizar a la Corporación el capital invertido para dicha construcción.

P A R A G R A F O : Durante el periodo de la concesión, la Corporación dará al Municipio, después de cuatro (4) años una regalía que será de un 5% sobre la renta bruta y terminados los diez (10) años de la concesión el Municipio pasará a ser propietario de la Central de Buses.

ARTICULO QUINTO.- La construcción del Matadero se hará así: el Municipio, dará un lote de una hectárea y a la vez facilitará con sus propios fondos, la construcción, tanto de la parte locativa, como también de la postura de la maquinaria.

Fuente: Archivo Concejo Municipal

### 6.3 PLAZAS DE MERCADO Y DE FERIAS

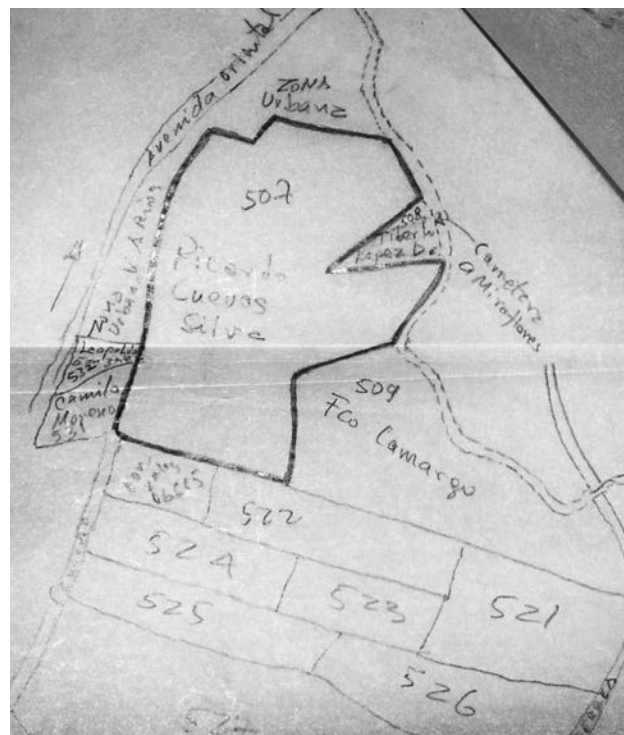
El Plan Piloto recomendó la construcción de una nueva plaza de mercado al sur, ya que la existente estaba en mal estado, su capacidad era insuficiente y al carecer de servicios sanitarios adecuados, motivaba el uso como retretes de los lotes vecinos. Respecto a la plaza de ferias, su traslado fue considerado una necesidad pues el lugar donde se ubicaba era una zona residencial en desarrollo (AUA, 1958). Igualmente, en 1967 hubo descontento entre los comerciantes por otro traslado: el del mercado de cereales a un lugar denominado "Plaza del Grano", donde no existían condiciones apropiadas de higiene e infraestructura para esta actividad (Figura 43).

El Acuerdo 6 del 17 de julio de 1970 autorizó al Alcalde la pignoración de un bono cívico denominado "Pro Industrialización y Desarrollo" (creado por el Acuerdo 8 de marzo 12 de ese mismo año), el cual tenía diferentes finalidades: ampliar el programa de iluminación, incrementar el fondo de pavimentación, financiar la construcción de la central de buses y de la plaza de mercado. Para esta última obra, al igual que para los trabajos de la plaza de ferias y el matadero, se declaró de utilidad pública un predio denominado San Pedro, de propiedad de Ricardo Cuevas Silva y situado al sur, en la vereda de Runta por la vía a Miraflores (ver Figura 42).

Posteriormente, el Acuerdo 6 de abril 30 de 1971 dio vía libre al Alcalde para vender el lote

ocupado por la Feria. De este modo, se buscaba obtener recursos que permitieran atender las recomendaciones del Plan y edificar la nueva plaza de ferias, el mercado de la papa y el matadero en los terrenos escogidos para tal fin cerca del retén sur. A pesar de estos planes, solo hasta 1976 se registran noticias de la real iniciación de los trabajos en lo que se conocería como Complejo de Servicios del Sur.

**Figura 42. Levantamiento del predio de Ricardo Cuevas, declarado de utilidad pública, para construir allí una plaza de ferias y una plaza de mercado**



Fuente: Archivo Consejo Municipal



Figura 43. Noticia sobre el traslado de la Plaza del Grano



LA PLAZA DEL "GRANO". Se llama, si es que se puede bautizar así a este reducto mal oliente donde la administración municipal trasladó el mercado de cereales. Sin ninguna comodidad, sufriendo las pestilentes emanaciones del muladar que se extiende al rededor del hueco número dos, vendedores y compradores han sido afrentados por el gobierno municipal enviándolos a ese lugar, para comprar y vender alimentos. Las protestas de los comerciantes no han tenido ningún eco. Y mientras tanto el tren administrativo sigue su marcha. (Foto Diario de Boyacá),

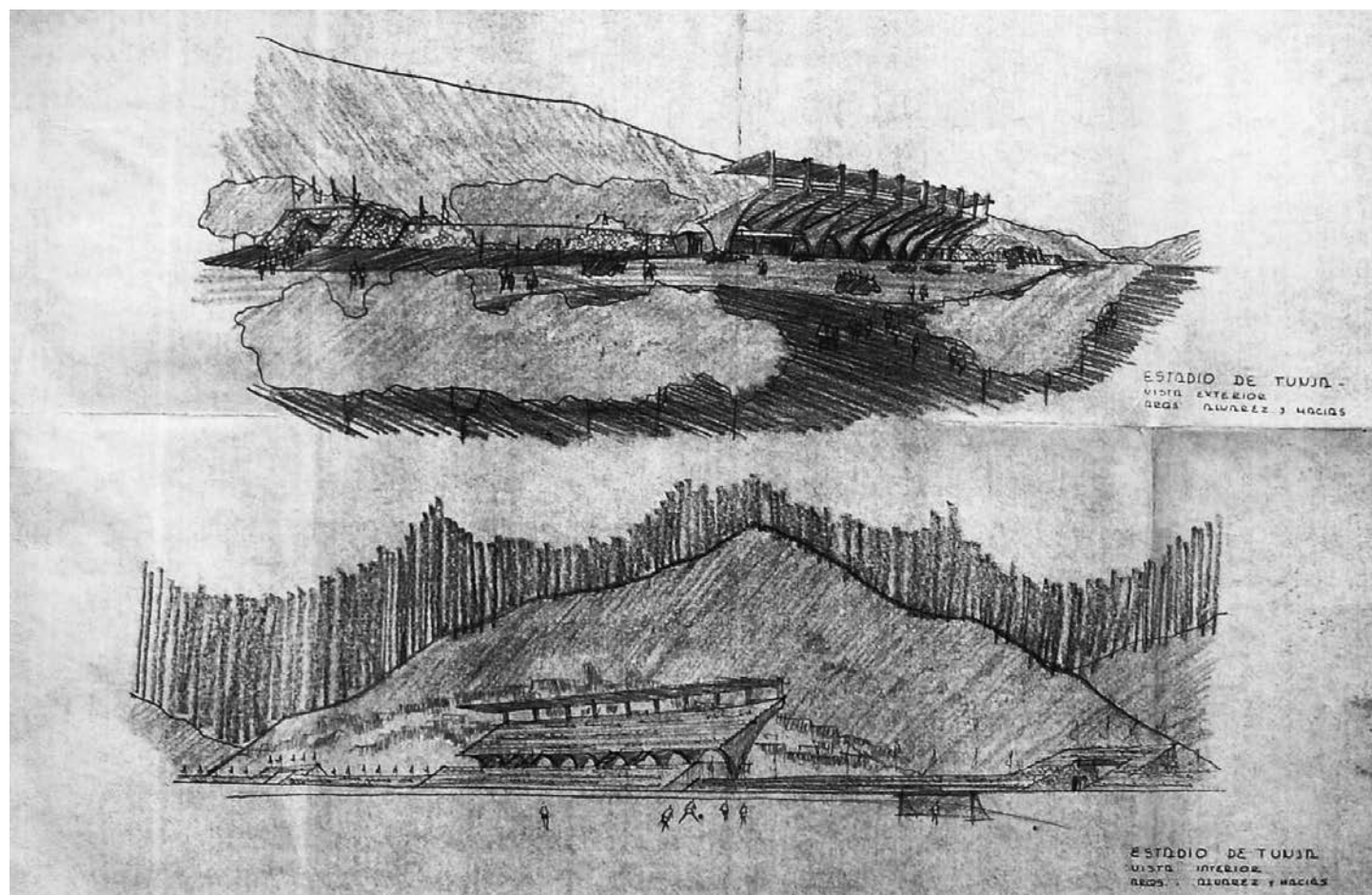
Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 693, julio 4 de 1967, p. 1)



## 6.4 INSTALACIONES DEPORTIVAS

En la Ordenanza 16 de 1947 se contempló la construcción del estadio, lo cual no se concretó en aquel entonces. El Plan Piloto planteó su realización en el lugar previamente asignado y aunque tampoco se hizo realidad entre 1958 y 1973, al menos se trazó el perímetro de la pista atlética.

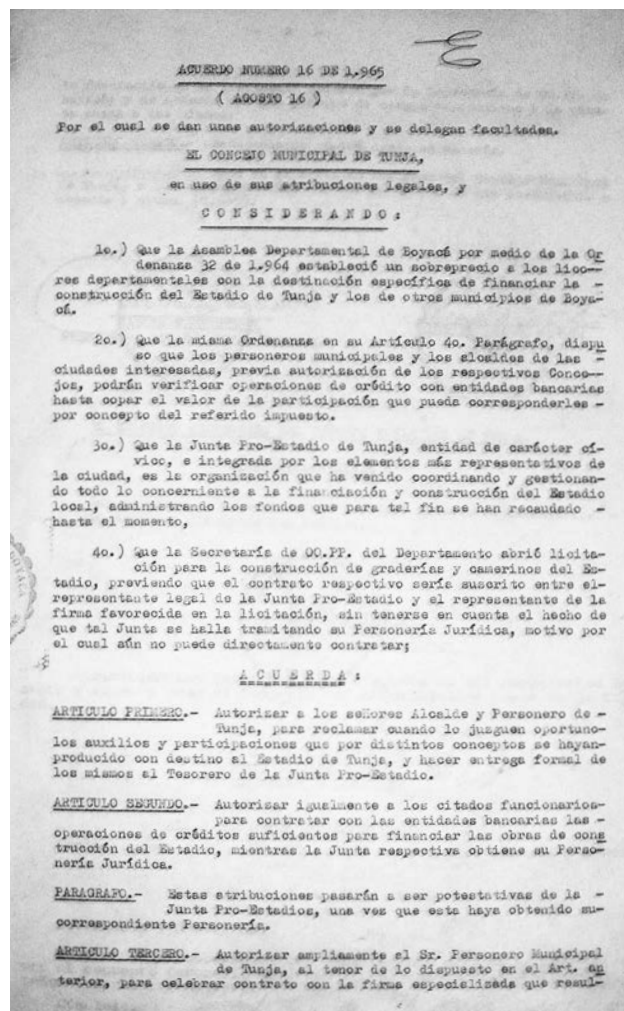
Figura 44. Proyecto para el estadio de Tunja



Fuente: Planoteca del Archivo Departamental

Ciertamente, sí se pretendió construir este equipamiento por medio de un complejo proceso en el que se acudió a fuentes heterogéneas de financiación y se constituyó una Junta Pro-estadio, encargada de recolectar los diversos fondos, entre los cuales se encontraban algunos provenientes de las rentas departamentales<sup>35</sup> y municipales. Gómez y Medina (2002) recuerdan la "marcha del ladrillo", certamen cívico a favor del estadio realizado el 5 de septiembre de 1964. Finalmente, la Secretaría de Obras Públicas Departamentales abrió la licitación correspondiente y el Acuerdo 16 de agosto 16 de 1965 (Figura 45) autorizó la celebración del contrato con quien resultase favorecido. Incluso, el nro. 41 del *Nuevo Boyacá* (febrero de 1968) mencionó que la terminación de este escenario y de las villas olímpicas de Tunja, Duitama y Sogamoso, con ocasión de la celebración del aniversario 150 de la Batalla de Boyacá, era considerada prioritaria.

Figura 45. Acuerdo 16 de 1965 (detalle) orientado a recuperar recursos para el estadio en Tunja



Fuente: Archivo Concejo Municipal

<sup>35</sup> Jorge Sánchez Rojas, secretario de Obras Públicas del departamento, declaró en el nro. 21 del *Nuevo Boyacá* (noviembre de 1964) que con un incremento a la renta de licoreros se construiría el estadio.

Sin embargo, la misma prensa local denunció en 1967 el abandono de los trabajos emprendidos. De hecho, en una aerofotografía de 1973 solo se distingue la pista atlética, pero no graderías ni otros elementos requeridos para su utilización.

**Figura 46. Pista del estadio en su estado de avance en 1973, construida sobre la vía al aeropuerto**



Fuente: aerofotografía IGAC

Un coliseo cubierto, en las inmediaciones del estadio, fue otro escenario que se calificó como necesario. No obstante, dado el abandono de tantas obras, el nro. 677 del *Diario de Boyacá* (febrero 20 de 1967) cuestionó el posible inicio de un proyecto más sin contar con los recursos para terminarlo.

Hubo otras iniciativas. El Acuerdo 15 de agosto 16 de 1965 proyectó un campo deportivo para el barrio San Antonio, en tanto la Ordenanza

18 de noviembre 21 de 1967 ordenó auxilios al Club de Tiro, Caza y Pesca para la construcción de canchas, tal como quedó consignado en el nro. 3115 de *El Boyacense* (enero 12 de 1968).



## 6.5 ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS

El presidente Gustavo Rojas Pinilla impulsó las obras de infraestructura de la sede en Tunja de la Universidad Pedagógica, institución que desde entonces y tras convertirse en UPTC, ha actuado como polo de crecimiento para todo su entorno al norte de la capital boyacense. Aunque no creció en términos de edificaciones a lo largo del periodo, los tratamientos de arborización desarrollados dentro de su extensa

propiedad configuraron su carácter de reserva ecológica. En contraste, un caso más de negligencia afectó la educación regional: la construcción de las instalaciones previstas para la Normal de Señoritas fue suspendida, luego de detectarse fallas que hacían inviable la continuidad de las labores (Figura 47). A pesar de la adversidad, hubo esfuerzos por rescatar y terminar el proyecto (Figura 48).

Figura 47. Noticia sobre dificultades en la construcción de la Normal Femenina



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 694, julio 11 de 1967, p. 1)

El Fondo de Edificaciones Escolares de Boyacá fue creado mediante el Decreto 80 del 18 de febrero de 1958 para la construcción de nuevos equipamientos educativos. A lo largo del periodo, el alto déficit de edificaciones llevó a que peligrosamente se ocuparan casas viejas para esta clase de planteles. En aras de superar la situación, la Gobernación concedió distintos auxilios y expidió varias disposiciones:

- La Ordenanza 28 de noviembre 26 de 1960 autorizó una escuela en el barrio Santa Lucía, con planos elaborados por la sección de Arquitectura y Construcciones de la Secretaría de Educación Departamental.
- Ordenanza 22 de enero 12 de 1961, para la conversión del antiguo penal en Colegio Boyacá.
- Ordenanza 26, también de enero 12 de 1961, que auxilió al Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) para la construcción de un centro formativo.
- La Junta de Acción Comunal del barrio El Topo logró un pequeño auxilio departamental para comprar el lote destinado a la Escuela Femenina. El nro. 680 del *Diario de Boyacá* (marzo 13 de 1967) señaló que dicha agrupación completó recursos por beneficencia para ejecutar la obra.
- En el nro. 3146 de *El Boyacense* (noviembre 26 de 1968) se mencionó la autorización de un auxilio durante cinco años (a partir de 1969) para la edificación del colegio de bachillerato Silvino Rodríguez.
- Construcción del colegio INEM, sobresaliente obra promovida por el Instituto

Colombiano de Construcciones Escolares (ICCE), localizada en inmediaciones del barrio Paraíso, al sur de la ciudad, cerca de nuevas urbanizaciones de promoción pública. Su aviso licitatorio se publicó en el *Diario de Boyacá* (nro. 795, marzo 17 de 1971) (Figura 50).

• **Figura 48. Noticias sobre posibles soluciones para la construcción de la Normal Femenina**



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 698, agosto 18 de 1967, p. 1)

**Figura 49. Colegio INEM frente al barrio Paraíso, construido por el ICT**



Fuente: aerofotografía IGAC



Figura 50. Aviso de licitación para la construcción del colegio INEM por parte del ICCE

1971, AÑO DE LAS CONSTRUCCIONES Y DOTACIONES ESCOLARES



MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL  
INSTITUTO COLOMBIANO DE CONSTRUCCIONES ESCOLARES

# LICITACION INTERNACIONAL

C-71-007 BOYACA

## CONSTRUCCION DEL INSTITUTO NACIONAL DE EDUCACION MEDIA DIVERSIFICADA (INEM) "CARLOS ARTURO TORRES" DE TUNJA



**INFORMACION**

1o El ICCE abrirá la Licitación Internacional para la construcción por cantidad de obra a precios unitarios del Instituto Nacional de Educación Media Diversificada, INEM, Carlos Arturo Torres, en la ciudad de Tunja.

2o Área Construida Aproximada: 10.500 mts.2  
Valor Aproximado con Obras Exteriores: \$ 11'000.000.00

3o Podrán tomar parte en esta Licitación las firmas de Colombia y demás países miembros del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, IBRF, y de Suiza, que estén inscritas en el Instituto Colombiano de Construcciones Escolares, ICCE, antes del 26 de Abril del año en curso, en los siguientes grupos:

- 3-1. Categorías "A" y "B" del Registro de inscripciones del Instituto Colombiano de Construcciones Escolares, ICCE.
- 3-2. Firmas asociadas que se inscriban especialmente para la Licitación de los Institutos Nacionales de Educación Media Diversificada, INEM, y que cumplan los requisitos exigidos.
- 3-3. Firmas extranjeras que se inscriban especialmente para la Licitación de los Institutos Nacionales de Educación Media Diversificada, INEM, y cumplan los requisitos exigidos.

**NOTA:**  
Las firmas que deseen participar en esta Licitación deben llenar como requisito indispensable, el haber construido una obra de más de 5.000 mts.2

4o Los pliegos de cargo se entregarán desde el lunes 22 de Marzo, a las 8:30 a. m. hasta el 26 de Abril, en la División de Licitaciones (Oficina 214) del Instituto Colombiano de Construcciones Escolares, ICCE, en el edificio del Ministerio de Educación Nacional, Centro Administrativo Nacional (CAN), en Bogotá, y en las Oficinas de la Gerencia Seccional de Tunja.

5o El valor de los pliegos de cargo es de: \$ 2.500.00, no reembolsables.

6o Cierre de la Licitación y apertura de pliegos: el día 5 de Mayo de 1971 a las 10 a. m. en la Gerencia Seccional de Tunja, Edificio de la Inspección, Oficina 708.

7o Las Propuestas deberán depositarse personalmente en la Urua. Este INEM ofrecerá 1.000 nuevos cupos en doble jornada, para alumnos y alumnas de Enseñanza Media.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL  
INSTITUTO COLOMBIANO DE CONSTRUCCIONES ESCOLARES



Construimos para educar al pueblo!

FRENTE SOCIAL  
OBJETIVO:  
el pueblo



Fuente: Diario de Boyacá (nro. 795, marzo 17 de 1971, p. 2)

Vale la pena volver al caso de la Normal Femenina, pues se trata de una de las obras más relevantes del periodo en razón a su localización periférica y dimensiones, pero también por los numerosos problemas suscitados durante su construcción.

El lote en las inmediaciones de la Universidad Pedagógica fue adquirido en 1963 y al año siguiente el Ministerio de Educación aprobó el contrato respectivo, con fondos de la Alianza para el Progreso<sup>36</sup>, tal como consta en el nro.

486 del *Diario de Boyacá* (enero 16 de 1964). Cuando los trabajos se abandonaron debido a graves fallas constructivas, el nro. 694 del *Diario de Boyacá* (junio 11 de 1967) denunció que gran parte de la responsabilidad recaía en la Gobernación al haber comprado un terreno a todas luces inadecuado, sin servicios públicos, alejado de la ciudad y con suelos inestables. A pesar de las recomendaciones en contra de la continuidad de la obra<sup>37</sup>, esta fue retomada y finalmente concluida.

**Figura 51. Aerofotografía de 1973 con las edificaciones correspondientes a la Normal Femenina y las obras de la urbanización San Rafael ligadas a la vía a Bucaramanga**



Fuente: aerofotografía IGAC

<sup>36</sup> Programa de ayudas para Colombia de la administración del presidente de EE.UU. John F. Kennedy.

<sup>37</sup> Para su continuación era necesario levantar costosos muros de contención. Por lo tanto, se veía más económico demoler lo hecho y empezar una nueva edificación.

**Figura 52. Instalaciones de la Normal Femenina en 2014**



Fuente: fotografía de Rolando Ávila, 2014

En la periferia también se destacó el local hecho por la Alianza para el Progreso en el barrio el Carmen, aunque el nro. 490 del *Diario de Boyacá* (febrero 13 de 1964) criticó su calidad.

Algunas edificaciones de promoción privada siguieron el modelo de situarse en puntos aislados, pero rodeados de extensas áreas abiertas. Estas fueron:

- El Seminario Mayor, ubicado en un lote al norte de la ciudad, cuya culminación fue impulsada por la curia.
- El colegio Emiliani, cercano al Seminario, iniciativa de otra comunidad religiosa.



**Figura 53. Seminario Mayor y colegio Emiliani, al norte de la zona industrial de Tunja en 1973**



Fuente: aerofotografía IGAC

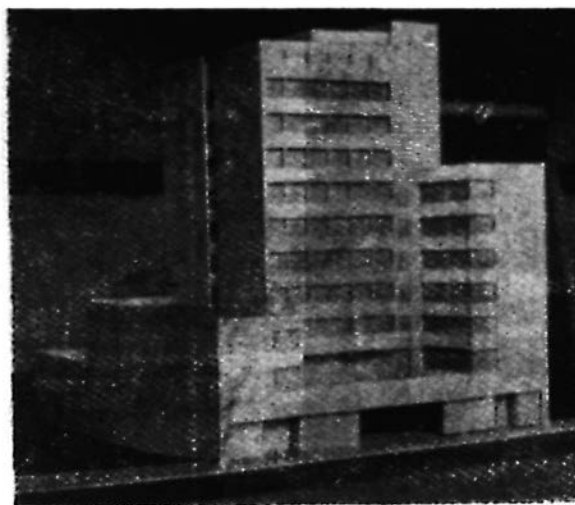
## 6.6 OTROS EQUIPAMIENTOS

El *Diario de Boyacá*, en sus ediciones 808 (septiembre 10 de 1971) y 810 (septiembre 27 de 1971) celebró la inauguración en el centro de la ciudad del Ley y el Tía, reconocidos almacenes comerciales por departamentos (Figuras 58 y 59). Asimismo, en el centro se presentaron intervenciones no muy afortunadas. Así sucedió con los nuevos edificios de estética enmarcada en el Movimiento Moderno, los cuales se erigieron a costa de la demolición de edificaciones patrimoniales. Un ejemplo es el hotel en el antiguo claustro de San Francisco, proyecto sobre el que también el *Diario de Boyacá* publicó una nota de inconformidad por su abandono (nro. 489, febrero 7 de 1964). Finalmente, en el primer número de Hunza (julio de 1968) apareció el aviso de la licitación, abierta entre el 1 y el 30 de agosto de aquel año por la beneficencia de Boyacá, para la construcción definitiva de la estructura con un área de 13000 m<sup>2</sup>.

Por otra parte, el edificio de la Beneficencia en la plaza de Bolívar fue el objeto de una inconclusión más (Figuras 54 y 55) y en el nro. 706 del *Diario de Boyacá* (octubre 17 de 1967) se dio a conocer la maqueta para otro edificio, el de Caja Popular Cooperativa (figura 56).

Fuera del centro histórico, en la por entonces periferia tunjana, el Club del Comercio fue establecido en las inmediaciones de la Avenida Norte. También se concibió como una edificación aislada, rodeada de espacios abiertos y de uso restringido para sus socios y clientes.

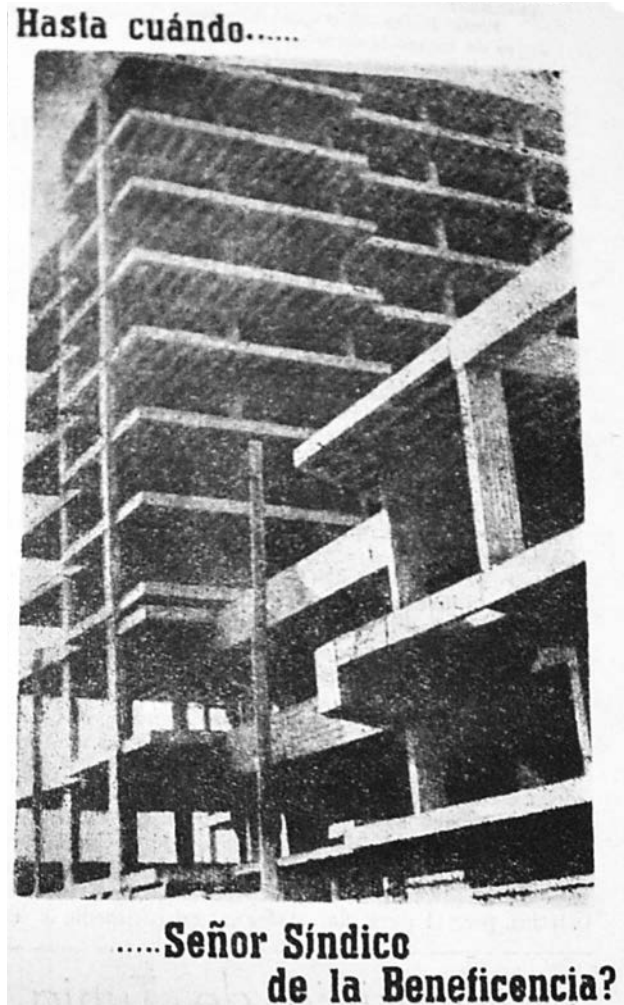
**Figura 54. Maqueta del proyecto de la Beneficencia a realizarse en la Plaza de Bolívar**



**TUNJA: Maqueta del edificio que la Beneficencia del Departamento construirá en el costado sur de la Plaza de Bolívar. (Foto. DIARIO DE BOYACA).**

Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 488, enero 30 de 1964, p, 1)

Figura 55. Edificio inconcluso de la Beneficencia de Boyacá, objeto de denuncias del *Diario de Boyacá* en 1971



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 811, octubre 20 de 1971, p. 1)

Figura 56. Maqueta del proyecto del edificio de la Caja Popular Cooperativa y aviso de licitación de las obras del hotel Centenario



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 706, octubre 17 de 1967, p. 1)



Figura 57. Inauguración de los almacenes Tía y avisos publicitarios relacionados



Fuente: Diario de Boyacá (nro. 810, 27 septiembre de 1971, p. 2)

Figura 58. Avisos relativos a la puesta en funcionamiento del almacén Ley

**DIARIO DE BOYACA**  
 POR LA DEFENSA DE BOYACA PARA EL PROGRESO DE COLOMBIA

Impresores: EDITORA BOYACA LTDA. Calle 19 No. 13-31 Tel. 22-33 TUNJA  
 Tunja - Duitama - Solesmeso - Martes 31 de Agosto de 1971 - Resolución No. 0200 de 1957. Minguobierno - No. 807 - Valor \$0.30

**ALMACEN "LEY" ABRE SUS PUERTAS A LA CIUDADANIA TUNJANA**

DIARIO DE BOYACA, registra complacencia por la apertura en Tunja de un almacén de la cadena Ley. Por el caso enumerar, no se había establecido antes en Tunja este almacén, como había sido visto el querer de sus propietarios. Pero hoy al celebrar nuestra ciudadanía, para las gentes de los dos pueblos vecinos y, desde luego, para la cadena, para sus directivos y empleados.

**La Noticia de Ayer**  
 "Para nosotros la revolución no se destruye y arrasar con todo. En aprobarse-agregó la mujer del pasado, que los hombres o los sectores políticos hicieron, y al mismo tiempo poner el empuje necesario para construir sobre la almeida del ayer, los pedales del mañana". (Salvador Allende, Presidente de Chile, en su discurso pronunciado en el Consejo Municipal de Bogotá.)

**UN MES DE SERVICIO CUMPLE HOY SU ALMACEN LEY DE TUNJA**

**Reseña.**  
 Almacenes LEY es sociedad anónima. En la actualidad tiene 44 sucursales en las siguientes ciudades: Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cali, Cúcuta, Cartagena, Santa Marta, Sincelejo, Montería, Bucaramanga, Ibagué, Girardot, Pastora, Manizales, Armenia, Tunja, Popayán, Pasto, Palmira, Duitama, Villavicencio, Tenja y Huila.  
 Ocupa unos 5.000 empleados que gozan de todas sus prestaciones sociales. Son muchos los grandes y pequeños proveedores vinculados al LEY. Se puede decir que los Almacenes son la mejor vitrina que tiene la industria nacional.  
 El LEY vende más de 20.000 artículos en un 90% de fabricación nacional.  
 Los precios de la mercancía son módicos y están fijos y a la vista del público.  
 En la sección de Mercaderes vende artículos de primera necesidad casi al costo, para contribuir al mejoramiento de la vida.  
 El sistema de ventas es el autoservicio que ofrece más comodidad y libertad a la clientela. Mediante la especialización de sus compradores, el LEY asegura a su clientela la buena calidad de todos los artículos que vende.  
 El presidente actual de la compañía es el señor **TOMAS C. SANTAMARÍA**, hombre de empresa, muy dinámico y progresista.  
 El LEY recientemente inaugurado en TUNJA goza de la organización y características de los demás. Tiene más de 35 grandes secciones, entre las cuales se destacan: artículos alimenticios, ropa para toda la familia, cristal y loza, artículos de aluminio, juguetes, artículos para el aseo, útiles escolares, etc.  
 Tiene una cafetería muy confortable para venta de alimentos.  
 Este LEY ocupa alrededor de 120 personas todas de Tunja.  
 Consideramos muy importante la vinculación del LEY a una región que tanto promete.  
 El administrador del LEY de Tunja es el señor **JORGE DUSAN M.**

**Directivos actuales:**  
 Presidente: **TOMAS C. SANTAMARÍA A.**  
 Vicepresidente General: **JANE CARBALLI I.**  
 Vicepresidente Financiero: **ANTONIO MORA I.**  
 Vicepresidente Administrativo: **RODOLFO ESTRADA C.**

**Proyectos:**  
 El LEY proyecta abrir en las siguientes ciudades: SOLESMESO, PASTORAL, VILLA MERCEDES, DEBERY, BARRANQUILLA, CALI, etc.

**Datos históricos:**  
 El LEY se funda en el año 50 AÑOS. Su fundador fue el señor **LUIS ESTUARDO YRPES** de aquí salió el nombre LEY. El primer almacén que fundó se estableció en la ciudad de Barranquilla. En 3, crecieron y 1 año después el primer almacén se abrió en el local, situado cerca a la Plaza de San Nicolás.

**Riviera**  
 ROPA PARA HOMBRES  
 DISTINGUIDOS

**Montiel**  
 ROPA FINA  
 PARA DAMAS

**Pico Drill**  
 ROPA FUERTE  
 PARA NIÑOS

**Hogar**  
 SABANAS, FUNDAS Y  
 FRAZADAS

**COSECCIONE LA ULTIMA NOVEDAD DE LA MODA CON LOS AFAMADOS PATRONES PASO-A-PASO McCall's que ahora están a la venta en EN EL LEY**  
 Los patrones McCall's tienen a su alcance las más modernas ideas de la moda. Reservados y armonizados, diseñados que se pueden adaptar con total comodidad en nuestra tienda.  
 Y en el catálogo McCall's una variada selección de patrones, diseñados a todo color, incluyendo los patrones "QUICKES-QUE-SE-ANDEMAN-TEMPO", "QUICKES PARA PARTICIPANTE" que son muy fáciles de confeccionar, y los patrones patrones "SANTALANOS PARA QUITO".  
 Fabricar divertirse para vestir, para el y para toda la familia, con instrucciones paso-a-paso y la maravillosa Guía McCall de abbotaciones. Para costura simplificada y perfecta... con patrones McCall's.

**AHORRE TIEMPO Y DINE VISITANDO EL LEY PRIMERO**

Fuente: *Diario de Boyacá* (nros. 808, septiembre 10 de 1971, p. 1 y 809, septiembre 21 de 1971, p. 2)

## 6.7 INSTALACIONES INDUSTRIALES

El surgimiento de Acerías Paz del Río en el periodo anterior significó un gran fomento industrial. Si bien fue un proyecto regional, pues ninguna de las grandes infraestructuras construidas o planeadas se estableció en Tunja, la industrialización generada por esta planta se sintió en la ciudad y se vio como una expresión de progreso que le permitiera salir del atraso. Al respecto, la revista *Nuevo Boyacá* dio cuenta entre 1962 y 1970 del ambiente propicio para instalar una zona piloto regional, para lo cual proponía la puesta en marcha de instituciones como la filial en Boyacá de la Corporación Financiera Colombiana de Desarrollo Industrial.

El Plan Piloto advirtió que uno de los efectos de Paz del Río sobre la capital departamental era la "succión" de su población, razón por la cual era preciso tomar medidas para retener a sus habitantes. Como alternativa planteó la instalación de industrias, dado el potencial de Tunja para tal fin, pues a pesar del déficit en servicios públicos, contaba con facilidades culturales y educacionales, abundante mano de obra y un crecimiento en materia de vías de conexión (AUA, 1958). Así, se pensó en una amplia zona industrial en el extremo norte, en el mismo sitio donde, efectivamente, empezaron a instalarse infraestructuras en las cercanías a la línea de tren (Plano 20).

Los incumplimientos y retrasos no estuvieron ausentes en este frente. Un ejemplo fue la planta de semillas anunciada por la Caja

Agraria, para la cual se destinaron terrenos al norte de la ciudad pero que, como lo denunció el 8 de marzo de 1971 el *Diario de Boyacá* en su edición 794, solo contaba para tal fecha con una valla que la prometía (Figura 60).



**Figura 59. Comparativo del desarrollo de la zona industrial de Tunja entre 1958 y 1973**

**Zona Industrial en 1958**



**Zona Industrial en 1973**



Fuente: aerofotografías IGAC

Figura 60. Denuncia relativa a la demora en la construcción de una planta de semillas al norte de Tunja



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 794, marzo 8 de 1971, p. 1)

## 7. URBANIZACIÓN, CRECIMIENTO DE BARRIOS Y VIVIENDA

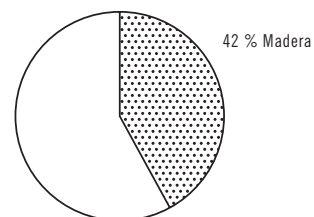
Al diagnosticar el problema de la vivienda, el Plan Piloto indicó que las necesidades anuales eran de 120 unidades, de las cuales el ICT construía aproximadamente 100. Aunque no parece un déficit mayor, la acumulación de los faltantes se convirtió en una seria complejidad. Igualmente, al destacar que la urbanización no podía desligarse de las obras de urbanismo, enfatizó en la necesidad de prestar atención

a la terminación del acueducto municipal; a la extensión adecuada y suficiente del alcantarillado; al suministro de luz y a una campaña de mejoramiento de las viviendas existentes al dotarlas de buenos pisos, mejoramiento de muros, adición de ambientes y la construcción de baños y sanitarios. En fin, al arreglo de las calles y de los alrededores de las zonas de habitación a los cuales esas viviendas están indisolublemente ligadas (AUA, 1958, p. 33).

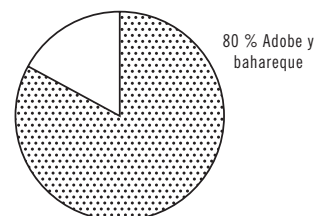
**Figura 61. Gráficas del estado de la vivienda según datos censales de 1951**

ESTADO DE LA VIVIENDA  
( Según censo de 1951 )

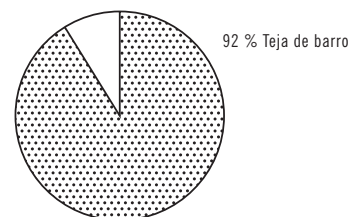
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN



PISOS

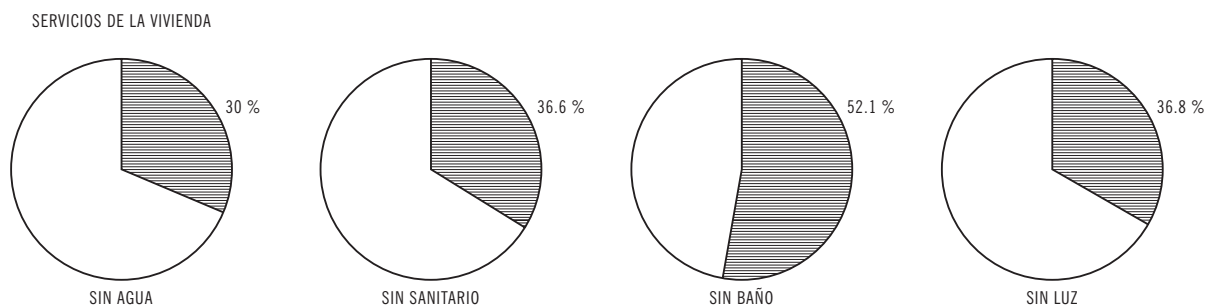


MUROS



TEJADOS





Fuente: Plan Piloto de Tunja (AUA, 1958, p. 32)

La figura 61 muestra el análisis del estado de la vivienda efectuado por AUA, conforme a los datos del Censo de 1951. Es importante subrayar la existencia de un 80% de muros en adobe y bahareque, al igual que la inmensa mayoría de cubiertas de barro. En servicios se perciben carencias considerables en agua, alcantarillado y luz eléctrica, pero en especial de baños en más de la mitad de las casas.

La urbanización a lo largo del periodo presenta evidentes diferencias, según sea la clase social a la que cada una se destina.

- La promoción privada dota de vivienda a quienes poseen mayores ingresos.
- La promoción pública, liderada por el ICT, hace lo propio con la clase media, los empleados y obreros asalariados.
- La clase social de menores ingresos soluciona sus problemas de forma espontánea y acude a organizaciones comunales y de beneficencia.

Parte de la problemática que Planeación Municipal tiene para el control del crecimiento de los barrios es la carencia de registros y de información planimétrica adecuada y suficiente. Al respecto, es notable la expedición de acuerdos, como el 11 del 18 agosto de 1967, orientados a subsanar estas falencias:

Artículo 1.- La oficina de Planeación Municipal debe llevar un registro de nombres de barrios y urbanizaciones.

Artículo 2.- Los nombres de los barrios deben corresponder a áreas consideradas en el plano de sectorización de la ciudad.

Artículo 3.- La designación oficial de nuevos barrios y el cambio de nombre no deben hacerse sin antes haber escuchado una asamblea de vecinos o las juntas cívicas convocadas para este efecto.

Artículo 4.- En ningún caso se permitirá darle nombre a nuevos barrios con las designaciones ya existentes.

Artículo 5.- La oficina de Planeación Municipal procederá a elaborar el plano de delimitación de los barrios.

## 7.1 LA VIVIENDA FORMAL

### 7.1.1 La promoción pública

El nro. 19 de la revista *Boyacá* (abril de 1959) denunció al ICT por demoras en las entregas de las viviendas, ausencia de control en la adjudicación y escasas iniciativas. Así resumía el medio esas irregularidades:

- Incumplimiento de sus compromisos con la ciudad al no haber construido su sede en el lote del antiguo teatro municipal.
- Falta de control y gerencia. Muchos adjudicatarios arrendaban al doble de lo que pagaban por cuotas de amortización, situación causante de especulación.
- Carencia de iniciativas, pues se limitaba a recaudar arrendamientos y amortizaciones pero en dos años no había efectuado obra alguna.
- Para la construcción del barrio Obrero se contaba con aportes municipales, pero la entidad no respondía por los que le correspondían.

Por su parte, el nro. 501 del *Diario de Boyacá* (abril 15 de 1964) recogió testimonios de la comunidad relacionados con retrasos injustificados en la entrega de 44 casas del barrio Maldonado, iniciadas desde 1962, sin que hubiese multas para los contratistas.

A pesar de estas fallas debe reconocerse la labor de la institución, pues entre 1958 y 1973 participó en la realización de 1786 soluciones

de vivienda, es decir, un promedio de 119 anuales en un lapso de 15 años (ver Plano 22 y Cuadro 13). Fueron 17 proyectos en distintas zonas de la ciudad, con un tamaño ponderado de 105 unidades por cada uno. Esta tarea motivó comentarios diferentes a los habituales, pues en lugar de críticas se elogió lo hecho, como se observó en el *Diario de Boyacá* en su nro. 806 del 22 de agosto de 1971 (Figura 62), al igual que en la edición siguiente del 31 del mismo mes (Figura 63). En esta última, se mencionaron varios avances: 191 casas de desarrollo progresivo en el barrio Bolívar, cada una por valor de \$33.500 y una cuota inicial de \$5000; la última etapa de El Paraíso (73 viviendas y cuota inicial de \$11.500); la construcción de 30 unidades en El Consuelo, con cuota de \$14.500; y la puesta en marcha de los primeros programas sin cuota inicial.





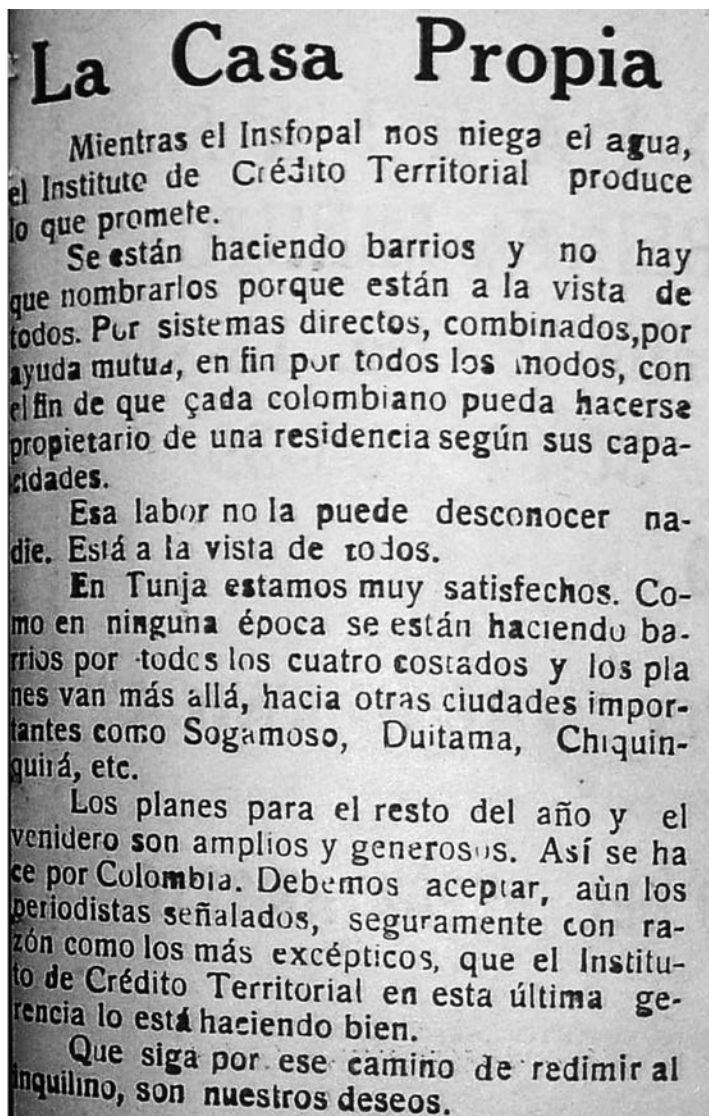
**Cuadro 13. Urbanizaciones de vivienda de promoción pública realizadas entre 1958 y 1973**

| ID    | Año       | Nro. de viviendas | Barrio                         | Ubicación    | Ubicación respecto a la ciudad existente |
|-------|-----------|-------------------|--------------------------------|--------------|--|
| 1     | 1970      | 446 <sup>38</sup> | Bolívar                        | Sur          | Aislada                                  |
| 2     | 1962      | 347               | Varios                         |              |  |
| 3     | 1960      | 236               | San Antonio                    | Suroriente   | Aislada                                  |
| 4     | 1966      | 234               | El Paraíso                     | Suroccidente | Aislada                                  |
| 5     | 1972      | 198               | Hunza                          | Sur          | Aislada                                  |
| 6     | 1969      | 65                | San Rafael                     | Noroccidente | Aislada                                  |
| 7     | 1972      | 60                | Aquimín                        | Sur          | Semiaislada                              |
| 8     | 1964      | 50                | Policía Nacional               |              |  |
| 9     | 1963      | 48                | Suárez Rendón                  | Sur          | Semiaislada                              |
| 10    | 1971      | 30                | Curía                          |              |  |
| 11    | 1966      | 20                | Comando Primera Brigada        |              |  |
| 12    | 1962      | 12                | Maldonado Calvo- Banco Popular | Norte        | Integrada                                |
| 13    | 1964      | 10                | Cooperativa ICT                |              |  |
| 14    | 1964      | 10                | Electrificadora de Boyacá      |              |  |
| 15    | 1965      | 10                | Ministerio de Hacienda         |              |  |
| 16    | 1971      | 10                | U. Central                     |              |  |
| 17    | Sin datos | Sin datos         | El Consuelo                    | Centro - Sur | Semiaislada                              |
| TOTAL |           | 1786              |                                |              |  |

Fuente: autora

<sup>38</sup> La cantidad total de viviendas se completó luego de 1973.

Figura 62. Reconocimiento a la labor del ICT por parte de la prensa local



Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 807, agosto 31 de 1971, p. 1)



Figura 63. Noticia de la inauguración de los barrios Consuelo, Bolívar y Paraíso en Tunja en 1971

## Nuevos barrios para Tunja y Sogamoso inauguró el "Inscredial"



**SOGAMOSO.** El Instituto de Crédito Territorial en el pasado fin de semana, entregó al servicio de la comunidad un barrio más en esta ciudad y dos en Tunja. En la gráfica, el gerente general del ICT en compañía de su esposa corta la cinta dando por inaugurado el barrio "Los Libertadores". (Foto DIARIO DE BOYACA).-

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p><b>TUNJA (P.B)</b> Dos barrios en Tunja y uno en Sogamoso inauguró el Instituto de Crédito Territorial. Los actos de Tunja se cumplieron el viernes 20 de agosto por la tarde y los de Sogamoso el sábado 21.</p> | <p>nal y sus empleados, el Gobernador y sus secretarios, los Alcaldes de Tunja y Sogamoso y otros invitados especiales.</p> <p style="text-align: center;"><b>CARACTERISTICAS</b></p> <p>En Tunja se dió al</p> | <p>de \$15 000,00 y 15 años para pagar el saldo.</p> <p><b>BARRIO EL CONSUELO</b></p> <p>Se dijo también que en Tunja se construyó el Barrio Central o El Consuelo que consta de 30 casas dentro del sistema "P2.</p> |
|--|---|---|

Fuente: *Diario de Boyacá* (nro. 807, agosto 31 de 1971, p. 1)

### 7.1.2 Urbanización San Antonio

Este es un ejemplo representativo de la vivienda F2 (Polígono unifamiliar) desarrollada por el ICT. Localizada al suroriente, consta de casas de una planta, ejecutadas de acuerdo con un plano tipo, cuyas ampliaciones posteriores posiblemente no estaban previstas en el proyecto

original. En total son 266 parcelas, de las cuales varias se reservaron para equipamientos como la iglesia, el centro de salud y el polideportivo, con una densidad de 33,6 parcelas por Ha. Las dimensiones de cada una son de 6,9 por 17,5 m, para un área de 120,75 m<sup>2</sup>.

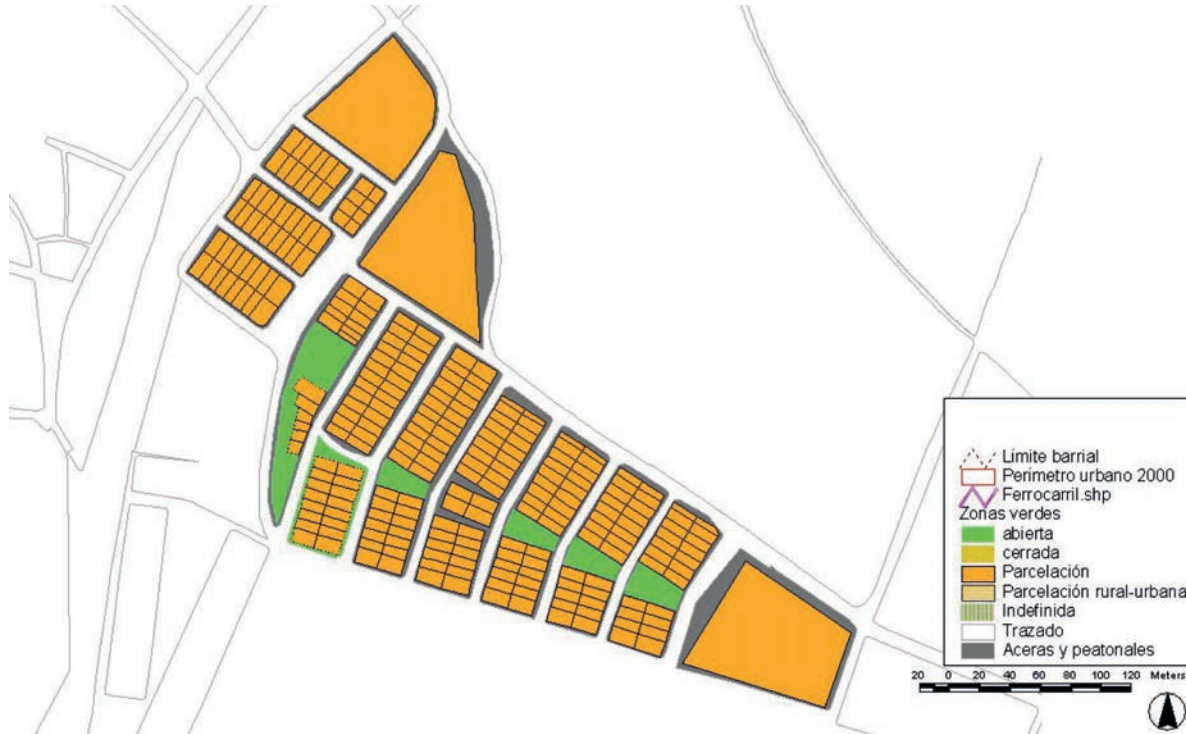
**Figura 64. Imágenes de la urbanización San Antonio**



Fuente: fotografías de Néstor Ruíz, 2005

En su morfología se evidencia la discontinuidad del tejido respecto a lo preexistente, aunque su alargamiento sugiere la adaptación a propiedades previas o a caminos antiguos. La ordenación del espacio abierto se caracteriza por fragmentos residuales de jardines y peatonales resultantes de giros de manzanas, pues sus calles se plantearon como abiertas y así permanecen. El trazado es reticular irregular, alejado de avenidas principales y diferenciado en su orientación de las vías preexistentes.

### Plano 23. Urbanización San Antonio: trazado y reparto del suelo



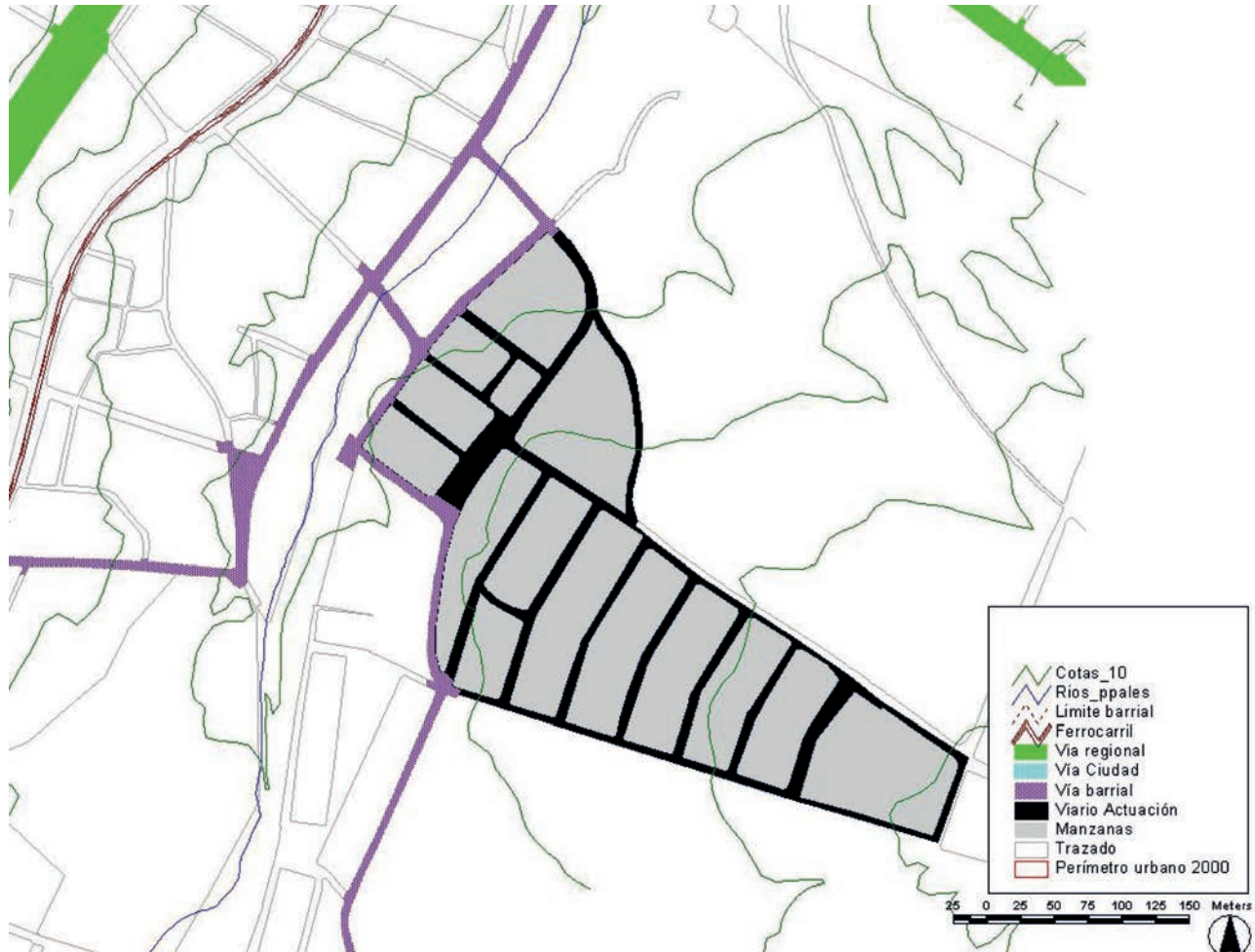
Fuente: autora

| Reparto del suelo |                                    | Ha   | %      |
|-------------------|------------------------------------|------|--------|
| Público           | Viarío                             | 1,6  | 20,3 % |
|                   | Aceras                             | 1,09 | 13,9 % |
|                   | Parcelas de equipamientos públicos | 0,98 | 12,4 % |
|                   | Zonas verdes públicas              | 0,46 | 5,8 %  |
| Privado           | Parcelas unifamiliares             | 3,16 | 40,1 % |
|                   | Parcelas multifamiliares           |      |        |
|                   | Parcelas de usos terciarios        | 0,59 | 7,5 %  |
|                   | Parcelas de uso industrial         |      |        |
|                   | Parcelas de equipamientos privados |      |        |
|                   | Zonas verdes privadas              |      |        |
|                   | Zonas sin desarrollo               | 0,2  | 3,5 %  |
| TOTAL ÁREA        |                                    | 7,88 | 100%   |



## Plano 24. Urbanización San Antonio: topografía y trama viaria

Pendiente de las vías principales: 6,1% (moderada); Pendiente de las vías secundarias: 3,5% (moderada)



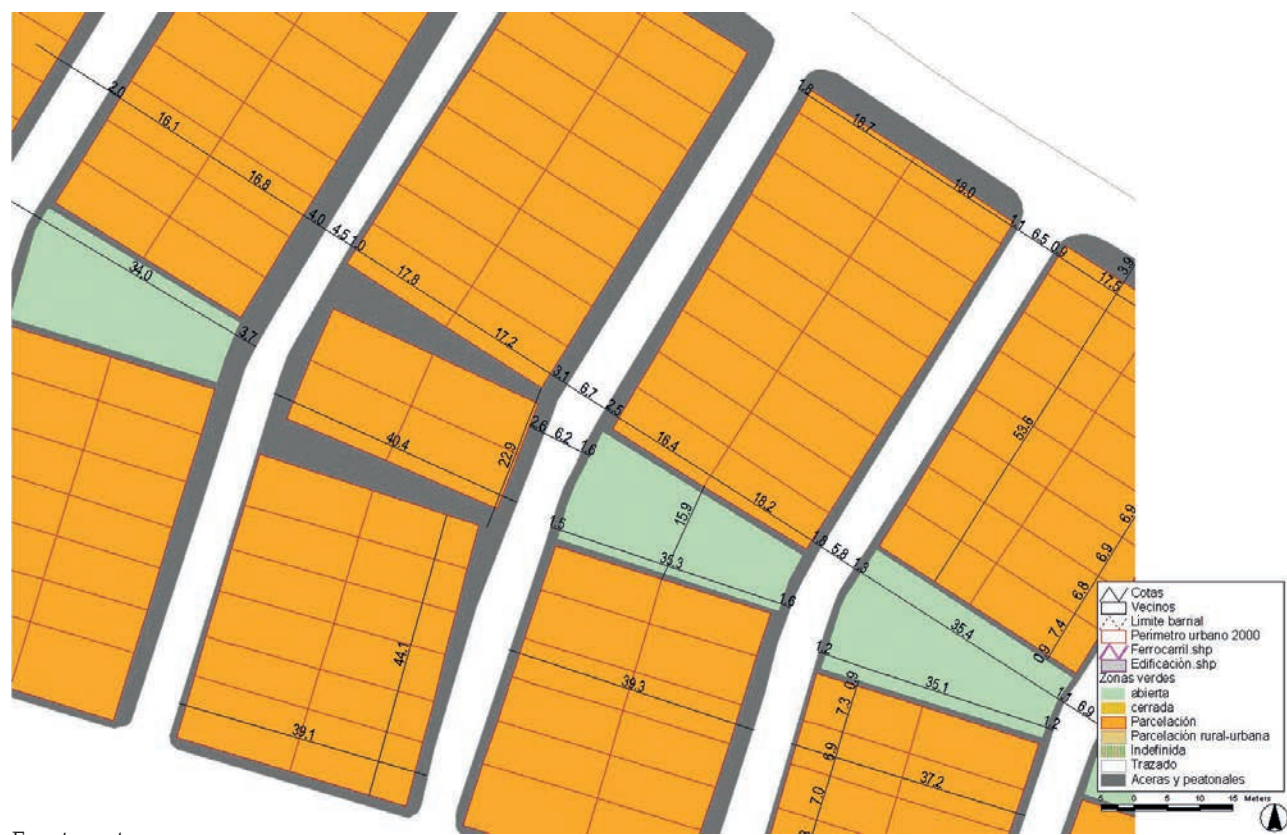
Fuente: autora

La lógica de configuración está marcada por la orientación de las casas al soleamiento, la preexistencia de caminos antiguos y de una parcelación rural que limita al barrio. En su origen no existían otros crecimientos, salvo los occidentales, correspondientes a urbanización informal. En consecuencia, San Antonio produce la expansión de la ciudad hacia el oriente y la superación de la barrera del río. Además,

origina desarrollos posteriores, como puede apreciarse en las aerofotografías históricas.

En el Plano 26 se aprecia la diferencia entre la configuración de las manzanas del entorno y las de la urbanización, pues al tratarse de promociones unitarias a cargo del Estado, en estas últimas se proyecta el máximo rendimiento de la parcela para ofertar la mayor cantidad de viviendas.

**Plano 25. Urbanización San Antonio: manzanas y parcelas, formas y dimensiones**



Fuente: autora



## Plano 26. Urbanización San Antonio: morfología y entorno al año 2005



Fuente: autora

Los proyectistas acudieron a un lenguaje indicativo del modelo social propuesto y pretendieron ser consecuentes con actuaciones precedentes del mismo carácter, dirigidas a clases desfavorecidas económicamente aunque con mayor capacidad para adquirir vivienda por medio de crédito. Se ensayó así una forma de equilibrio entre las necesidades sociales y un "estilo de vida" que agrupó a los asalariados y los convirtió en propietarios endeudados. De tal modo, la clase social de los residentes quedó claramente indicada, es decir, se produjo

una diferenciación social y económica del espacio. No hay evidencia para afirmar que el planeamiento urbano tuvo injerencia en la planificación de este barrio o de sus homólogos, pues la principal razón para desarrollarlo en el sitio donde se asentó fue la adquisición del predio en condiciones favorables, tanto para el comprador como para el promotor (Estado-ICT). Aun así, hay cierta correspondencia entre las UV del Plan Piloto y la ejecución de este proyecto.

**Figura 65. Evolución histórica comparativa del barrio San Antonio entre 1973 y 2005**

Trazado en el año 1973



Trazado en el año 2005



Fuente: aerofotografías IGAC, 1973 y 2005.

### 7.1.3 Urbanización Bolívar, primera etapa

En 1973 esta urbanización, de tipo F2 y promovida a través del ICT, había desarrollado su primera etapa. Localizada al suroccidente en terrenos de considerable pendiente, está conformada en su mayoría por viviendas ubicadas en parcelas, las cuales se organizan de forma

diagonal a la calle para producir espacios triangulares que son usados como antejardines al frente de las casas, y en varios casos, encerrados o cubiertos. Así se mejora la sensación de amplitud en las calles más estrechas, en especial las semipeatonales.



Figura 66. Imágenes del barrio Bolívar en 2007

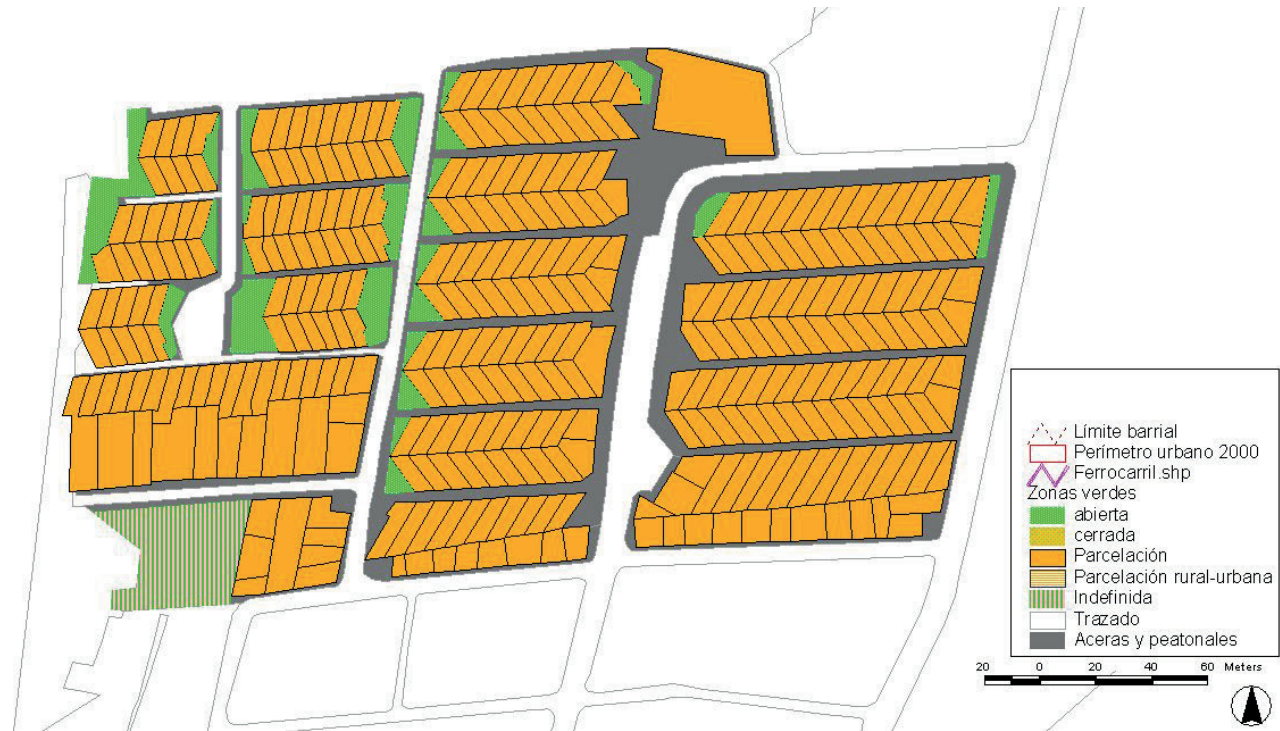


Fuente: fotografías de Judith Remache y Wilson Álvarez, 2007

Su desarrollo completo (posterior a 1973) consta de 348 parcelas con una densidad de 61 parcelas por Ha para albergar las 446 unidades, lo cual representa 78,2 viviendas por Ha. El ancho de una parcela, medido en sentido perpendicular al fondo, es de 5,6 m y la profundidad de 16 a 23 m. El área de la parcela tipo se encuentra entre 75 y 95 m<sup>2</sup>. También hay otras casas con plano pero cuya construcción es gestionada por el propietario, por consiguiente, presentan variaciones entre sí.

Otras características son: tejido discontinuo respecto a las preexistencias urbanas; trazado que configura un anillo generador de supermanzanas; trazado vial de forma reticular; espacio abierto organizado mediante fragmentos de jardines y peatonales en residuos de parcelación; calles y espacio público de carácter abierto.

## Plano 27. Urbanización Bolívar: trazado y reparto del suelo



| Reparto del suelo |                                    | Ha  | %      |
|-------------------|------------------------------------|-----|--------|
| Público           | Viarío                             | 0,7 | 12,3 % |
|                   | Aceras                             | 1,0 | 17,5 % |
|                   | Parcelas de equipamientos públicos |     |        |
|                   | Zonas verdes públicas              | 0,3 | 5,3 %  |
| Privado           | Parcelas unifamiliares             | 3,5 | 61,4 % |
|                   | Parcelas multifamiliares           |     |        |
|                   | Parcelas de usos terciarios        |     |        |
|                   | Parcelas de uso industrial         |     |        |
|                   | Parcelas de equipamientos privados |     |        |
|                   | Zonas verdes privadas              |     |        |
|                   | Zonas sin desarrollo               | 0,2 | 3,5 %  |
| TOTAL ÁREA        |                                    | 5,7 | 100%   |

Fuente: autora



En este caso, la parcelación, urbanización y edificación exponen un modelo social promovido por el Estado en relación con la vivienda pública. Se trata de viviendas de pequeño tamaño, alejadas del resto de la ciudad en el momento de su origen, económicas para sus adjudicatarios en la medida que se realizan en suelos baratos y con procesos constructivos industrializados o cercanos a ello (al ser repetitivas) lo cual contribuye a la rebaja de costos.

Los equipamientos y dotaciones sociales no se sitúan junto a las viviendas, también por motivos de rebaja de costos. Los modelos incorporados, morfológicamente diferentes de los demás trazados, poco promueven el diálogo con el contexto. Las edificaciones, al orientarse en diagonal al paramento de la manzana, generan la espina de pescado visible en los planos, la cual disminuye las posibilidades de servidumbre en las calles demasiado estrechas. Hay vacíos con carácter de residuos espaciales, destinados a espacios públicos.

## Plano 28. Urbanización Bolívar: topografía y trama viaria

Pendiente de las vías principales: 14,1% (alta) Pendiente de las vías secundarias: 5% (moderada)



Fuente: Elaboración propia

La lógica de ocupación del área ha obedecido a intereses particulares. El territorio fue ofrecido al Estado para que lo adquiriese a bajo costo, dada su lejanía respecto a la ciudad consolidada, su pendiente y el aislamiento topográfico producido por la cárcava ubicada en el norte del barrio. La parte sur del mismo corresponde a crecimientos informales, paulatinamente conectados entre sí. En consecuencia, se observa una ínfima racionalidad urbanística en materia de continuidad en las tramas y de facilidad en la dotación de servicios. También es débil el papel del planeamiento. De hecho, el cerramiento de antejardines por parte de los propietarios es señal de un escaso control urbano que deteriora las condiciones ambientales de las calles. De igual forma, algunas ampliaciones individuales llegan a invadir el espacio público.

## Plano 29. Urbanización Bolívar: manzanas y parcelas, formas y dimensiones



Fuente: autora

Figura 67. Vías del barrio Bolívar en 2007

# BARRIO BOLÍVAR

FOTOGRAFÍAS DE LAS VÍAS DEL BARRIO



Fotos: Judith Remache y Wilson Álvarez, 2007

### Plano 30. Urbanización Bolívar: morfología y entorno al año 2005



Fuente: autora



Tras la iniciativa del ICT, este barrio se inició hacia 1968 y se estableció en predios de las familias Álvarez y González, según relatos de vecinos con varios años de residencia en el sector. Los interesados en adquirir vivienda llenaban formularios ante la entidad y luego esperaban hasta la adjudicación, realizada mediante sorteos. El primero de estos fue de 70 casas, entregadas en obra negra. La cuota inicial se estableció en \$5000 y el costo total de la propiedad, en \$70.000. La primera etapa fue financiada por el ICT y en la siguiente intervino una entidad financiera<sup>39</sup>.

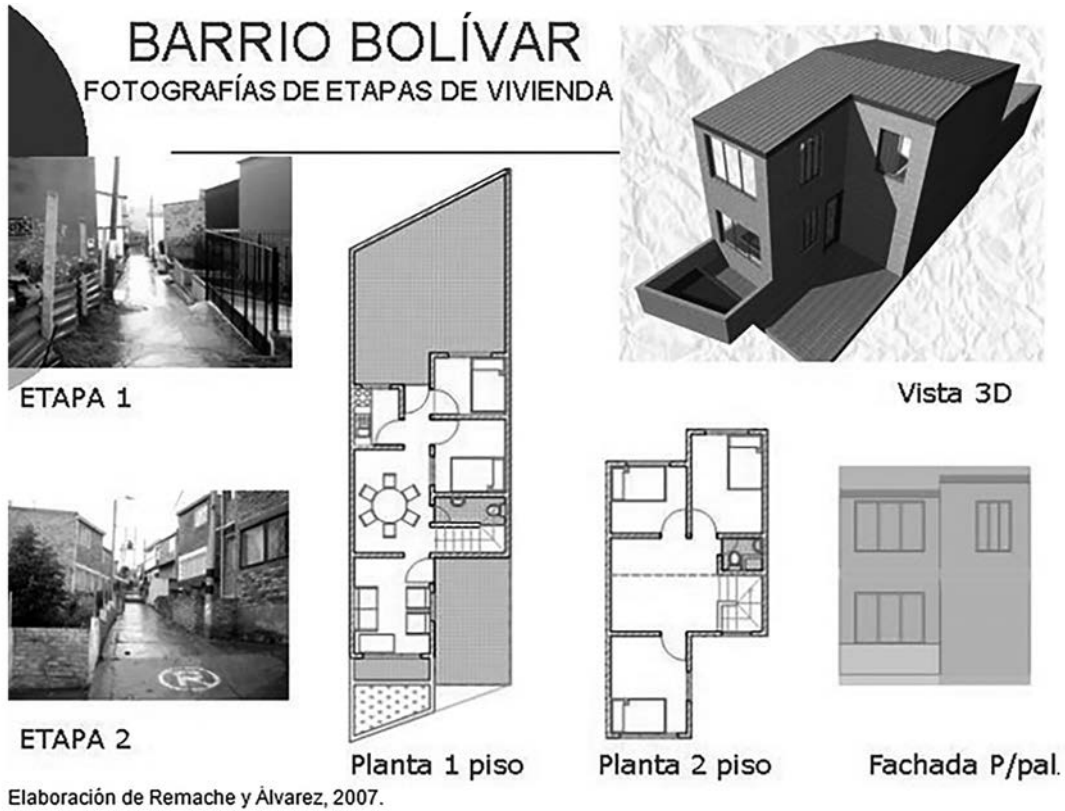
Las casas fueron edificadas por contratos entre la entidad estatal y organizaciones especializadas en el ramo de la construcción. Las calles peatonales se entregaron sin terminar, labor que correspondió a los nuevos habitantes.

Simón Bolívar, el colegio del barrio, también fue en sus inicios el campamento de los trabajadores y constructores de las obras. Luego se convirtió en el salón de la Junta de Acción Comunal.

---

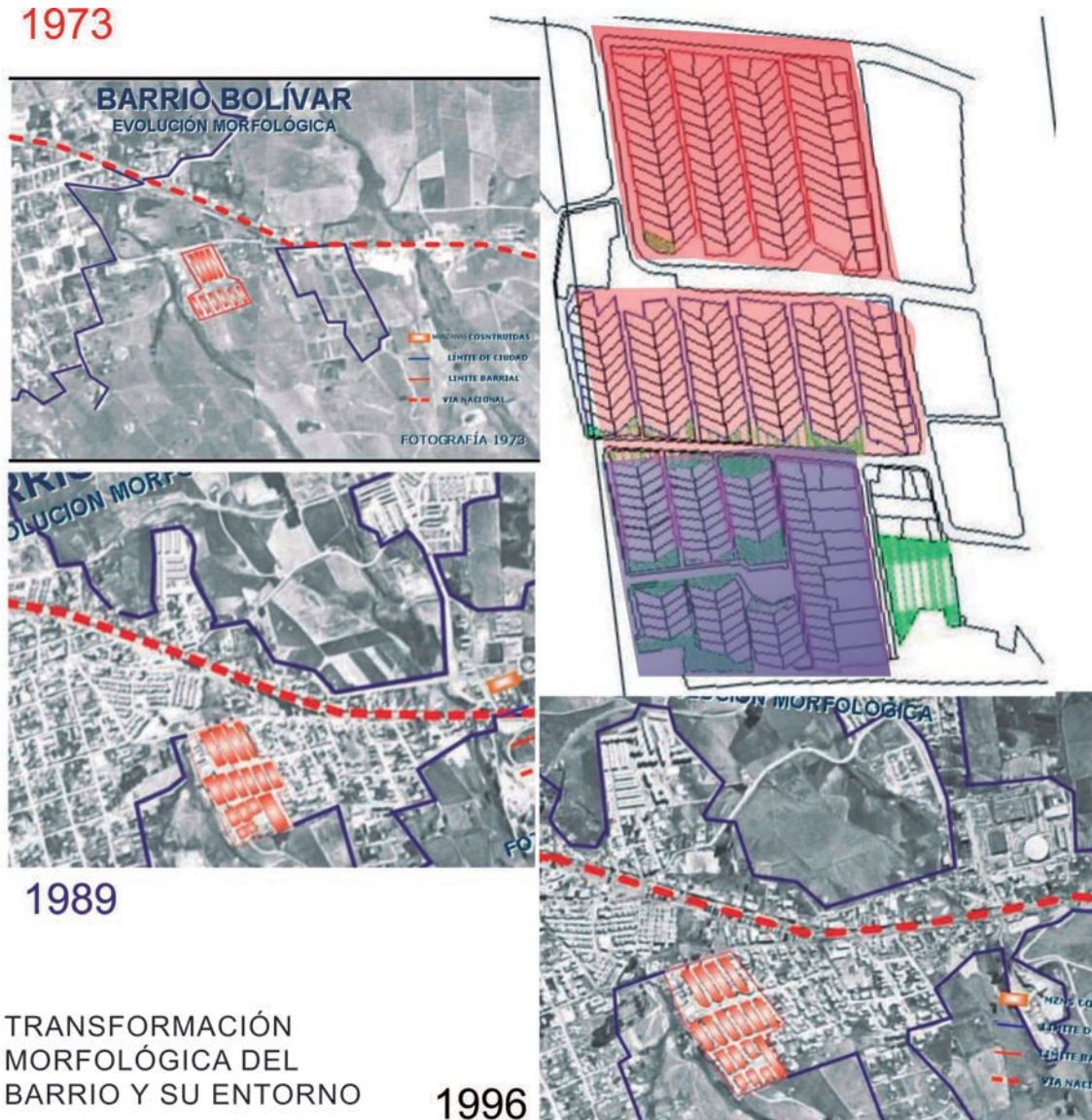
<sup>39</sup> La reconstrucción de la historia de este barrio se realizó con la colaboración de los estudiantes Judith Remache y Wilson Álvarez, de la Especialización en Diseño Urbano, curso de Diseño Urbano II en la Universidad de Boyacá en 2007.

Figura 68. Edificación en el barrio Bolívar: tipos arquitectónicos y residenciales



Fuente: Judith Remache y Wilson Álvarez, 2007, con fotografías de Néstor Ruíz, 2005

Figura 69. Evolución histórica del barrio Bolívar



Fuente: autora, a partir de material aportado por Judith Remache y Wilson Álvarez, 2007



Figura 70. Varios lugares del barrio Bolívar en 2007

BARRIO BOLÍVAR  
FOTOGRAFÍA DE  
LUGARES  
ESPECÍFICOS

Las zonas verdes  
son residuos del  
plan de urbanización.

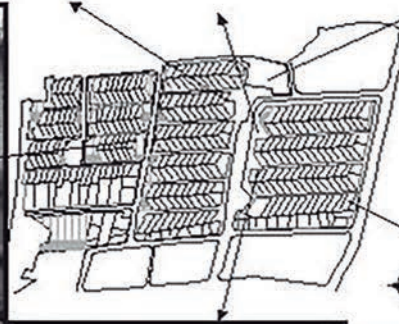
Esto ocasiona la falta  
de un buen parque y  
unas buenas zonas  
verdes.



Anteriormente en este  
lugar se ubicaba el salón  
comunal.



Hoy en día en este  
lugar funciona el  
salón comunal.



Las calles peatonales fueron entregadas  
sin pavimentar, la pavimentación se  
realizó por autoconstrucción.

Anteriormente se encontraba el salón  
comunal, y en este sitio también se  
celebraba la misa, lo que ocasionó la  
autoconstrucción de la iglesia la cual  
tomó gran parte de la vía pública.  
Este sitio era una parte residual del  
barrio.



Como el ancho de algunas calles no era  
suficiente para que un vehículo  
accediera, la comunidad donó una parte  
de su antejardín.

Fuente: Judith Remache y Wilson Álvarez, 2007

Figura 71. Antejardines del barrio Bolívar en 2007

# BARRIO BOLÍVAR

## FOTOGRAFÍAS DE LOS ANTEJARDINES DEL BARRIO



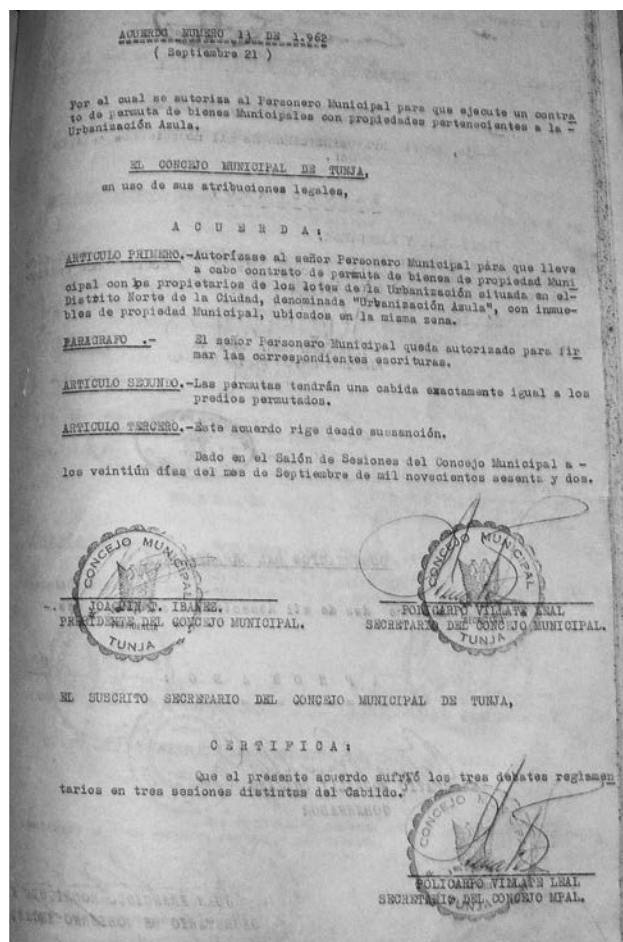
Fuente: Judith Remache y Wilson Álvarez, 2007

## 7.2 PROMOCIÓN PRIVADA

Las familias de mayores recursos optaron por desplazarse del centro a nuevas urbanizaciones creadas mediante loteo. En este sistema, un promotor privado subdivide su propiedad para que sea parcelada y ofrece las secciones resultantes a los compradores, quienes desarrollan su vivienda de acuerdo con sus gustos. Así surgieron barrios en el norte como el Pozo Donato, Belalcázar, la Pradera y la expansión del Maldonado hacia la glorieta norte. En esta clase de crecimiento se da cercanía con las nuevas vías, como también separación del tejido tradicional, si bien se mantiene una relativa proximidad hacia este. En general, la localización se encuentra ligada a la propiedad del suelo y el distanciamiento con el núcleo histórico es una muestra de diferenciación y segregación socioespacial. Sin embargo, cuando la ubicación se da en el valle se presenta un riesgo de inundación eventual.

También en este periodo comenzaron las promociones privadas completas, en las que el promotor realiza la urbanización, parcelación y construcción de las viviendas, tal como sucedió en La María. En algunas ocasiones puede acudir al apoyo oficial o a la promoción pública para iniciar con algunas casas piloto y luego realiza y comercializa una segunda fase de manera privada. La expansión producida en inmediaciones del Maldonado, originalmente de promoción pública, puede explicarse de este modo.

Figura 72. Acuerdo 13 de septiembre 21 de 1962 (detalle) que autoriza al personero para ejecutar un contrato de permuta de bienes municipales con propiedades de la urbanización Azula en el distrito norte de Tunja

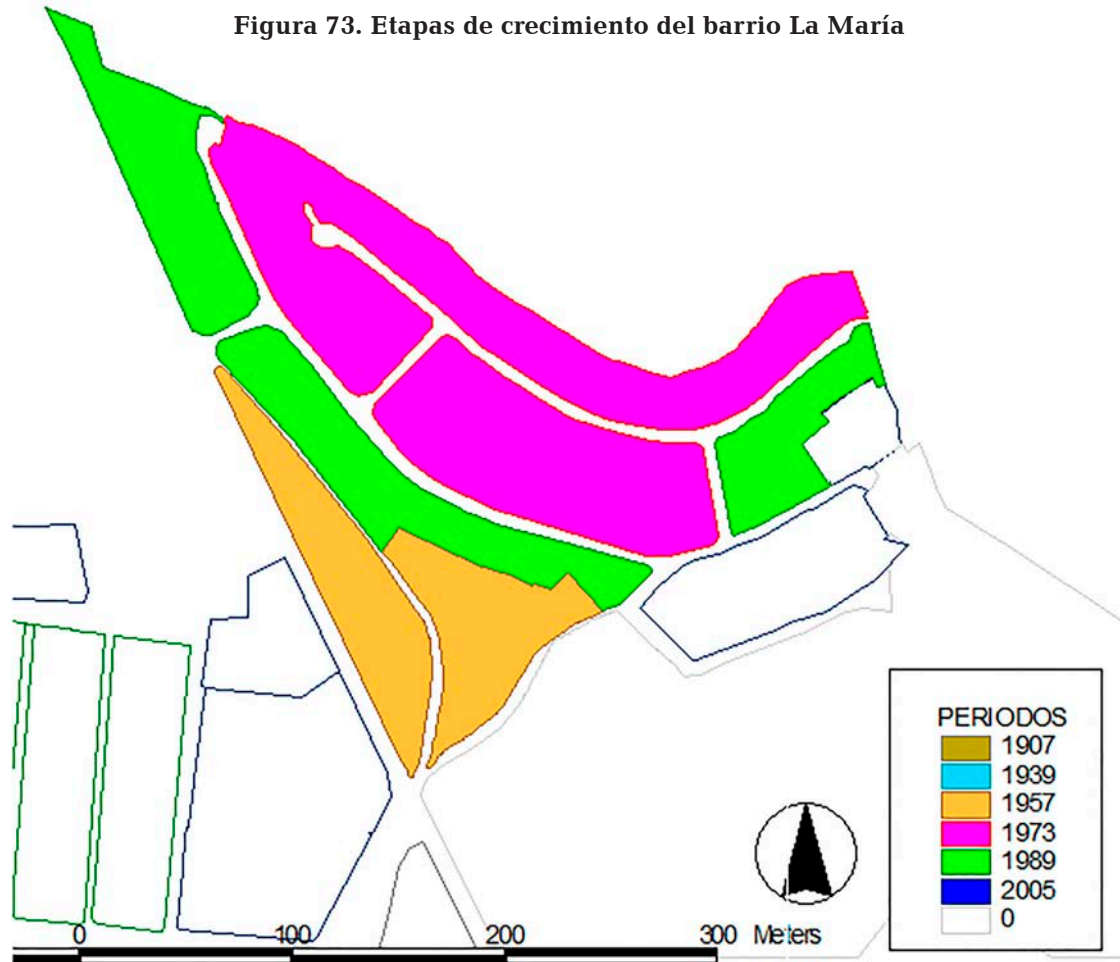


Fuente: Archivo Concejo Municipal



### 7.2.1 Urbanización La María

Esta urbanización contempla dos tipos arquitectónico-urbanísticos: el F1 (Loteo unifamiliar) y el F2 (Polígono unifamiliar). Se desarrolló parcialmente antes de 1973 y tuvo una gestión mixta (individual y corporativa). Gustavo Castro y sus familiares fueron sus promotores y su pleno crecimiento continuó con posterioridad a dicho año.



Fuente: autora

Su tejido urbano es discontinuo respecto a otros trazados situados en su contexto. El trazado vial se organiza en "cul de sac" <sup>40</sup> y como espacios públicos solo se encuentran las calles, pues son extrañas las zonas verdes. La forma irregular sobre el terreno plano se deriva de una vía urbana preexistente y su organización posiblemente esté asociada a una propiedad previa.

---

<sup>40</sup> Término que se usa en urbanismo para designar una vía o callejón sin salida.

### Plano 31. Urbanización La María: trazado y reparto del suelo



| Reparto del suelo |                                    | Ha  | %      |
|-------------------|------------------------------------|-----|--------|
| Público           | Viarío                             | 0,5 | 10,6 % |
|                   | Aceras                             | 0,7 | 14,9 % |
|                   | Parcelas de equipamientos públicos |     |        |
|                   | Zonas verdes públicas              |     |        |
| Privado           | Parcelas unifamiliares             | 3,1 | 66 %   |
|                   | Parcelas multifamiliares           | 0,7 |        |
|                   | Parcelas de usos terciarios        |     |        |
|                   | Parcelas de uso industrial         |     |        |
|                   | Parcelas de equipamientos privados |     |        |
|                   | Zonas verdes privadas              |     |        |
|                   | Zonas sin desarrollo               | 0,4 | 3,5 %  |
| TOTAL ÁREA        |                                    | 4,7 | 100%   |

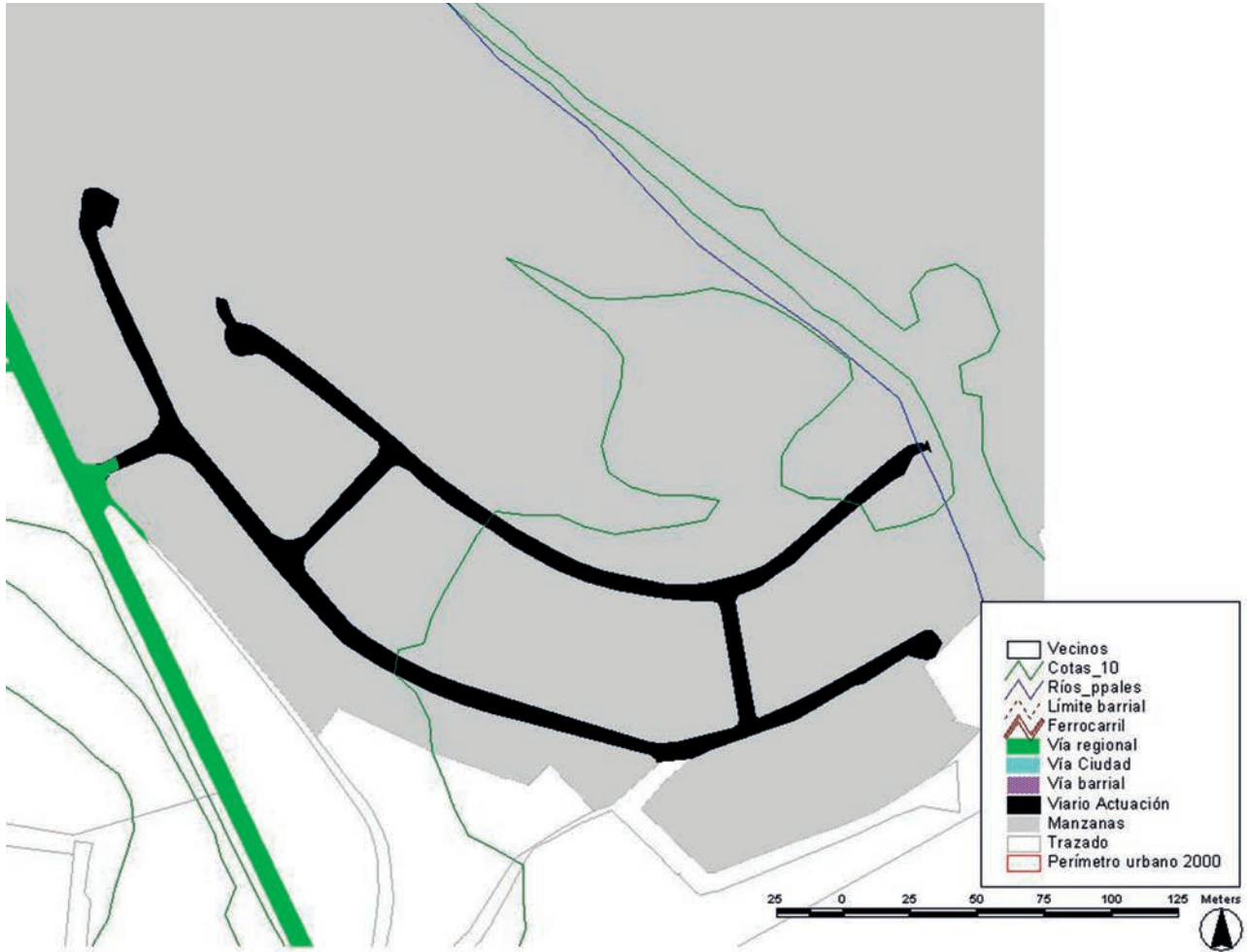
Fuente: autora

Localizada en el norte, cerca de la vía a Bucaramanga, su desarrollo contempló dos fases: una en que el promotor realizó el proceso completo y otra en que parceló y urbanizó, en tanto las viviendas fueron construidas por gestión directa de los propietarios. El diseño de cada unidad dependió de las irregularidades y variaciones en las formas y dimensiones de las parcelas. Después de 1973 contaba con 115 parcelas, para una densidad de 24, 3 de estas por Ha. A su vez, poseía 134 unidades, lo cual equivalía a 28,4 viviendas por Ha, con un promedio de 300 m<sup>2</sup> para cada lote.

En algunas parcelas se edificaron viviendas multifamiliares. También es posible encontrar subdivisiones en las casas, consistentes en unidades más pequeñas para la renta. En su mayoría cuentan con antejardín y patio posterior.

### Plano 32. Urbanización La María: topografía y trama viaria

Pendiente de las vías principales: 1% (llana); Pendiente de las vías secundarias: 1% (llana)



Fuente: autora



Es interesante observar en las aerofotografías (figura 75) la sinuosidad de las manzanas, pues se trata de una forma completamente diferente a las del contexto. Esta es una evidencia de que la lógica de ocupación del territorio está muy condicionada por las preexistencias (asociadas en este caso al recorrido antiguo del río y la parcelación rural) y poco por las decisiones de planeamiento y la racionalidad urbanística (continuidad en las tramas, facilidad para la dotación de servicios).

La parcelación, urbanización y edificación han sido en La María exponentes de un modelo social para una clase emergente. A su vez, estos procesos han contribuido a reforzar dicha población. Podría decirse que este es un testimonio de una de lógica introvertida. El traslado de hogares de clase media alta desde el centro hasta este sector otrora periférico, donde los residentes acceden en sus vehículos particulares y se establece una diferenciación socioespacial a través del mecanismo de precios, es señal de cambios en el estilo de vida de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX.

### Plano 33. Urbanización La María: manzanas y parcelas, formas y dimensiones



Fuente: autora

Figura 74. Imágenes del barrio La María en 2014

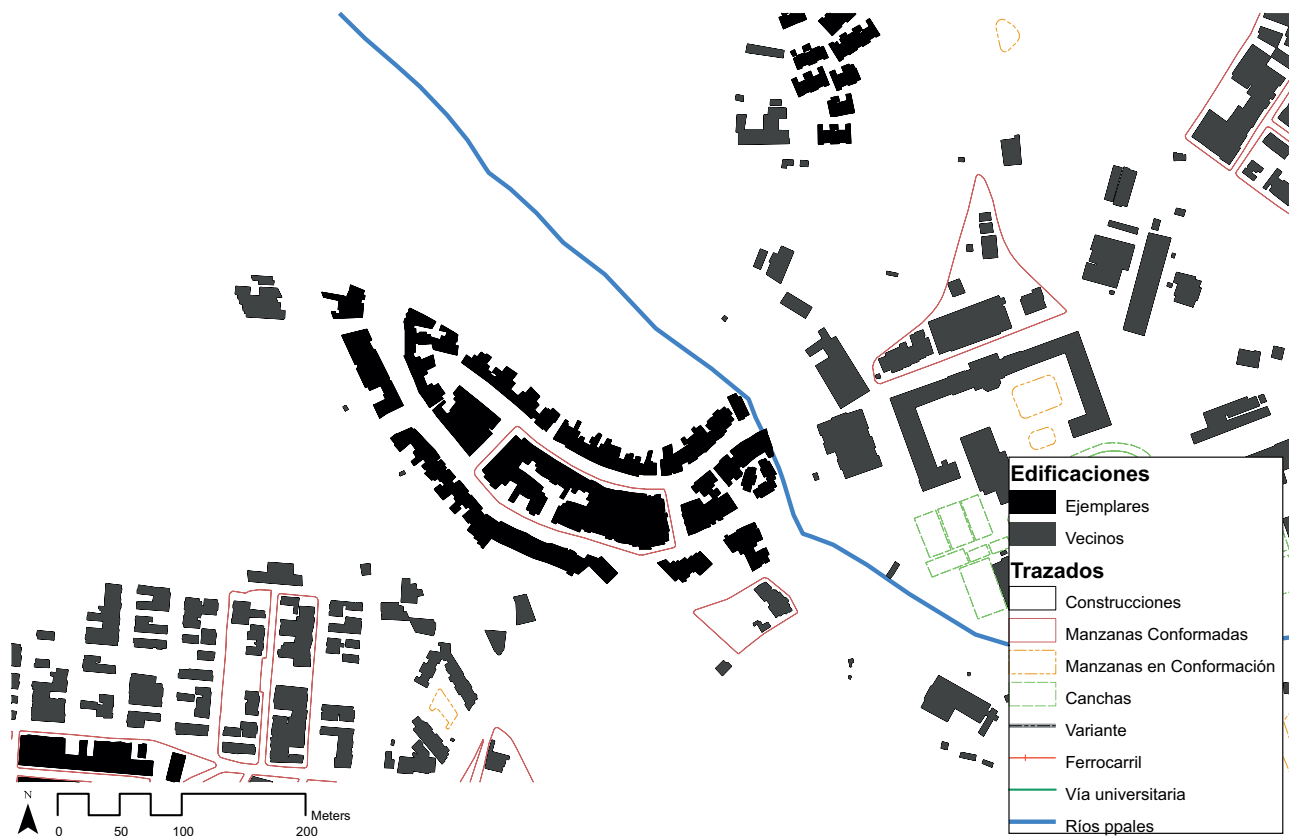


Fuente: fotografías de Adriana Hidalgo y Rolando Ávila, 2014

Llama la atención que el lugar elegido para la ubicación de La María esté expuesto a riesgos naturales, pues si bien se trata de eventuales inundaciones, es una condición que no corresponde con la lógica de las clases favorecidas en la elección de su hábitat. Esta es una

expresión, tanto del poder de los propietarios del suelo para dar valor social a sus ofertas, como de la forma en que el acceso al poder político de los promotores-propietarios ha facilitado la urbanización en tales condiciones.

**Plano 34. Urbanización La María: morfología y entorno al año 2005**



Fuente: autora

La forma introvertida del barrio y las escasas relaciones que de ello se derivan con el contexto, hacen de este una forma desagregada, discontinua y diferenciada, tanto en lo físico como en lo social. Sin embargo, aunque la morfología facilitaría su cerramiento, permanece abierto.

Esta urbanización surgió gracias a la iniciativa de Gustavo Castro, propietario de una finca de aproximadamente 15 fanegadas denominada "María" (pues tal era el nombre de su hija) quien contrató una firma de ingeniería con el ánimo de traer un tipo de vivienda diferente al conocido en la ciudad. Para la realización de las 35 casas iniciales acudió al apoyo del Banco Central Hipotecario (BCH), a pesar de ser una promoción de carácter privado. En 1960, tras haberse tramitado la construcción, Castro edificó 10 casas más con capital propio.

El hacendado y promotor fue Concejal municipal y participó en la creación de normas para que el crecimiento de Tunja siguiera las directrices de un plan de ordenamiento. En los años cincuenta, él mismo contactó al Jefe del Plan de Desarrollo de Bogotá, quien se ofreció a elaborar gratuitamente dicho plan con el fin de urbanizar de forma correcta la ciudad, en vista de su déficit de vivienda<sup>41</sup>.

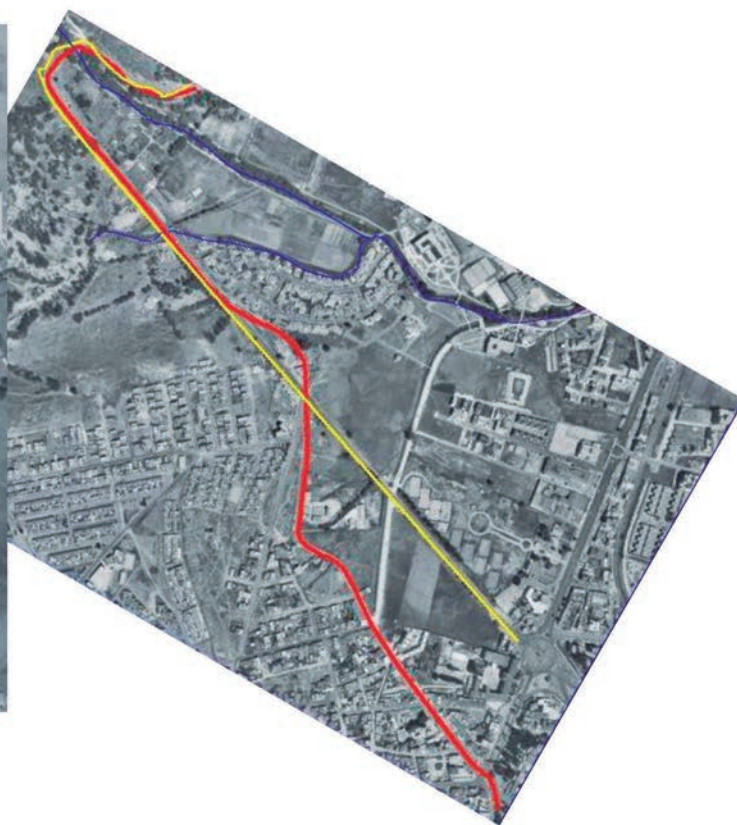
---

<sup>41</sup> Para la reconstrucción de la historia de este barrio se contó con la colaboración de Nelson González y Darwin Vivas, estudiantes del curso de Diseño Urbano II en la Especialización en Diseño Urbano de la Universidad de Boyacá, en 2007. A su vez, ellos entrevistaron a varios vecinos del sector, como Manuel Mejía, Alejandro Vargas, María Castro y el propio Gustavo Castro.



Figura 75. Aerofotografías comparativas de la transformación del entorno del barrio La María

Comparativo La María y su entorno  
1973 , 2005



Fuente: autora, a partir de aerofotografías IGAC

La María ha sido introvertida respecto del contexto, pues el crecimiento de los alrededores no guarda mayor relación con el barrio. Sin embargo, ya en el siglo XXI se realizó un proyecto multifamiliar en una de las parcelas residuales del sector y se produjo una extensión hacia el sur con nuevas viviendas.

### 7.3 LA VIVIENDA INFORMAL

**Figura 76. Vivienda informal típica en el sector del Gaitán hacia 2008**



Fuente: fotografía de la autora, 2008

La vivienda popular espontánea surgió en distintas zonas y por diversas razones:

- Continuidad con tejidos preexistentes de características similares. La mayor parte de los crecimientos se localiza en las montañas del occidente y en el sur. El trazado simplemente crece, siempre y cuando la topografía lo permita.
- Cercanía a sectores industriales (en especial la Licorera, para este periodo).
- Aprovechamiento de parcelas residuales inutilizables para otros usos, situadas a lo largo de infraestructuras de transporte como la línea de ferrocarril y la Avenida Oriental.
- Unión de sectores nuevos y alejados con la ciudad, gracias a la apertura de vías como la Avenida Norte.

Para la legalización de estos asentamientos, un primer paso era darles un nombre o crearlos formalmente, por medio de acuerdos que también les brindaban auxilios<sup>42</sup>:

- La comunidad franciscana promovió el barrio Asís, en el norte, y recibió un auxilio para tal fin a través del Acuerdo 8 de diciembre 7 de 1968. Se empleó una morfología de retícula ortogonal, de proporciones semejantes a la ciudad tradicional y con amplios solares que han permitido un crecimiento progresivo, cuyo desarrollo se

ha dado de forma similar a las urbanizaciones espontáneas.

- El Acuerdo 6 de diciembre 10 de 1972 creó el barrio El Triunfo, de carácter popular informal y cuyas primeras manzanas crecieron muy ligadas a la entrada sur de la ciudad.
- El Acuerdo 5 de enero 29 de 1973 dio nombre al barrio La Trinidad, cuyas características eran exactamente las mismas de El Triunfo
- El barrio 20 de julio, al norte, fue creado por el Acuerdo 31 de octubre 1 de 1973.

---

<sup>42</sup> Ante la aparición de nuevos barrios y urbanizaciones, el Acuerdo 11 de agosto 18 de 1967 estableció normas para su designación, bajo la tutela de la oficina de Planeación Municipal, ente encargado de llevar el registro correspondiente y de efectuar un plano de delimitación.









La precariedad de los barrios populares ha sido una constante. El *Diario de Boyacá*, en su nro. 678 (febrero 25 de 1967), expuso varias razones para justificar tal afirmación: las juntas barriales de acción comunal emprendían obras sin planificación ni técnica; la falta de colectores producía deslizamientos en barrios como El Carmen y La Fuente, o aislamientos, como en el San Antonio; las aguas negras salían por las vías pero el agua potable no era suministrada, pues la obra de la represa Teatinos seguía abandonada y los recursos del Instituto de Fomento Municipal estaban congelados; no había estudios serios y los auxilios no se hacían efectivos; los servicios de luz, alumbrado público y aseo eran deficientes; la calidad de la corriente eléctrica era pésima; los parques estaban convertidos en botaderos de basura.

Este dramático panorama fue igualmente reflejado en un memorial dirigido por la junta del barrio El Carmen al Presidente de la República. El nro. 695 del *Diario de Boyacá* (junio 19 de 1967) presentó esta radiografía de las necesidades de Tunja, la cual denunciaba: falta de servicios públicos; carencia de terminal de transporte; caos en el tráfico; calles sin pavimentar y solo con pequeños tramos (de máximo 10 m) en buen estado; deslizamientos en el barrio el Carmen motivados por la falta de alcantarillado (en 1965, esta problemática

obligó al desalojo de 150 familias y motivó la declaratoria de evacuación de la zona); las juntas barriales realizan adecuaciones sin ayuda oficial, carecen de estudios técnicos y fondos suficientes; los propios vecinos deben proporcionar los recursos para la dotación de electrificación; los locales escolares son deficientes y exiguos; la presentación general de la ciudad es de abandono, muy inadecuada para promocionarla como el destino turístico que podría ser en razón a sus monumentos históricos, que además se encuentran abandonados.

Debido a la desordenada expansión, tanto en todos los tipos de vivienda como en equipamientos, las áreas vacantes se convirtieron en un problema de perentoria resolución. Para tal fin se creó la Junta de Desarrollo<sup>43</sup>, con la tarea de urbanizar y planificar los lotes vacíos<sup>44</sup>, como también de complementar y unir los conjuntos aislados, en especial aquellos que poseían servicios públicos instalados, según lo especificó el Artículo 20 del Acuerdo 4 del 7 de diciembre de 1970. Esta iniciativa se quedó en el papel. Otra medida, al menos contemplada por el Acuerdo 5 del 16 de enero de 1970, fue la creación del Fondo Rotatorio de Planos, cuya función principal fue la venta de planos, con lo cual se ayudaba a los proyectos de vivienda popular.

---

<sup>43</sup> Una nueva denominación surgida en las instituciones de regulación y planeamiento.

<sup>44</sup> Conocidos como lotes de "engorde". Sus propietarios suelen esperar mejores condiciones para negociarlos, sin realizar inversión alguna en ellos.

### 7.3.1 Los barrios y las Juntas de Acción Comunal

En este periodo, las Juntas de Acción Comunal (JAC) se consolidaron como un actor importante. Fueron creadas mediante el Acuerdo 54 de octubre 6 de 1960 (Figura 77), documento que definió las características, condiciones y finalidades de estas agrupaciones barriales. En particular pueden resaltarse los siguientes artículos:

- 1º: la oficina de Planificación y Valorización de la Secretaría de Obras Públicas debía delimitar y determinar las comunidades urbanas por medio de un plano.
- 2º: las escuelas públicas urbanas serían en lo sucesivo los centros de las comunidades locales donde prestaran sus servicios, en aras de que la población las utilizara en su propio desarrollo. Es notable que se considerara la propuesta del Plan Piloto alrededor de la escuela elemental como un centro de los barrios.
- 3º: el centro comunal se constituiría como la agrupación que dentro de un mismo conjunto arquitectónico reuniría la escuela,

el foro, el fondo comunal, el club social y la sociedad cooperativa.

- 5º: para facilitar la creación de centros comunales se procedería a la organización de las JAC, a menos que existieran juntas de mejoras. Las JAC se integrarían por personas del mismo barrio y debían contar con varios comités: directivo, escolar, de asistencia social y de construcción y fomento<sup>45</sup>.
- 6º: Sus reuniones se cumplirían una vez al mes en el local determinado y con una deliberación pública.

Las JAC debían constituirse en personas jurídicas ante la gobernación de Boyacá. *El Boyacense* publicó varias autorizaciones otorgadas por el Gobernador a aquellas que cumplían los requisitos legales<sup>46</sup>. También les fueron concedidos auxilios públicos para obras de interés (parques, canchas deportivas, pavimentaciones). A su vez, la JAC de Tunja<sup>47</sup>, que reunía las distintas juntas barriales, fue creada con la misión de asesorar a la Oficina de Planeación Municipal en lo relativo a la participación de la comunidad.

---

<sup>45</sup> Las tareas señaladas para el comité de construcción y fomento fueron: a) coordinar la cooperación de los vecinos en la construcción de redes de servicios públicos y de vías; b) promover la arborización y la empedradización; c) velar por el cumplimiento de las disposiciones de zonificación; d) estudiar planos y proyectos de construcción y someterlos a la aprobación de la Secretaría de Obras Públicas.

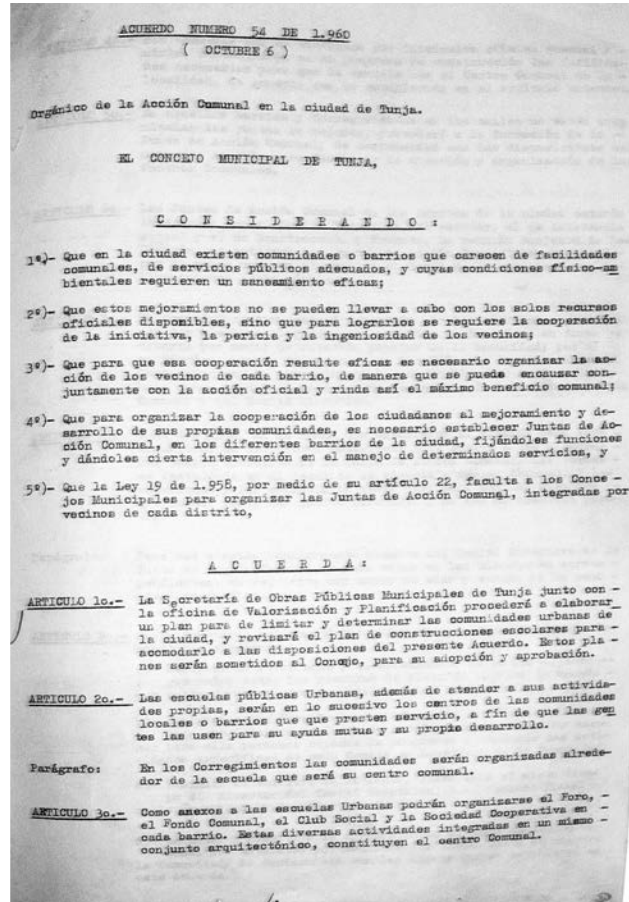
<sup>46</sup> En ejemplares de 1968 se mencionaron varias resoluciones: en el nro. 3122 (marzo 20), la 49 del 8 de marzo, que reconoció la personería jurídica de la junta de Las Américas; la 52, que hizo lo propio con la Asociación de Desarrollo Comunal del barrio Suárez Rendón; en el nro. 3123 (marzo 29), la 50 de marzo 8, para la JAC de Bello Horizonte; en el nro. 3140 (septiembre 30), la 64 (marzo 22) para la JAC de Santa Rita y la 184 (julio 18) que reconoció la Asociación de Desarrollo Comunal de San Lázaro.

<sup>47</sup> Según el *Diario de Boyacá* (nro. 690, junio 7 de 1967) esta se creó por iniciativa de 15 juntas barriales.

Las dificultades no estuvieron ausentes en la actividad de las juntas. El nro. 705 del *Diario de Boyacá* (octubre 9 de 1967) denunció fallas en la motivación y la iniciativa de los funcionarios encargados de trabajar con ellas, como también la poca asesoría técnica y colaboración de los institutos oficiales hacia la acción comunal.

Aun así, hubo algunas destacadas. Entre estas se encuentra la del barrio San Antonio, que en cooperación con la Acción Cívico Militar realizó obras en beneficio no solo de su barrio sino de toda la ciudad, tal como lo resaltó el nro. 496 del *Diario de Boyacá* (marzo 14 de 1964).

**Figura 77. Primera página del Acuerdo 54 de octubre 6 de 1960 relativo a la organización de la Acción Comunal en Tunja**



Fuente: Archivo Concejo Municipal

### 7.3.2 Nacimiento del barrio Asís

Si bien nació antes de 1973, el mayor desarrollo de este barrio se dio en etapas posteriores. Por las características de su crecimiento se considera de tipo C (informal) y fue el resultado de una gestión mixta, pues fue promovido por la corporación Obra Social Asís Boyacense,

conjuntamente con apropiaciones individuales para el crecimiento de las viviendas. Su tejido fue originalmente discontinuo respecto de las preexistencias urbanas, en tanto su trazado tuvo un aspecto reticular, con espacios abiertos articulados pero escasez de zonas verdes.

**Figura 78. Trazado original y primeras viviendas del barrio Asís en 1973**



Fuente: autora, a partir de aerofotografía IGAC



En 1967 la comunidad franciscana compró los terrenos con el fin de realizar una urbanización de vivienda popular para familias católicas. Durante esa etapa inicial se consiguieron materiales y maquinaria por donación de diferentes entidades locales. La personería jurídica se solicitó el 4 de agosto de 1968 ante la Gobernación departamental y fue otorgada poco después, mediante la Resolución 205 del 14 de agosto de aquel año, bajo el nombre "Comunidad del Barrio Asís Boyacense".

En los estatutos se definieron las dimensiones y los espacios de las parcelas. Al respecto, se pensó que cada una tuviera una extensión tal que permitiera el cultivo de una huerta casera y la crianza de animales para una economía de subsistencia. A su vez, el capítulo segundo de los estatutos definió los requisitos para ser parte de la obra social Asís Boyacense, entre los cuales se contaban: carecer de vivienda, haber contraído matrimonio por la Iglesia, pertenecer a la religión católica, tener al menos dos hijos y no presentar vicio alguno.

La población original estuvo integrada por familias inmigrantes de veredas y poblaciones vecinas, conformadas por entre tres y siete hijos, dedicadas al trabajo artesanal y obrero. Posteriormente, también llegaron profesionales.

Dada la lejana ubicación del barrio respecto a la ciudad, en los primeros años sufrió mucho por las vías y el transporte. Entre semana solo operaba una ruta de buses mientras que en las horas pico y los fines de semana, los vehículos llegaban hasta la Universidad Pedagógica. Esta situación ha cambiado con las décadas: el barrio cuenta con una buena cobertura y las calles, originalmente en mal estado, se han pavimentado desde 1973. Los servicios públicos también experimentaron múltiples dificultades y fue la misma comunidad la encargada de solucionarlas paulatinamente:

- En un principio, la telefonía funcionaba en una única vivienda.
- Los cables de luz se extendieron desde las casas más cercanas a la avenida.
- El agua era suministrada por carro-tanque en visitas periódicas.
- Las letrinas fueron elaboradas por los habitantes. Tras declararse de utilidad pública el zanjón ubicado al norte del barrio, la administración municipal intervino y construyó el alcantarillado.

Inicialmente existían pocas tiendas de productos para el consumo básico y solo funcionaba un mercado ambulante en zonas abiertas. Esto contrasta con el dinamismo y la variedad observables en la actualidad (año 2015)<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup> La reconstrucción de la historia de este barrio se realizó con la colaboración de Elver Hernán Gordillo Castellanos y Maritza Cañón Aldana, del curso Laboratorio de Diseño Urbano II, perteneciente a la Especialización en Diseño Urbano de la Universidad de Boyacá, en 2007. Estos estudiantes realizaron entrevistas a líderes y residentes del sector. Igualmente, fue de notoria ayuda la recopilación efectuada por Libia Carmenza Romero Carrillo, docente de la Institución Educativa Julius Sieber, la cual tiene una sede en el Asís.

**Figura 79. Imágenes del estado del barrio Asís en 2007 y 2014**



Fuente: fotografías de Elver Hernán Gordillo Castellanos y Maritza Cañón Aldana, 2007 (arriba) y de Adriana Hidalgo y Rolando Ávila 2014 (abajo)

### 7.3.3 Crecimiento informal en la loma de San Lázaro

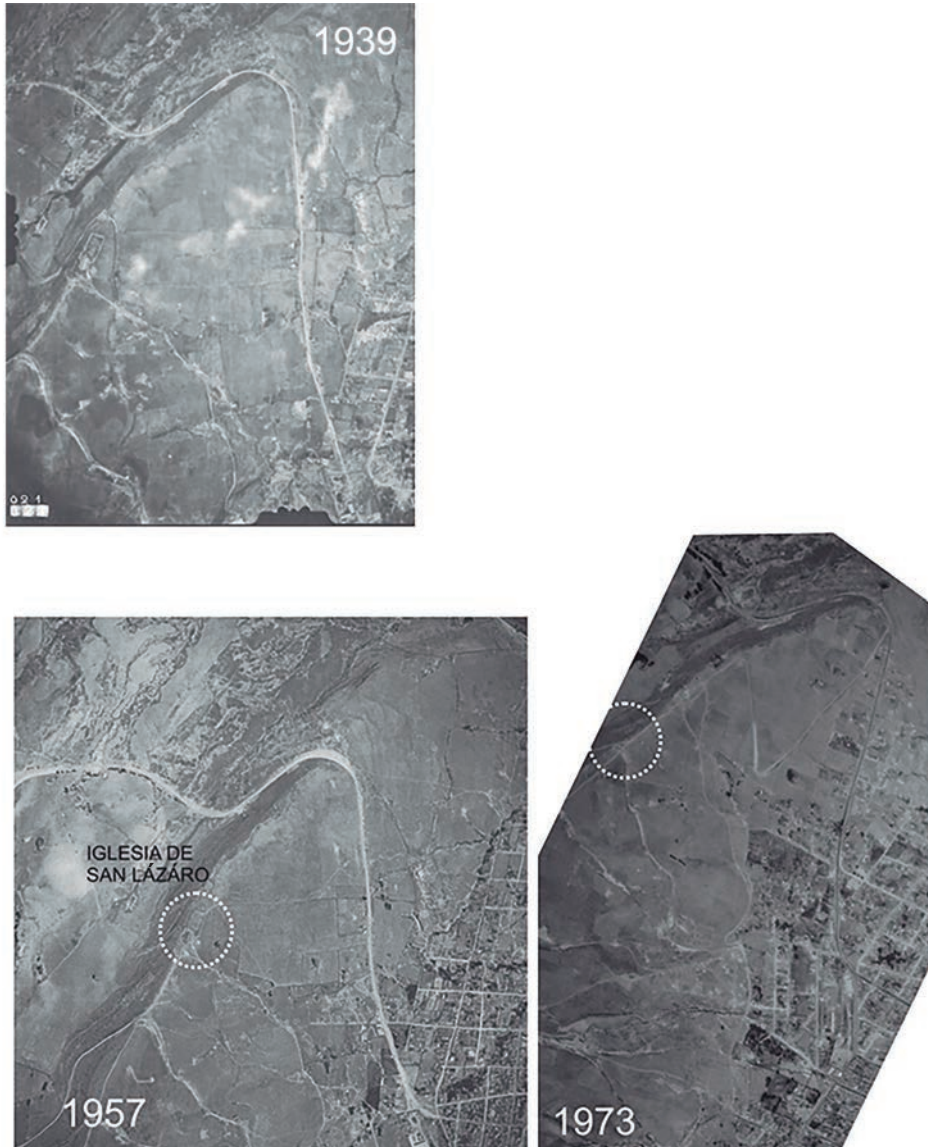
El crecimiento espontáneo sobre la loma de San Lázaro pertenece a los tipos C (Informal) y CO (Informal vacante). Como explica Hidalgo (2013) su desarrollo se ha dado a lo largo de todos los periodos del siglo XX.

Antes de 1908, en el área únicamente existían el conjunto formado por la iglesia del Topo, la iglesia de San Lázaro y el sitio ceremonial de los Cojines del Zaque, los dos últimos discontinuos del centro histórico. Lo más significativo es el crecimiento lineal posterior, en torno al equipamiento identificado como la estación del ferrocarril del Carare, situado al norte del templo del Topo. De este existen testimonios fragmentarios y algunas noticias aparecidas en 1925, cuando se inauguró un corto tramo de la vía férrea y la propia estación. Al fracasar el proyecto la edificación tuvo distintos usos: taller del Ministerio de Obras Públicas, colegio Zoilo Medina y sede de la Alcaldía.

Efectivamente, entre 1940 y 1957, a partir de ese equipamiento se desarrollaron manzanas que siguieron hacia el norte la línea de la vía existente y fueron ocupadas por vivienda espontánea marginal. Esta expansión continuó entre 1958 y 1973, periodo en que también se iniciaron las manzanas de vivienda popular contiguas al costado sur del Topo, pero en dirección occidental hacia cotas más altas de la montaña. Esta configuración determinó la extensión hacia el norte, en tanto en las etapas siguientes se produjo hacia el occidente (ver Plano 36).

Las malas condiciones de los asentamientos informales motivaron en varias ocasiones acciones oficiales "curativas", sumamente costosas, que se destinaron a subsanar las deficiencias de esas zonas subnormales. Un ejemplo fue el Acuerdo 5 de mayo 29 de 1967 (Figura 81), que autorizó un traslado presupuestal con destino a los damnificados de los barrios El Carmen y La Fuente, donde el invierno causó daños a las precarias viviendas, deslizamientos e inundaciones.

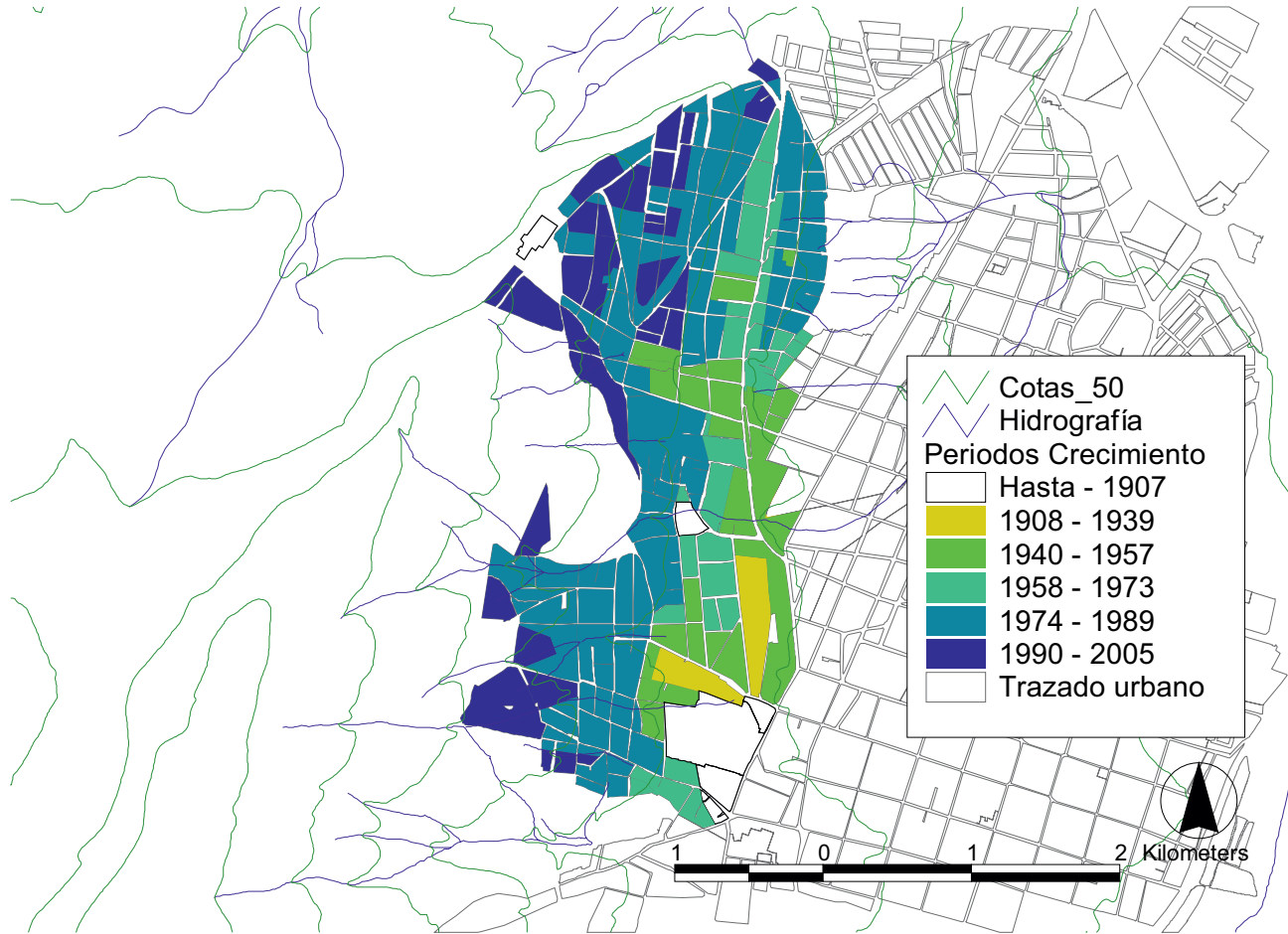
**Figura 80. Evolución histórica de la urbanización de la loma de San Lázaro hasta 1973**



Fuente: autora, a partir de aerofotografías IGAC corregir: LÁZARO

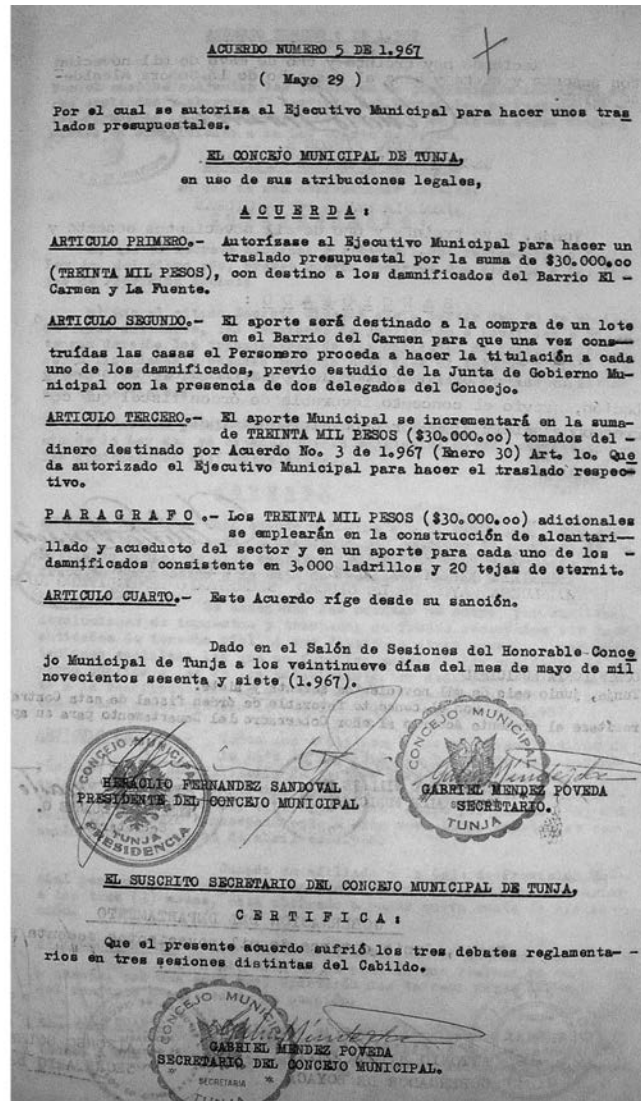


**Plano 36. Periodos de crecimiento en los cuales se desarrolló  
la urbanización de la loma de San Lázaro**



Fuente: autora

Figura 81. Acuerdo 5 de mayo 29 de 1967 relativo a un traslado presupuestal con destino a damnificados de los barrios El Carmen y La Fuente



Fuente: Archivo Concejo Municipal



## 8. SÍNTESIS DEL CRECIMIENTO EN EL PERÍODO 1958-1973

Inicialmente, es necesario evidenciar las diferentes expresiones espaciales y temporales de los actores urbanos que influyeron en el crecimiento de Tunja entre 1958 y 1973. En este sentido, debe realizarse un acercamiento a dichos actores:

El *sector público*, que desde periodos anteriores era protagonista, continuó siendo determinante en su condición de promotor de vivienda pública y constructor de equipamientos e infraestructuras. Además, asumió el papel de planificador urbano con la elaboración y puesta en marcha del Plan Piloto de 1958. También consolidó importantes crecimientos mediante la urbanización realizada por el ICT, en continuidad con lo realizado en periodos precedentes.

Los *propietarios del suelo* estuvieron al frente de la parcelación y la urbanización formal, dedicada a las clases medias y acomodadas, pero también facilitaron la extensión de la ciudad informal a través de la disposición de terrenos que fueron adquiridos por los menos favorecidos para formar barrios por autoconstrucción. Asimismo, vendieron al Estado propiedades para la promoción pública y en aras de valorizar algunas de sus tierras reservaron aquellas vacantes y de interés especulativo.

La *comunidad* siguió solucionando su problema de hábitat por cuenta propia, mediante la autoconstrucción. Comenzó a organizarse a través de las JAC o fue beneficiaria de acciones

solidarias de gestión urbana promovidas por la Iglesia, como el barrio Así.

El *sector industrial*, aunque en una proporción pequeña, requirió grandes parcelas con infraestructuras y buenas vías de conexión. Ubicó sus instalaciones en el norte, donde en el periodo previo ya se había iniciado un proceso de industrialización. A pesar de las previsiones del Plan Piloto, estos crecimientos tuvieron una lenta consolidación.

Los *promotores privados* se enfocaron en la vivienda orientada a las clases más acomodadas. Como en periodos precedentes siguieron siendo poco significativos, aunque empezaron a adquirir cierta visibilidad mediante las urbanizaciones por loteo.

Revisados los actores, es pertinente dar cuenta de la injerencia de diversos hechos en el crecimiento y la espacialización de la ciudad:

Si bien algunos efectos del Plan Piloto se hicieron visibles, pronto se notó que sus previsiones se habían quedado cortas. Se realizaron esfuerzos para efectuar los traslados sugeridos de algunos equipamientos, pero se enfrentó la realidad de la falta de recursos suficientes para lograr las metas. El resultado formal, como lo sugiere el título de este libro de la colección, fue más caótico que ordenado y regulado.

La nueva vía a Villa de Leyva, la Avenida Oriental y la Central del Norte, al igual que el entorno de la glorieta en la vía hacia Bucaramanga, fueron zonas que estuvieron acompañadas de crecimientos a lo largo de sus ejes.

El ICT construyó un número considerable de viviendas unifamiliares con recursos del Estado. Aunque se distribuyeron por toda la ciudad, una buena parte de ellas se concentró en el sur. Este tipo de urbanización siguió un patrón de asentamiento distinto al del trazado histórico, con un dominio de la parcela y la edificación tipo sobre la configuración de la calle (se invirtieron así los papeles en la morfología de la ciudad).

En el norte aparecieron urbanizaciones por loteo, ligadas a nuevas vías y separadas del tejido tradicional. Llama la atención que se asentaron sobre terrenos anegables, algo poco común para la clase social (familias adineradas) que las ocupó. Esta localización está ligada a la propiedad del suelo y a una relativa cercanía al centro, del que conservaron esa prudente separación como muestra de diferenciación y segregación socio-espacial.

La precaria vivienda popular espontánea siguió las tendencias de crecimiento y ubicación

de periodos anteriores. Se situó en laderas con riesgo de deslizamiento y erosionadas por cárcavas, en áreas de aislamiento de ríos y cursos de agua, en sectores residuales del ferrocarril, en cercanías de instalaciones industriales o en lugares alejados de la ciudad. Sus problemas de urbanización y hábitat se tornaron más graves, lo cual motivó un sistema de apoyo mutuo que se oficializó a partir de la creación de las JAC, cuyo fin fue trabajar en la solución de los problemas comunes.

En cuanto a servicios públicos domiciliarios, hubo continuidad en las prácticas que caracterizaron su consecución entre 1905 y 1939. En consecuencia, cada vez fue más grave el problema de dotación de servicios como acueducto y alcantarillado<sup>49</sup>.

Los equipamientos públicos surgidos entre 1939 y 1957 se expandieron como resultado de su relación con las vías de conexión, la definición de sus bordes, la incorporación de nuevos edificios y de extensas áreas libres adyacentes. Al respecto, la especialización funcional es un factor clave que explica el incremento de equipamientos en diversos puntos y el predominio de la promoción pública en ellos.

---

<sup>49</sup> Los problemas para la dotación de servicios se debieron a factores como: inexistencia o deficiencia de profesionales y firmas colombianas que emprendieran las obras; recursos insuficientes para ejecutarlas; inexperiencia en la gestión de planes y recursos; carencia de materiales y tecnologías locales apropiadas; alta dependencia de las importaciones; deficientes procesos de interventoría y control del avance y la calidad de los trabajos; inadecuado manejo de los recursos públicos; vaivenes políticos en las prioridades de proyectos y planes (Cfr. Hidalgo, 2012).

Como expresión de la influencia ejercida por la temprana localización (años treinta) de la Normal de Varones en el norte, al igual que de las decisiones del Plan Piloto para consolidar la zonificación de equipamientos educativos, estos fueron especialmente promovidos. Aparecieron entonces nuevas instalaciones: la Normal Femenina, el Seminario y el Colegio Emiliani en ese sector. En el sur, únicamente el INEM.

Igualmente, otras acciones fueron valiosas por su localización y diversificación funcional: en el sur, la ampliación del hospital Psiquiátrico, el cual fue aislado para obedecer a condiciones de higiene y tranquilidad; en el oriente, el inicio del estadio, génesis de la posterior Villa Olímpica que se convertiría en un conjunto representativo de equipamientos deportivos y recreativos. Entre estos también se incluye el Club del Comercio, de origen privado y construido en el norte.

Tras la expansión de la Universidad Pedagógica y el batallón Bolívar, se consolidaron nuevas centralidades en los terrenos vacantes que habían quedado disponibles luego de la temprana localización de estos equipamientos. Por lo tanto, se trata de polos de crecimiento desarrollados en parcelas discontinuas de tejidos anteriores.

Adyacentes a estas y otras edificaciones se formaron áreas verdes que si bien no han tenido uso público, han actuado como pulmones para la ciudad: así ocurre en el batallón con

sus extensas zonas de reserva, y en la Universidad, con su bosque occidental. De igual forma, en el sur, sobre la Avenida Oriental, se establecieron franjas ambientales asociadas a asilamientos viales.

Algunas obras evidenciaron fallas o no se completaron, aunque su presencia incidió en la transformación de la noción de lo público. Un ejemplo emblemático es el aeropuerto, cuyos trabajos continuaron con un lento avance respecto de lo iniciado e inaugurado en los años cincuenta. Sin embargo, solo fueron intervenciones sobre la forma física, pues el lugar no entró en servicio ni tuvo operatividad. Otro caso fue la paralización de la Normal Femenina debido a fallas en el terreno y la construcción.

En relación con las formas de crecimiento, es posible concluir lo siguiente:

En la periferia fueron evidentes los fenómenos de fragmentación, discontinuidad, diversidad de tejidos, grano y orientación. La mayor parte del crecimiento urbano se produjo a partir del tejido discontinuo, tendencia palpable desde 1958.

El centro se expandió de forma reticular sobre los terrenos contiguos, hasta donde la topografía lo permitió. Durante la primera mitad del siglo XX, las expansiones populares espontáneas se produjeron alrededor del núcleo histórico, en zonas a las que las clases acomodadas daban poco valor. Después de ese momento se optó por ubicaciones más alejadas, en las montañas

nororientales y noroccidentales. Una particularidad es la loma de San Lázaro, al occidente del centro, donde los cursos de agua secos generaron una necesaria discontinuidad.

La tendencia de alargamiento se registró en especial hacia el norte, íntimamente ligada a la carretera Central. También fueron significativas otras expansiones: en la salida hacia Villa de Leyva (antiguo tramo del ferrocarril del Carare); otra de conformación lineal en la antigua entrada desde Bogotá por el sur; y en torno al ferrocarril del nordeste, la cual incidió en particular en la configuración de la zona industrial del norte. La presencia de la vía férrea, conjuntamente con los límites topográficos en el sentido este-oeste, motivó la forma oblonga que se percibe en los planos.

Los tipos arquitectónicos que más contribuyeron a la discontinuidad fueron los polígonos de vivienda unifamiliar y los crecimientos populares espontáneos, seguidos de los desarrollos por loteo y los equipamientos.

La urbanización popular espontánea y aquella por loteo contribuyeron ampliamente a los procesos de llenado o consolidación, aunque por sus características de desarrollo predio a predio, solían tardar bastante tiempo para consolidarse. Este afianzamiento fue más evidente en el sur, ya que las actuaciones eran más pequeñas y próximas entre sí. Asimismo, se diferenciaron de las demás por su trazado.

En lo concerniente a la localización espacial de las clases sociales, se concluye:

Las clases *acomodadas* prefirieron ubicarse en el norte, en urbanizaciones por loteo que les permitían aislarse físicamente y diferenciarse estilísticamente de otros grupos sociales. Acudían a la selección de las opciones disponibles, las cuales poseían precios solo accesibles a estas personas.

Los sectores *medios* optaron por las promociones públicas ofrecidas por el Estado a través del ICT en distintos puntos de la ciudad. Su elección estuvo más condicionada por esa oferta que por sus preferencias de localización espacial.

Las clases *desfavorecidas* siguieron asentándose en los barrios que desde periodos precedentes presentaban condiciones de informalidad, pues el suelo allí era más barato y brindaba posibilidades de crecimiento progresivo acordes con las oportunidades de autoconstrucción permitidas por la limitada capacidad económica. No accedían a las opciones formales por falta de recursos suficientes o por no reunir los requisitos exigidos para ingresar en los mercados crediticios formales. No seleccionaron su lugar de vivienda por preferencia, sino por ser su única alternativa.

Finalmente, es preciso reconocer que la ciudad actual (2015) conserva mucho de lo construido entre 1958 y 1973. Algunos elementos están en desuso pero otros, como las urbanizaciones

residenciales, poseen plena vigencia. Los más importantes testimonios de este periodo, aún presentes, son:

- Carretera Central del Norte y Avenida Oriental.
- Barrio Asís Boyacense.
- Seminario Mayor de Tunja.
- Colegio Emiliani.
- Colegio Normal Femenina.
- Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla.
- Colegio INEM.
- Hospital Psiquiátrico.
- Estadio La Independencia.
- Club del Comercio.
- Urbanizaciones populares de autogestión: San Lázaro, Ricaurte, El Triunfo, Bello Horizonte, El Carmelo y Kennedy. También se encuentran las ubicadas cerca de Los Hongos, en zonas residuales de la línea del ferrocarril, alrededor de la Industria Licorera de Boyacá y las manzanas surgidas sobre la Avenida Central del Norte, en los barrios Asís, Santa Rita y José Joaquín Camacho.
- Urbanizaciones estatales promovidas por el ICT. En el sur están: Bolívar, San Antonio, El Paraíso, El Consuelo, Hunza, Suárez y Aquimín. En el norte, San Rafael.
- Urbanizaciones de clase media como La María y Belalcázar, o la expansión alrededor del barrio Maldonado y los loteos cercanos al Pozo Donato.

## 9. TRABAJOS CITADOS

- Acuña, P. (2005). *Análisis formal del espacio urbano*. Lima: Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes de la Universidad Nacional de Ingeniería.
- Alcaldía Mayor de Tunja, Oficina Asesora de Planeación - Instituto de Estudios Urbanos, Universidad Nacional de Colombia. (2013). *Primera revisión POT* [Documento inédito].
- Aprile, J. (1992). *La ciudad colombiana, Siglos XIX y XX*. Bogotá: Banco Popular.
- Arquitectos Urbanistas Asociados. (1958). *Tunja 1958-1985: Plan Piloto Ciudad*. Bogotá: Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento - Instituto de Crédito Territorial.
- Aymonino, C. (1981). *El significado de las ciudades*. Madrid: Blume.
- Aymonino, C. (1971). *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Buitrago, L. (s.f.). *El caso de las ciudades intermedias patrimoniales en Colombia: una visión a partir de las políticas públicas* [Documento inédito].
- Caniggia, G. (1997). Lectura de las preexistencias antiguas en los tejidos urbanos medievales. En A. del Pozo (Ed.). *Análisis urbano* (pp. 27-60). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Caniggia, G. & Maffei, G. L. (1995). *Tipología de la edificación: estructura del espacio antrópico*. Madrid: Celeste.
- Clichevsky, N. (2001). *Estado del arte sobre tierra vacante en América Latina*. Recuperado el 5 de febrero de 2006, de Lincoln Institute of Land Policy, [http://www.lincolninst.edu/pubs/675\\_Estado-del-Arte-sobre-Tierra-Vacante-en-Am%C3%A9rica-Latina](http://www.lincolninst.edu/pubs/675_Estado-del-Arte-sobre-Tierra-Vacante-en-Am%C3%A9rica-Latina)
- Concejo Municipal de Tunja. (2001). *Plan de Ordenamiento Territorial (POT)*. Tunja: autor.
- Del Carpio, C. U. (2013). Espacios públicos, identidad y segregación socioterritorial en el sector noroccidental de Tunja. En J. Llanos (Ed.). *La montaña sagrada de Tunja* (pp. 13-21). Tunja: Universidad de Boyacá.



- Del Pozo, A. (Ed.). (1997). *Análisis urbano*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Fuquen Avella, D. L. & Rodríguez Díaz, C. A. (2007). *Plan integral de espacio público del borde de la Avenida Oriental entre el centro histórico y el barrio Surinama, fundamentado en la valoración histórica de las formas de crecimiento ocurridas en la ciudad de Tunja a lo largo del siglo XX*. Trabajo de Grado, Universidad de Boyacá, Tunja, Colombia.
- Gómez, L. & Medina, J. (2002). *La huella Salesiana: presencia en Tunja desde 1922*. Tunja: Colegio Salesiano Maldonado.
- Hidalgo, A. (2014). *Tunja: Transformación urbana a partir de la vivienda obrera (1940-1957)*. Tunja: Universidad de Boyacá.
- Hidalgo, A. (2013). Cien años de crecimiento urbano en la Montaña Sagrada (1905-2005). En J. Llanos (Ed.). *La Montaña Sagrada de Tunja* (pp. 22-62). Tunja: Universidad de Boyacá.
- Hidalgo, A. (2012). *Tunja: primera modernización, aniversarios y obras públicas (1905-1939)*. Tunja: Universidad de Boyacá.
- Hidalgo, A. (2010). *Morfología y actores urbanos en la periferia urbana. El caso de Tunja, Boyacá, Colombia, 1908-2005*. Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, España. Disponible en: <http://oa.upm.es/5963/>
- Mendelson, J. (2005). Creating a public for Modern Architecture: Sert's use of images from GATCPAC to The Heart of the City. DC, *Crítica arquitectónica*, (13-14), 130-139.
- Panerai, P., Depaule, J. C., Demorgon, M. & Veyrenche, M. (1983). *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Ramírez, J. F. (2011). *Historia crítica de la planeación urbana en Colombia. Una aproximación interpretativa desde los estudios sociales de la ciencia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Raposo, A. (2006). De la Polis, del Plan y de la Antípolis. *Diseño Urbano y Paisaje*, 3(3). Recuperado de: <http://www.ucentral.cl/dup/pdf/0000004.pdf>.
- Rossi, A. (1981). *La arquitectura de la ciudad* (5ª ed.). Barcelona: Gustavo Gili.

Rossi, A. (1970). *Consideraciones sobre la morfología urbana y la tipología de la edificación*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.

Schnitter, P. (2007). *José Luis Sert y Colombia: de la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat*. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

Solà Morales I Rubio, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.

## BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

Alfonso, P. W. (1999). *Tunja, dos estructuras para el establecimiento de ciudad*. Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.

Álvarez, J. M. & Uribe, M. T. (1984). La prensa como fuente documental para la investigación sociohistórica de Colombia. *Lecturas de Economía*, (14), 261.

Aprile, G. J. (1997). *La ciudad colombiana, volumen III*. Cali: Universidad del Valle.

Arango, S. (1989). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Banco de la República. (1997). *Tunja, memoria visual*. Bogotá: autor.

Calle, H. E. (1958). *Guía de Tunja*. Tunja: Secretaría de Educación de Boyacá - Sociedad de Mejoras Públicas.

Camacho de Pinto, T. (1970). *Colombia: el proceso de urbanización y sus factores relacionados*. Tunja: UPTC - La Rana y El Águila.

Campo Urbano, S. (1980). *La urbanización en Colombia*. Bogotá: Suramérica.

Capel, H. (2005). *Aedes facere: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*. Barcelona: Ediciones del Serbal (Colección La Estrella Polar, La morfología de las ciudades, vol. II).

- Capel, H. (2003). *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería: Cajamar (Colección Mediterráneo Económico, vol. III).
- Capel, H. (2002). *Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal (Colección La Estrella Polar, La morfología de las ciudades, vol. I).
- Capel, H. (1975). *Capitalismo y morfología urbana en España* (5ª ed.). Barcelona: Círculo de Lectores.
- Capel, H. (1971). Las dificultades del análisis interdisciplinar del crecimiento urbano. *Revista de Geografía de la Universidad de Barcelona*, (5), 123-136.
- Capel, H. & Schnitter, C. P. (2002). José Luis Sert y Colombia: de la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona*, 8, (415). Recuperado el 6 de septiembre de 2005, de: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-415.htm>
- Ceballos, O. L. & Martínez, M. E. (2003). *Valoración de tejidos urbanos. Estudio de caso: barrio Las Cruces de Bogotá* [documento inédito].
- De Teran, F. (1969). *Ciudad y urbanización en el mundo actual*. Barcelona: Blume.
- Fuquen, D. & Rodríguez, C. (2008). *Plan integral de espacio público del borde de la Avenida Oriental entre el centro histórico y el barrio Surinama, fundamentado en la valoración histórica de las formas de crecimiento ocurridas en la ciudad de Tunja a lo largo del siglo XX*. Ponencia presentada en el Coloquio Miradas urbanas de Tunja en el siglo XX, Universidad de Boyacá, Tunja. Disponible en: <http://www.uniboyaca.edu.co/FormNoticias/NO-DOS/memorias.pdf>
- Hardoy, J. E. (1972). *Las ciudades en América Latina: seis ensayos sobre la urbanización contemporánea*. Buenos Aires: Paidós.
- Hardoy, J. E. & Morse, R. P. (1989). *Nuevas perspectivas en los estudios sobre historia urbana latinoamericana*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Hardoy, J. E., Schaedel, R. P. & Millon, R. (1975). *Las ciudades de América Latina y sus áreas de influencia a través de la historia*. Buenos Aires: SIAP.

- Hidalgo, A. (2012). Momentos claves en la formación de la periferia urbana de Tunja. En J. Llanos (Ed.). *Miradas urbanas de Tunja en el siglo XX: aproximaciones a la ciudad intermedia* (pp. 11-43). Tunja: Universidad de Boyacá.
- 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.
- Lasso, M. A. (2005). *Gustavo Rojas Pinilla*. Bogotá: Copygráfica La 13.
- Lefebvre, H. (1971). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península.
- López de Lucio, R. (1995). Dispersión/fragmentación de los territorios urbanos. *Economía y Sociedad*, (12), 45-58.
- López de Lucio, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Universidad de Valencia.
- López de Lucio, R. (1991). *Las formas de la residencia en la ciudad moderna. Vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña - Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- Marti, A. C. (1993). *Las variaciones de la identidad: ensayo sobre el tipo en arquitectura*. Barcelona: Serbal.
- Niño Murcia, C. (2003). *Arquitectura y Estado: contexto y significado de las construcciones del Ministerio de Obras Públicas, Colombia, 1905-1960* (2ª ed.). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia - Instituto Colombiano de Cultura.
- Ocampo, J. (1989). *Los Hombres y las ideas en Boyacá*. Tunja: UPTC.
- Ocampo, J. (1978). *Educación, Humanismo y Ciencia*. Tunja: UPTC - La Rana y El Águila.
- Ojeda Gómez, J. (s. f). *La historia del agua en Tunja*. Tunja: Editar.
- Pacheco, W. (2006). *El modelo financiero de la Universidad Pedagógica de Colombia con sede en Tunja durante la administración de Rojas Pinilla, 1953-1957*. Tesis de Maestría, UPTC, Tunja, Colombia.

- Parra, L. A. (2000). *La Universidad Pedagógica de Colombia y la formación de maestros, 1953-1960*. Tesis de Maestría, UPTC, Tunja, Colombia.
- Quevedo, F. E. (1999). *Rojas Pinilla en Boyacá: crónicas Anapistas*. Tunja: Mandala Arte y Cultura.
- Reyes, M. E. (2008). *La Tunja que yo conocí a mediados del siglo XX*. Ponencia presentada en el Coloquio Miradas urbanas de Tunja en el siglo XX, Universidad de Boyacá, Tunja. Disponible en: <http://www.uniboyaca.edu.co/FormNoticias/NO-DOS/memorias.pdf>
- Rodríguez, C. (2005). *Surgimiento de barrios obreros en Tunja: barrio El Topo*. Tesis de Maestría, UPTC, Tunja, Colombia.
- Rueda, J. O. (2005). *El campo y la ciudad: Colombia, de país rural a país urbano*. Recuperado el 9 de agosto de 2008, de: <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/noviembre1999/119elcampo.htm>
- Tarchópulos, D. & Ceballos, O. (2005). *Patrones urbanísticos y arquitectónicos en la vivienda dirigida a los sectores de bajos ingresos en Bogotá*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Tarchópulos, D. & Ceballos, O. (2003). Formas de crecimiento urbano en Bogotá: patrones urbanísticos y arquitectónicos en la vivienda dirigida a sectores de bajos ingresos. *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 7, (146). Recuperado el 7 de julio de 2007, de: [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(077\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(077).htm)
- Vergara, A. (1985). *Elorrio: hirilurrekiko morfologia-azterlanak: estudios de morfología urbana*. Pamplona: Universidad de Navarra.
- Vilagrasa, I. J. (1991). El estudio de la morfología urbana: una aproximación. *Cuadernos críticos de Geografía Humana*, (92). Recuperado el 28 de julio 2005, de: <http://www.ub.es/geocrit/geo92.htm>
- Waisman, M. (1985). *La tipología como instrumento de análisis histórico*. *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- Textos 8* (pp. 35-44). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

## ANEXO

**Prensa Consultada** En el siguiente listado se relacionan los periódicos y las revistas que se indagaron para obtener la información empleada en este trabajo. Se incluyen libros que por su fecha de publicación se consideran fuentes primarias, pues dan cuenta del pensamiento del momento o de hechos significativos. También se presentan folletos e informes.

La mayoría de los ejemplares revisados pertenecen a conjuntos seriados (los ejemplares únicos son pocos). Por lo tanto, se indica el número inicial y el número final consultado. Lamentablemente, las colecciones no están completas para todos los casos. Las referencias de año, serie, volumen, número y fecha se han respetado de la misma forma como se registran en el trabajo. Cuando estos datos son ilegibles en el ejemplar y su identificación no es posible, se utiliza el signo "?". También se indica el archivo o la biblioteca donde se accedió al material, pues dicha información puede resultar de utilidad para otros investigadores. Las fuentes correspondientes a prensa oficial (cuyos contenidos son en especial normas, leyes y contratos) se diferencian de aquellas de prensa local (comercial o institucional). La identificación sobre el tipo fuente aparece en la casilla con dicho nombre.



**Cuadro 14. Listado de prensa oficial consultada**

| Datos del ejemplar |                            | Datos del ejemplar inicial consultado |              |      |              | Datos del último ejemplar consultado |              |      |              | Lugar de consulta   |
|--------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------|------|--------------|--------------------------------------|--------------|------|--------------|---|
| Tipo               | Nombre                     | Año                                   | Serie o Vol. | Nro. | Fecha        | Año                                  | Serie o Vol. | Nro. | Fecha        |   |
| Periódico          | Acuerdos Municipales       |                                       |              | 6    | 11 nov. 1958 |                                      |              | 31   | 1 oct. 1973  | Archivo del Concejo Municipal de Tunja                              |
| Periódico          | El Boyacense               | XCIII                                 |              | 2662 | 4 ene. 1958  | CIII                                 |              | 3150 | 30 dic. 1968 | Archivo Departamental de Boyacá (Tunja)                             |
| Normas             | Ordenanzas Departamentales |                                       |              | 20   | 28 nov. 1959 |                                      |              | 40   | 6 dic. 1966  | Archivo Departamental de Boyacá, sitio web de la Asamblea de Boyacá |

**Cuadro 15. Listado de prensa local consultada**

| Datos del ejemplar |                                     | Datos del ejemplar inicial consultado |              |      |                 | Datos del último ejemplar consultado |              |        |                 | Lugar de consulta                                      |
|--------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|--------------|------|-----------------|--------------------------------------|--------------|--------|-----------------|--|
| Tipo               | Nombre                              | Año                                   | Serie o Vol. | Nro. | Fecha           | Año                                  | Serie o Vol. | Nro.   | Fecha           |  |
| Boletín            | Boletín Cámara de Comercio de Tunja | XXX                                   |              | 334  | abr.- jun. 1970 | XXXII                                |              | 349    | jun.- dic. 1974 | Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia (Bogotá)    |
| Periódico          | Diario de Boyacá                    |                                       |              | 486  | 16 ene. 1964    | 1975                                 |              | 815    | 16 dic. 1971    | Hemeroteca Biblioteca Luis Ángel Arango (Bogotá)       |
|                    | Educación: Órgano de la UPTC        |                                       |              | 1    | dic. 1963       |                                      |              | 2      | sep. 1964       | Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia             |
| Periódico          | El Siglo                            | XXIII                                 |              | 7103 | 6 ago. 1959     | XXXIV                                |              | 10.677 | 8 ago. 1969     | Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia             |
| Libro              | Ferrocarriles de Boyacá             | 1920                                  |              |      | 26 oct. 1914    |                                      |              |        |                 | Biblioteca Luis Ángel Arango (Libros Raros y Curiosos) |
| Revista            | Hunza                               | I                                     |              | 1    | jul. 1968       | XI                                   |              | 8      | dic. 1978       | Hemeroteca Biblioteca Luis Ángel Arango                |

|           |   |      |    |             |               |                |   |
|-----------|---|------|----|-------------|---------------|----------------|---|
| Periódico | Nuevo Boyacá  | I    | 1  | jul. 1962   | 41            | feb. 1968      | Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia  |
| Revista   | Boyacá  | 1955 | 1  | mar. 1955   | Sin Nro. (SN) | jul. 1960      | Archivo Enrique Medina Flórez, Biblioteca Departamental, Hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Colombia |
| Revista   | Cultura: órgano de la Secretaría de Instrucción Pública |      | 97 | 1 sep. 1959 |               |                | Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia  |
| Revista   | Juan de Castellanos (UPTC)                              | 1    | 1  | 1961        | 43, 44        | oct.-dic. 1964 | Hemeroteca Biblioteca Nacional de Colombia  |
| Folleto   | UPTC 60 años  |      |    | 1988        |               |                | Hemeroteca Biblioteca Luis Ángel Arango   |

Fuente: autora



Este libro se terminó de imprimir  
en el mes de enero de 2017  
en BÚHOS EDITORES LTDA.