



Capítulo 4. RECORRIDO HISTÓRICO DE TUNJA DESDE EL SIGLO XX

4.1 INTRODUCCIÓN

Diferentes autores han dedicado sus investigaciones al estudio del desarrollo urbano de Tunja; esto ha generado un acercamiento a los procesos de transformación de la ciudad desde su fundación hasta la actualidad. Aunta y Pineda (2017), presentan una síntesis de la fundación de Tunja, que se dio en el año 1539, y su trazado sobre el antiguo cercado de Quiminza; además de la forma utilizada para la asignación de tierras y la definición de caminos. Tunja, se fundó con el objetivo de que conquistadores y colonizadores desarrollaran ciudades que permitieran garantizar el poder de la Monarquía Católica Española (Bonilla, 2018). Posteriormente, con la llegada del modelo colonial, se implementó el trazado de damero, a partir del cual, se dio la configuración de manzanas y la localización de equipamientos de la época (Chocontá, 2017).

Históricamente, la ciudad sirvió como centro de operaciones de la corona española, motivo que propició las construcciones de tipo colonial como casas, iglesias, plazas; acontecimientos que definieron el carácter histórico del centro de la ciudad (Moreno, 2017). Es por esto, que con la Ley 163 del 30 de diciembre de 1959, el centro de la ciudad fue declarado patrimonio histórico (Cendales, 2017), este hecho resulta relevante, pues, de acuerdo con Hidalgo (2015), “los bienes de interés cultural, arquitectónico y urbanístico del territorio cundiboyacense constituyen una atracción

turística” (p. 16). Como señala García (2006), Tunja es una ciudad intermedia que tiene un papel importante en la transformación territorial del país, ya que se considera como una zona de transición a centros urbanos de mayor importancia, por lo cual, requiere de procesos de planeación que le permitan contar con la infraestructura necesaria. Desde la posición de Hidalgo (2008), la ciudad “depende económica y administrativamente de Bogotá, aunque también, tiene dependencia en aspectos comerciales e industriales de Duitama y Sogamoso, ciudades que tienen una jerarquía similar dentro del departamento de Boyacá” (p. 15).

Según el Banco Mundial, un alto porcentaje de la población mundial se ubica en áreas urbanas, lo cual, teniendo en cuenta el rápido crecimiento de la población, representa grandes desafíos en los procesos de planeación. Actualmente, la capital del departamento de Boyacá atraviesa procesos de desarrollo urbano no planificados, en los que su infraestructura no es acorde al acelerado crecimiento demográfico y comercial, afectando la calidad de vida urbana (Soto, 2016). Hernández (2010), presenta el ordenamiento territorial como un instrumento a partir del cual es posible lograr mejores condiciones de calidad de vida, mediante un control ejercido sobre el territorio. De igual manera, Castellanos (2010), considera que el crecimiento poblacional, actualmente es un tema de gran importancia, debido a la necesidad de contar con las condiciones físicas y socioeconómicas que se relaciona con la calidad de vida. Para Castellanos es importante la implementación de técnicas de planificación y, en su trabajo presenta a los SIG, como el medio apropiado en el mejoramiento de las técnicas aplicadas.

De acuerdo con Gutiérrez y Gutiérrez (2010), la combinación de los SIG con la estructuración territorial permite la obtención de información útil en la toma de decisiones de tipo económico, social, político y cultural. El uso de herramientas SIG ha permitido realizar análisis demográficos focalizados en una población particular; en la ciudad se ha desarrollado un caso puntual, donde Cabana (2018), evidencia un tipo de vulnerabilidad tanto espacial como social, y se encuentra segregado en la configuración de la estructura urbana de la ciudad. Del mismo modo, Giraldo (2016), menciona que es posible realizar comparaciones intercensales en un área de estudio determinada con el fin de establecer dinámicas como la difusión espacial y los cambios en la escala de la segregación mediante la aplicación de modelos SIG.

Finalmente, los sistemas de carcavamiento en el sector urbano, han sido objeto de estudio en diversas ocasiones; la importancia de estos, recae en el componente de la gestión de riesgo, el cual, es administrado por entes gubernamentales o corporaciones departamentales. Entre los estudios, fue posible encontrar a Vargas et al. (2012), quienes afirman que: “actualmente, se reconocen once cárcavas ubicadas

dentro del casco urbano y estas afectan de forma directa en alto grado de exposición a 140 viviendas” (p. 23). Del mismo modo, se han realizado análisis de cárcavas puntuales en la ciudad, Alarcón y López (2016), examinaron mediante el uso de los SIG, la variación de los sistemas de carcavamiento de la zona sur este de la ciudad. Finalmente, Roa (2017), desarrolló un estudio analizando la situación para la época de la cárcava del sector 20 de Julio, caracterizando la población que habita en sus periferias y realizando un análisis para su reubicación debido al riesgo constante.

4.2 METODOLOGÍA

Para el desarrollo de este capítulo, fue necesario utilizar una metodología compuesta por cuatro etapas. La primera contempla la búsqueda, solicitud y compra de una serie de fotografías aéreas ante el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). La segunda etapa comprende los procesos de digitalización de elementos físicos como prediales, red vial y sistemas de carcavamiento. La tercera etapa se enfoca en el análisis e identificación de las zonas de crecimiento. Finalmente, la cuarta etapa se centra en la producción de cartografía digital en la que se plasman los resultados de las tres etapas anteriores. Para el desarrollo de esta investigación, se utilizaron las fotografías aéreas presentadas en la Tabla 5. La selección de las fotografías se realizó teniendo en cuenta la disponibilidad de fotografías por parte del IGAC y la cobertura integral del casco urbano de la ciudad.

Tabla 5. Relación de fotografías aéreas utilizadas.

VUELO	FOTOGRAFÍAS	AÑO	ESCALA
A-70	001 – 002 – 003 – 004 – 005 – 006 – 007 – 008 - 009	1939	1:9.000
C-414	037 - 038	1945	1:25.000
C-802	008 – 009 – 010 – 011 – 012 – 013 – 014 - 015	1957	1:8.000
C-1809	000015	1978	1:45.200
C-2122	073-073-073-076-077	1984	1:17.900
C-2474	028-029-030	1992	1:32.000

Fuente: Los Autores.

Por otro lado, se utilizó cartografía de los planes de ordenamiento territorial, shapefiles suministrados por las entidades gubernamentales competentes y un ortomosaico suministrado por la oficina de planeación municipal. Para la interpretación de los sectores se recomienda visualizar la Figura 2.

4.3 DESARROLLO URBANO SIGLO XX

A lo largo de este apartado, se tratarán temas relacionados con el desarrollo urbano, la red vial y los sistemas de carcamamiento presentes en el casco urbano de la ciudad de Tunja durante el siglo XX. Es pertinente aclarar que los datos presentados sobre los sistemas de carcamamiento no representan una evolución histórica, sino que son la mera representación de los sistemas hallados en cada una de las fotografías.

4.3.1 Año 1939

La ciudad llega con notables propuestas de obras de modernización para esta época, en su mayoría, producto de las innumerables promesas con motivo de la celebración del aniversario de la ciudad y del departamento. Paralelamente, se empieza a dar solución de manera transitoria a la inoperante situación de los servicios públicos. En términos de equipamientos urbanos, se construye la plaza de mercado (actual Plaza Real) y surgen los primeros espacios urbanos con fines de recreación y ocio, entre ellos el teatro centenario.

Según lo expuesto por Hidalgo (2008), la zona norte estaba delimitada por la intersección de la antigua vía a Paipa y salida hacia Bucaramanga, zona que actualmente la ocupan los barrios Maldonado, Veinte de Julio y Las Nieves. Al otro extremo, la zona sur estaba delimitada por los límites actuales del Barrio El Libertador. Con base en Hidalgo (2012), el componente vial es un actor dinamizador del desarrollo urbano de esta época, puesto que, surgen los primeros indicios de construcción de la línea de ferrocarril del Nordeste y del Carare. De manera similar, la construcción de elementos aislados del perímetro urbano como la Escuela Normal de Varones y el Batallón Bolívar se convertirán en polos de desarrollo de la zona norte y oriente de la ciudad. Para este año en particular, en la Figura 34, es posible evidenciar que la concentración de infraestructura urbana se encuentra ubicada sobre la zona centro de la ciudad, especialmente en el sector 5 y 6. Siendo esto apenas lógico, debido a la escasa separación del desarrollo urbano del centro histórico.

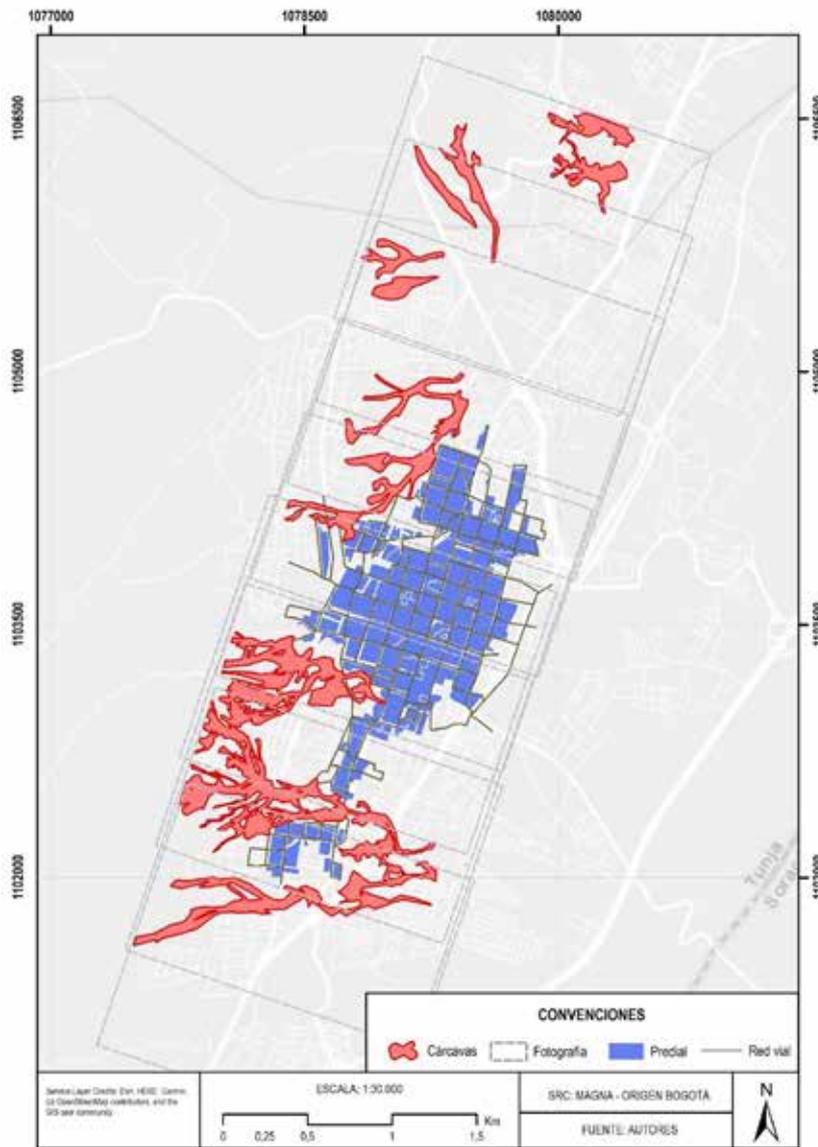
Estos sectores son característicos por poseer en la actualidad, un alto número de construcciones coloniales, las cuales hacen parte del patrimonio histórico y cultural de la ciudad. En relación con los sistemas de carcamamiento, los sectores 3, 4 y 8, son aquellos que poseen una mayor concentración. El área predial estimada total es de 115 Ha, las zonas de carcamamiento poseen 85.4 Ha, y la red vial contempla un total de 36.2 Km. La sectorización para este año se presenta en la Tabla 6.

Tabla 6. Sectorización de infraestructura en 1939.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	0,0	15,7	0,0	0,0	81,6	18,4	0,0	0,0	0,0	0,0	115,7
CARCAVAMENTO	(Ha)	3,3	43,4	4,6	0,0	1,3	20,8	12,1	0,0	0,0	0,0	85,4
RED VIAL	(Km)	0,0	6,5	2,7	0,6	20,0	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	36,2

Fuente: Los Autores.

Figura 34. Situación de Tunja en 1939.



Fuente: Los Autores.

Una referencia importante, es el primer Censo Nacional de Edificios realizado en 1938, por el DANE. Basada en esta información, se presenta la situación del uso, estado y cobertura de los servicios públicos para las edificaciones dentro del casco urbano de la ciudad, como se representa en la Tabla 7, Tabla 8 y Tabla 9.

Del mismo modo, se presenta un porcentaje relativo con respecto al total de las edificaciones para la época, como la deficiente cobertura de los servicios públicos en la ciudad, problema que perdurará por varios años más.

Tabla 7. Uso de las edificaciones en 1938.

HABITACIONAL	ESCUELA DE EXTERNOS	ESCUELA DE INTER-NOS	PENSIONES Y HOTELES	HOSPITALES	CONVENTOS, CUARTELES, PRISIONES	OTROS USOS
1745	14	10	38	5	11	339
80,7%	0,6%	0,5%	1,8%	0,2%	0,5%	15,7%

Fuente: Adaptado de (DANE, 1938).

Tabla 8. Estado de las edificaciones en 1938.

OCUPADOS	DESOCUPADOS O EN CONSTRUCCIÓN	PROPIETARIO COLOMBIANO	PROPIETARIO EXTRANJERO
1997	165	2156	6
92,4%	7,6%	99,7%	0,3%

Fuente: Adaptado de (DANE, 1938).

Tabla 9. Cobertura de servicios públicos en 1938.

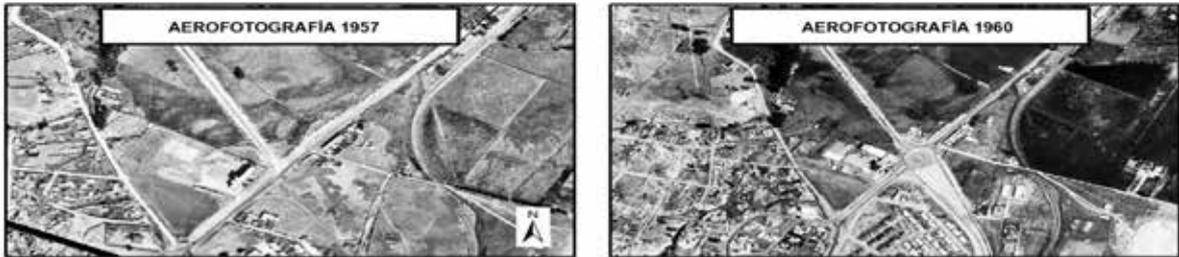
ACUEDUCTO	ENERGÍA ELÉCTRICA	ALCANTARILLADO	CON 3 SERVICIOS	SIN SERVICIOS
1289	1196	949	846	732
59,6%	55,3%	43,9%	39,1%	33,9%

Fuente: Adaptado de (DANE, 1938).

4.3.2 Año 1945

Para este año la ciudad ha visto la necesidad de crear zonas industriales, especialmente en la zona norte de la ciudad, y teniendo en cuenta la facilidad y existencia de vías de acceso, además de la cercanía a la red férrea. Entre las construcciones más relevantes de la época se encuentra el aeropuerto de la ciudad, ordenado en 1947 e iniciado en 1953, esto debido a la influencia de Gustavo Rojas Pinilla, presidente de la República durante el periodo de 1953-1957, y quien a su vez era oriundo de Tunja. Dentro del apartado vial, la construcción más relevante es la actual Glorieta de la Raza o el monumento a la pereza como se conoce comúnmente (ver Figura 35).

Figura 35. Construcción glorieta de la raza sobre 1960.



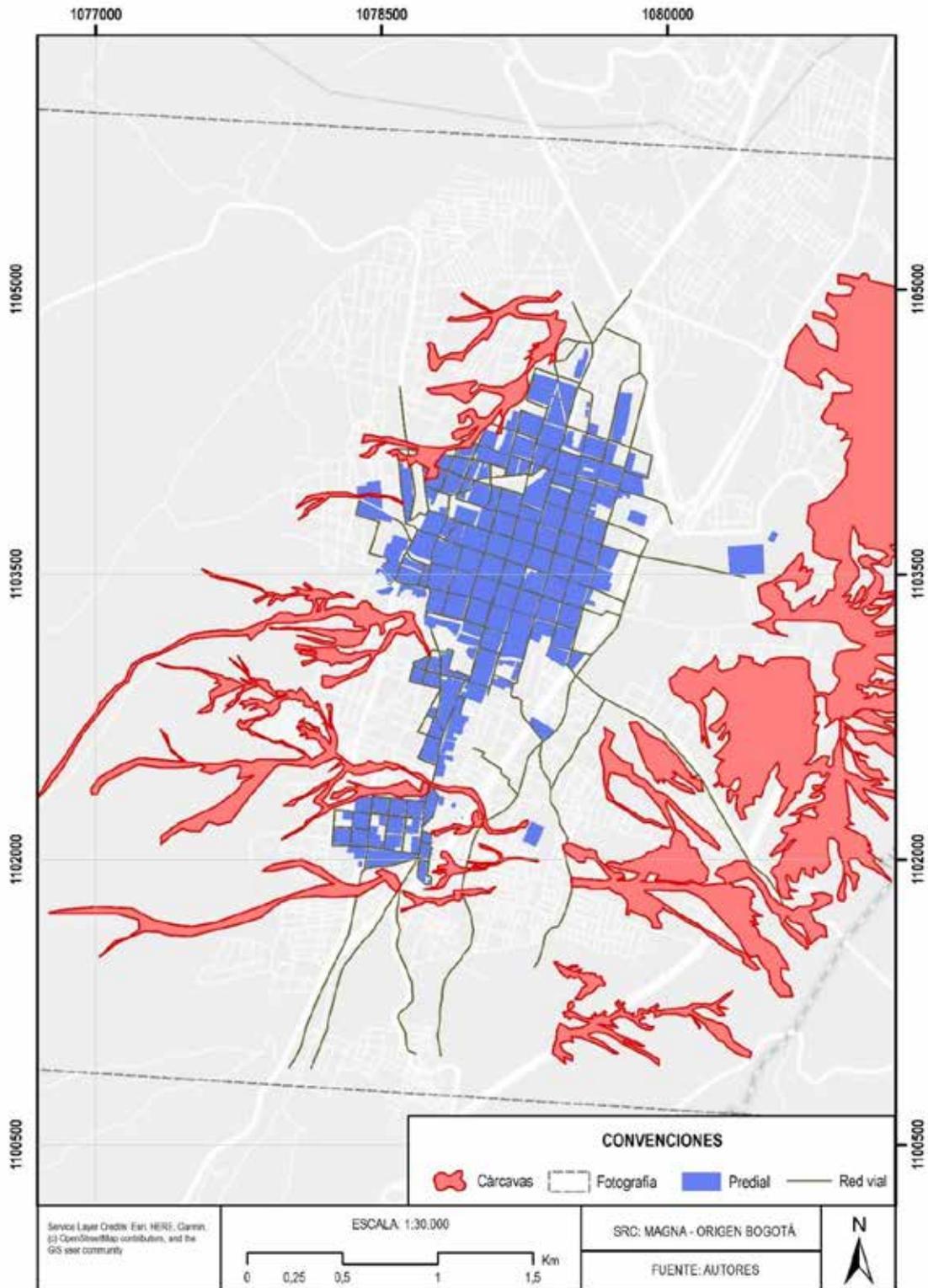
Fuente: Fotos IGAC.

De acuerdo con Hidalgo (2014), sobre la zona sur de la ciudad se localizan la Licorera de Boyacá y sobre la zona norte, se ubica la Electrificadora y los silos de almacenamiento, equipamientos industriales relevantes en la época. En materia urbana, surgen los barrios Santa Helena y Gaitán, este último, siendo uno de los primeros en ser edificado sobre zonas de carcavamiento en la ciudad; la construcción de este barrio se atribuye al abandono de la Estación del Carare.

Finalmente, se tiene registro de la zonificación de la ciudad con tres franjas para el pago de impuestos. En la Figura 36, es posible evidenciar que la concentración de prediales en la zona centro de la ciudad, sustancialmente, en el sector 5 y 6 así como en el año 1939. En relación con el sistema de carcavamiento, los sectores 3, 4 y 8, son aquellos que poseen una mayor concentración de estas áreas.

La estructura urbana se encontraba delimitada en la zona norte y conformada por los actuales barrios Las Nieves, Maldonado y Veinte de Julio; en la zona sur, por los barrios Surinam y Nazaret, sobre la zona occidente por el barrio El Topo, Kennedy y El Carmen; sobre la zona este, por el barrio El Jordán y por el Batallón Bolívar.

Figura 36. Situación de Tunja en 1945.



Fuente: Los Autores.

Para este mismo año, el área predial estimada total es de 131.6 Ha, las zonas de carcamamiento 219 Ha y la red vial un total de 48.36 Km (ver Tabla 10).

Tabla 10. Sectorización de infraestructura en 1945.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	0,10	22,70	1,58	3,04	82,20	21,99	0,00	0,00	0,00	0,00	131,61
CARCA- VAMIENTO	(Ha)	5,34	26,60	30,21	73,65	0,00	16,78	0,00	66,47	0,00	0,00	219,05
RED VIAL	(Km)	3,56	8,82	4,68	1,62	20,52	9,16	0,00	0,00	0,00	0,00	48,36

Fuente: Los Autores.

Un referente importante es el Censo Nacional de Edificios realizado en 1951 por el DANE. Con base en la información presentada en este documento, se muestran en la Tabla 11, Tabla 12 y Tabla 13, evidenciando la situación del uso y la distribución de la cantidad de familias por hogar. Del mismo modo se observa un porcentaje relativo con respecto al total de las edificaciones para la época.

Tabla 11. Uso de las edificaciones en 1951.

HABITACIÓN	INDUSTRIA	COMERCIO	SERVICIOS	CULTURA	COLECTIVO	MIXTO	OTROS USOS
2978	34	43	20	3	72	21	29
93,1%	1,1%	1,3%	0,6%	0,1%	2,3%	0,7%	0,9%

Fuente: Adaptado de (DANE, 1957).

Tabla 12. Número de pisos por edificación en Tunja.

1 PISO	2 PISOS	3 PISOS	4 PISOS	5 o MÁS
2639	532	27	3	0
82,5%	16,6%	0,8%	0,1%	0,0%

Fuente: Adaptado de (DANE, 1957).

Tabla 13. Cobertura de servicios públicos en 1951.

CON AGUA	ACUEDUCTO	ENERGÍA ELÉCTRICA
1998	1842	1838
68,8%	63,4%	63,2%

Fuente: Adaptado de (DANE, 1957).

4.3.3 Año 1960

Para el año en mención, la ciudad de Tunja ha logrado consolidar la Escuela Normal de Varones, como la UPTC, y la construcción del Colegio Maldonado. Entre las obras se encuentra la adecuación física del Pozo de Donato y Los Cojines del Zaque, en materia urbana se da la consolidación de barrios como El Topo, Obrero y Popular, todos ellos enmarcados dentro de políticas con fines de trabajadores. Desde esta época inicia la sectorización socioeconómica de la ciudad.

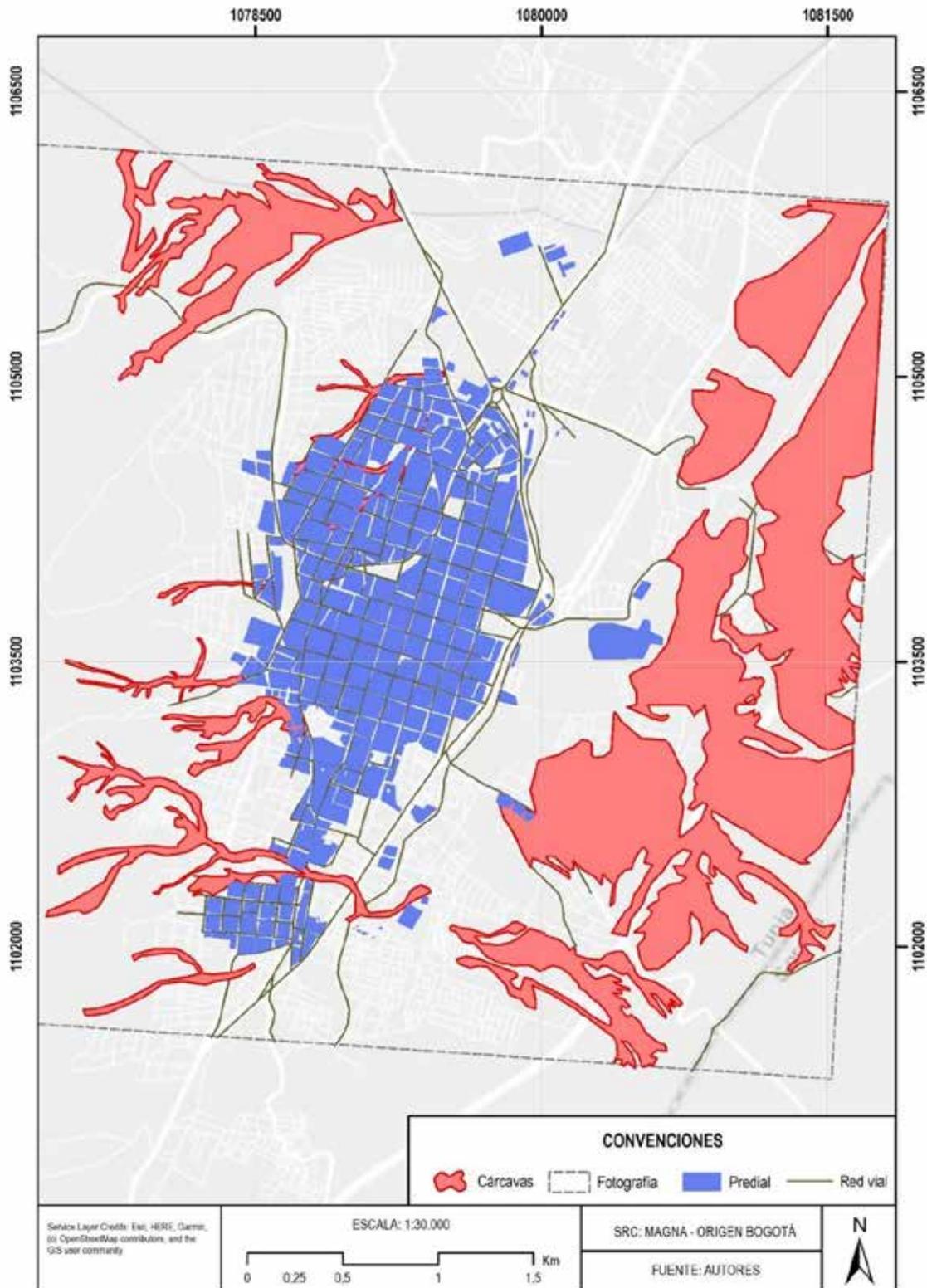
Hasta este punto, la ciudad ha crecido de manera desordenada y sin una reglamentación clara al respecto. En el año 1958, surge el primer Plan Piloto de Tunja, el cual consistió en proyectar el crecimiento urbano de la ciudad entre los años 1958 y 1985. Este plan contempló la modificación de varios equipamientos urbanos y la normalización de la expansión urbana al interior de la ciudad; muchos de estos planes fracasaron a nivel nacional, debido a la inexperiencia y falta de información estatal en su etapa de planeación.

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 (Hidalgo, 2017, p. 94).

De acuerdo con Hidalgo (2017), la infraestructura vial tuvo grandes avances, como lo fue la carretera central del norte y la avenida oriental. En lo relacionado con equipamientos urbanos surgen grandes elementos como el Seminario Mayor de Tunja, el Estadio de la Independencia, Hospital Psiquiátrico y el Club del Comercio. En materia educativa, aparece el Colegio Emiliani, la Normal Femenina y el Colegio INEM.

La autogestión en la construcción es dinámica, frente a las urbanizaciones como el Asís, San Lázaro, Ricaurte, El Carmen y Kennedy. Finalmente, debido a la existencia de la Normal de Varones y el Batallón Bolívar, estos dos elementos se convierten en polos de desarrollo urbano en sus respectivos sectores. Ver Figura 37.

Figura 37. Situación de Tunja en 1960.



Fuente: Los Autores.

En esta época, el actual sector 2 de la ciudad, presenta un significativo desarrollo predial. Este sector cuenta con una pendiente moderada y la presencia de sistemas de carcamamiento. Actualmente, estos barrios poseen el carácter para el cual fueron diseñados. Para este año, el área predial estimada total es de 225.79 Ha, las zonas de carcamamiento 267.59 Ha y la red vial un total de 66.10 Km, (ver Tabla 14).

Tabla 14. Sectorización de infraestructura en 1960.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	0,12	31,85	3,95	8,19	110,04	67,75	2,63	1,26	0,00	0,00	225,79
CARCAVAMIENTO	(Ha)	0,00	22,77	23,99	96,19	0,00	10,46	0,00	108,57	5,61	0,00	267,59
RED VIAL	(Km)	1,30	10,18	3,63	4,50	22,70	18,11	1,52	4,16	0,00	0,00	66,10

Fuente: Los Autores.

Uno de los aspectos relevantes en materia urbana es el II Censo Nacional de Edificios y Viviendas, realizado por el DANE en 1964. Inicialmente, es posible evidenciar que gran parte de las edificaciones tenían uso cultural e industrial; del mismo modo, las edificaciones con usos comerciales y de servicios no ocupaban gran parte de esta, ver Tabla 15.

Tabla 15. Uso de las edificaciones en 1964.

HABITACIÓN	INDUSTRIA	COMERCIO - SERVICIOS	OFICIALES	CULTURALES	OTROS USOS
5159	33	76	13	37	90
95,4%	0,6%	1,4%	0,2%	0,7%	1,7%

Fuente: Adaptado de (DANE, 1964).

Dentro del apartado del uso del suelo, se encuentran un total de 11.132 predios, de los cuales 11.027 representan cerca del 99% y que son de uso habitacional. El 1% restante se divide en hoteles con 15 predios, 13 industrias, 9 oficinas, 5 bodegas, 12 almacenes, 8 religiosos, 23 educación, 2 hospitales, 5 administrativos, 4 social y recreativo, 3 militares y 6 con uno no residencial.

Tabla 16. Cobertura de servicios públicos de acuerdo con el censo 1964.

AGUA	BAÑO	INODORO	ALUMBRADO ELÉCTRICO
4038	3978	3971	4064

Fuente: Adaptado de (DANE, 1964).

4.3.4 Año 1978

La ciudad llega a esta época con el común denominador del siglo XX, la poca e ineficiente cobertura de servicios públicos, sin planes reguladores urbanos, viales y de salubridad. En materia urbana, con un amplio desarrollo cerca de las vías construidas y con el inicio de la sectorización socioeconómica que hoy se presenta en la ciudad. Debido al inesperado fallo del Plan Piloto de 1958, las entidades gubernamentales deciden reformular el plan de desarrollo y construir un nuevo plan en 1976, y contempla tres alternativas de desarrollo que se exponen en la Tabla 17.

Tabla 17. Alternativas propuestas por el Plan Piloto de 1958.

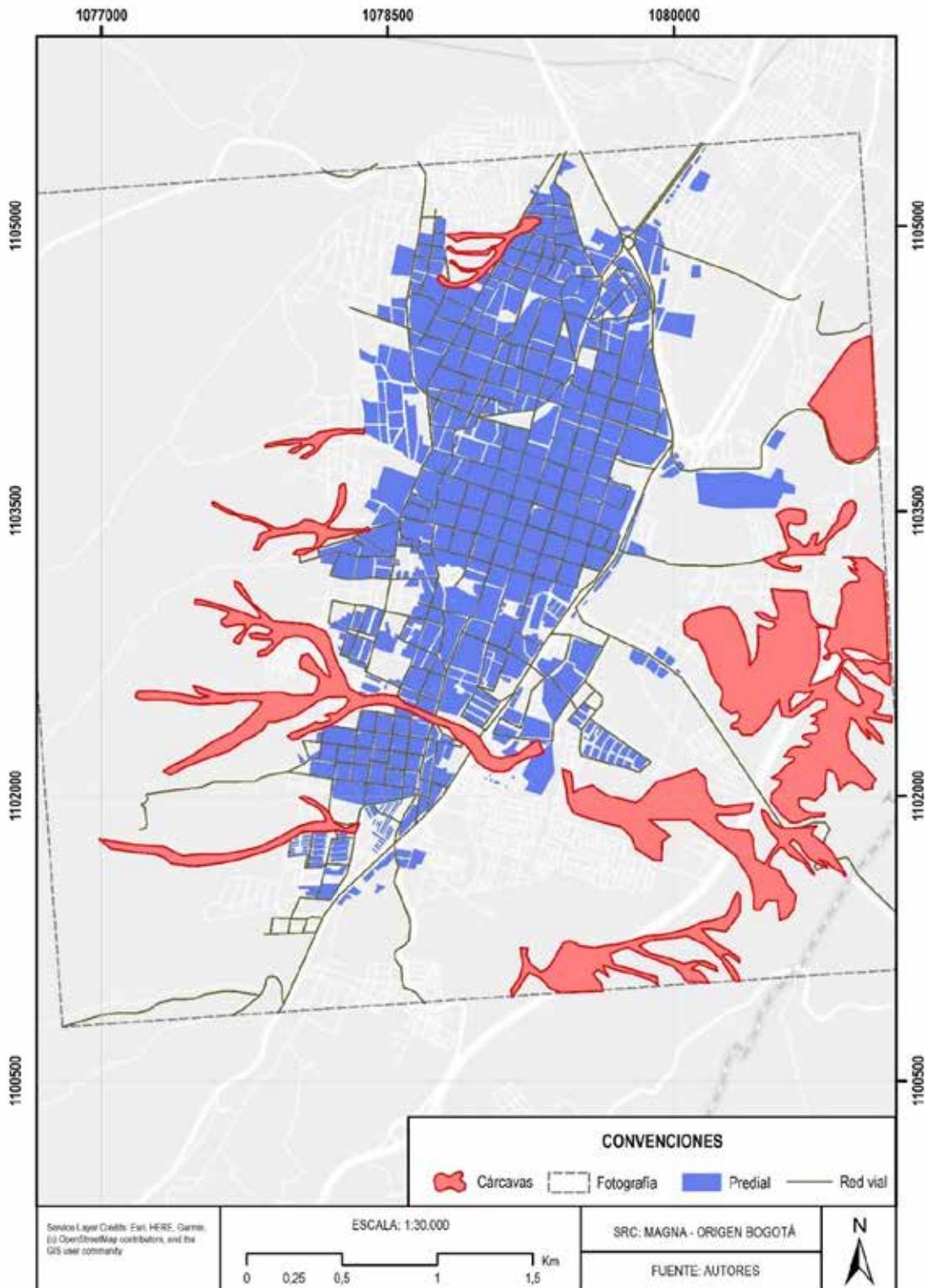
ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
<p>Plantea la densificación del suelo vacante. Prohibir la expansión de la zona industrial en el norte. Traslado del terminal de transportes. Conferir a los Muiscas el carácter de sector urbano especial.</p>	<p>Centra esfuerzos en trasladar o construir equipamientos urbanos en la zona norte de la ciudad. Traza, que el desarrollo predial se realice en esta zona, la construcción de un centro comercial y el traslado de industrias nocivas sobre este sector.</p>	<p>Centra el desarrollo urbano sobre la zona oriental aprovechando la red vial existente. Para la industria plantea lo mismo que la alternativa 2.</p>

Fuente: Adaptado de Hidalgo (2019).

En 1978, es posible evidenciar el aumento en el desarrollo urbano, especialmente marcado sobre los sectores 2, 3 y 8. Este deliberado aumento, puede explicarse con base en la afirmación de Rincón (2009): “se da un periodo de consolidación y densificación poblacional (...) debido a que el centro de la ciudad empieza a perder el carácter residencial y a adquirir otras actividades, desplazando a la población al pericentro y a la periferia” (p. 24). Sobre este año en comparación con 1960, surgen barrios al sur como Simón Bolívar, Surinama, San Antonio, El Jordán.

Por otro lado, los barrios que se encuentran hacia el sector oriental se consolidan, por ejemplo, Ricaurte, Kennedy, Bello Horizonte. Sobre el norte se produce la densificación de barrios adyacentes al Maldonado, ver Figura 38.

Figura 38. Situación de Tunja en 1978.



Fuente: Los Autores.

Para este año, el área predial estimada total es de 307.3 Ha, las zonas de carcavamiento 106 Ha y la red vial un total de 79.2 Km (ver Tabla 18).

Tabla 18. Sectorización de infraestructura en 1978.

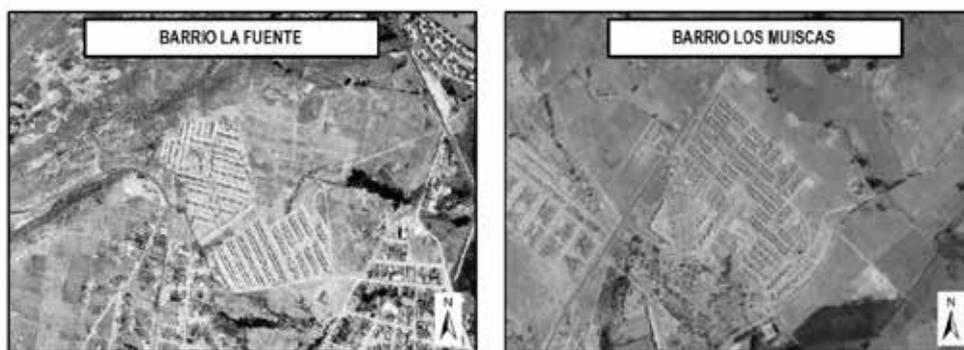
SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	2,21	64,34	17,74	11,00	119,31	85,83	0,24	6,59	0,00	0,00	307,26
CARCAVA- MIENTO	(Ha)	5,70	17,18	21,55	51,76	0,00	5,04	0,00	4,76	0,00	0,00	105,99
RED VIAL	(Km)	1,10	22,34	5,40	2,92	25,12	19,82	1,27	1,22	0,00	0,00	79,19

Fuente: Los Autores.

4.3.5 Año 1984

Año en el que termina el auge en la construcción de expansión en la ciudad. Como consecuencia de los acuerdos pactados en el plan de 1976, la ciudad experimentó un notable desarrollo en la zona norte, la consolidación de la zona industrial y la aparición de dos barrios, en su momento aislados que serían polos de desarrollo, ver Figura 39.

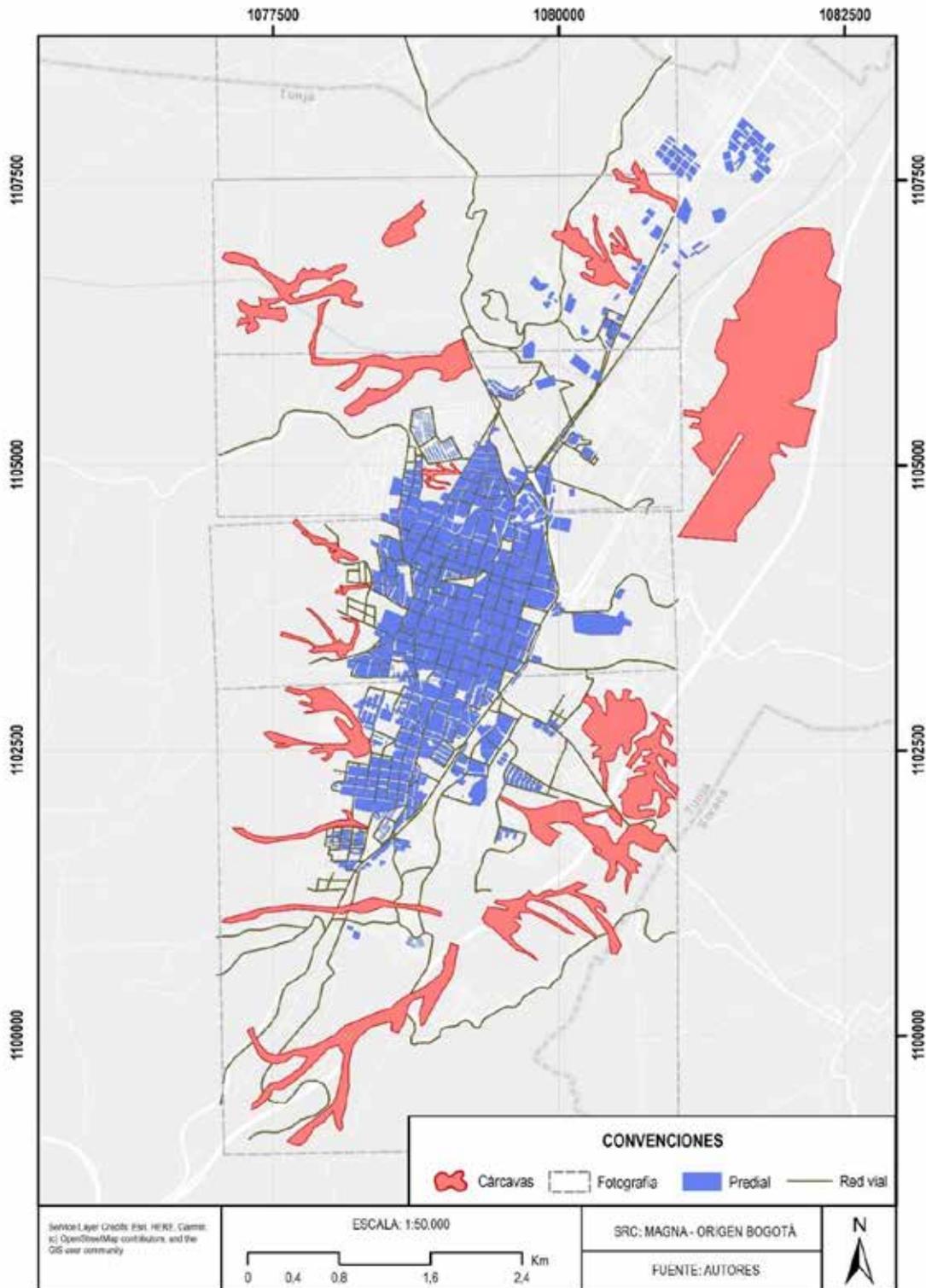
Figura 39. Barrio la Fuente y los Muiscas.



Fuente: Fotos IGAC.

Según lo expuesto por Hidalgo (2008), esta etapa de desarrollo trajo consigo la consolidación de la vivienda multifamiliar como principal protagonista y la creación de dos enclaves, el primero de ellos, de carácter privado conocido como Doña Limbania y el segundo de carácter público, como la Urbanización Las Colinas al interior de la UPTC. Sobre la zona centro de la ciudad, inicia la construcción de edificios de gran altura como el CAMOL, LUMOL y SBIA.

Figura 40. Situación de Tunja en 1984.



Fuente: Los Autores.

Este año y en comparación con 1978, surge el Barrio San Francisco al sur. Como se mencionó anteriormente nace el Barrio Cooservicios, sobre la zona oriental de la ciudad. Entretanto, en la zona occidental se da inicio al Barrio La Fuente. El más notable desarrollo predial estuvo presente sobre la zona norte con los barrios Asís, La Granja y el más relevante a nivel de desarrollo. Para este año, el área predial estimada total es de 351 Ha, las zonas de carcavamiento 283 Ha y la red vial un total de 110 Km, ver Tabla 19.

Tabla 19. Sectorización de infraestructura en 1984.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	3,58	64,39	18,66	11,00	119,35	89,55	14,67	7,86	14,56	7,54	351,16
CARCAVA- MIENTO	(Ha)	17,31	11,11	13,86	23,85	0,00	5,57	14,58	104,60	87,21	5,14	283,23
RED VIAL	(Km)	6,56	24,26	9,80	4,53	24,93	26,2	8,97	4,05	0,65	0,20	110,22

Fuente: Los Autores.

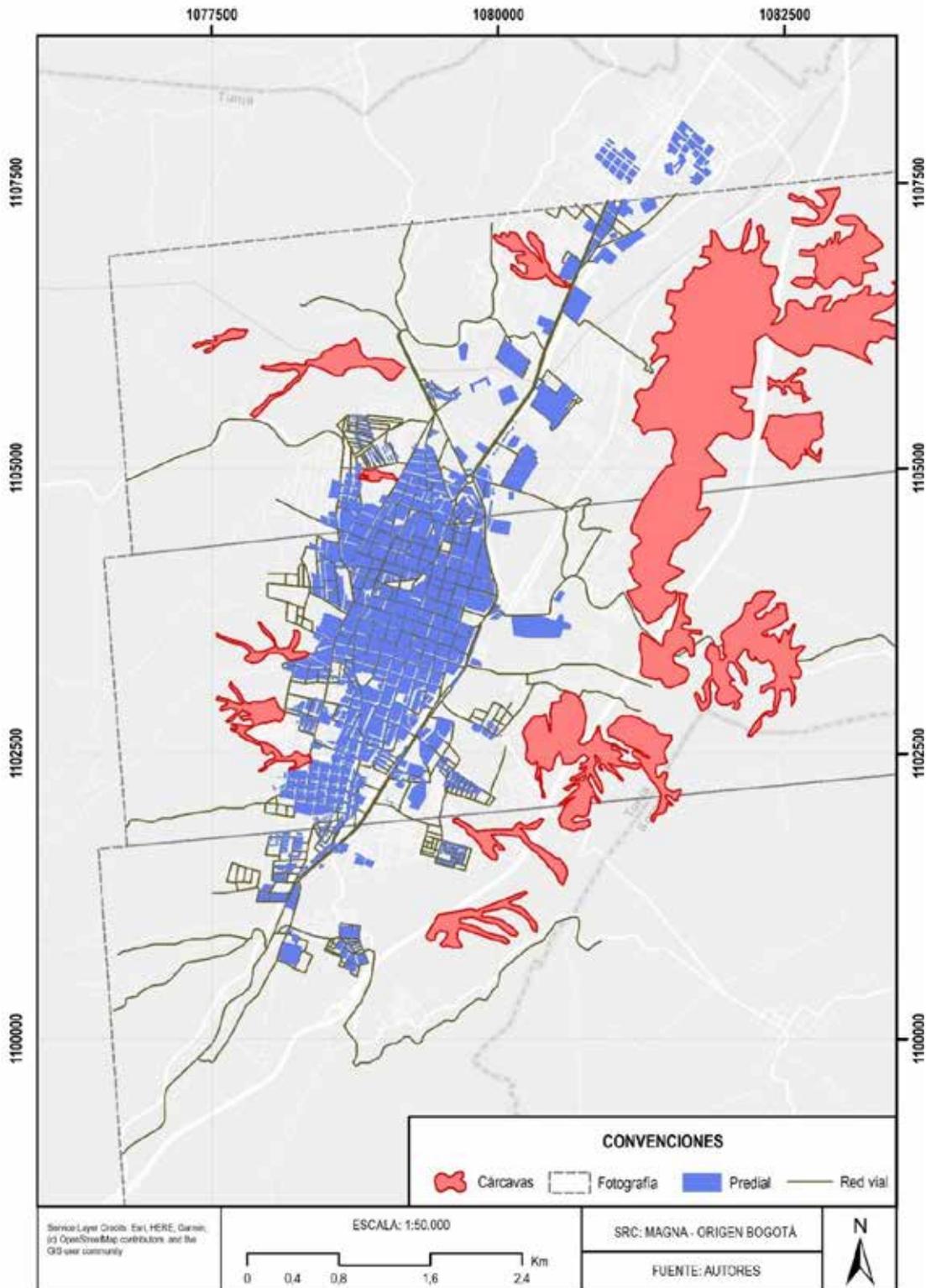
4.3.6 Año 1992

En el año de 1989, durante el gobierno de Virgilio Barco, se formuló una Ley de Reforma Urbana. Esta ley plantea una serie de instrumentos públicos que permiten tener control de la expansión y desarrollo predial de las ciudades, producto de esta política y de los planes anteriores de la ciudad, Tunja llega con un consolidado desarrollo sobre su zona norte (Rincón, 2009).

El más notable desarrollo predial, estuvo presente sobre la zona norte con la consolidación del barrio los Muiscas y en la zona occidental con la construcción de las 2 etapas subsecuentes del barrio La Fuente. Del mismo modo, sobre la zona suroriental, se produjo un acelerado desarrollo del Barrio Cooservicios, construyendo de esta manera una segunda etapa y siendo un posible causante de la construcción del barrio La Florida y San Francisco. En la zona sur, se consolida el Barrio El Triunfo. Sobre la zona occidental se consolida el Barrio El Paraíso y se inician las construcciones en los barrios La Calleja y Los Trigales. Ver Figura 41.

Para este año, el área predial estimada total es de 390 Ha, las zonas de carcavamiento 257 Ha y la red vial un total de 145 Km.

Figura 41. Situación de Tunja en 1992.



Fuente: Los Autores.

Tabla 20. Sectorización de infraestructura en 1992.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	14,00	66,90	19,69	11,00	119,35	90,02	18,43	21,45	19,13	9,98	389,95
CARCAVAMIENTO	(Ha)	0,18	5,32	7,34	26,19	0,00	2,03	10,47	118,91	86,48	0,00	256,92
RED VIAL	(Km)	12,01	25,84	13,58	8,05	28,21	33,13	10,91	8,64	1,83	2,56	144,76

Fuente: Los Autores.

4.4 DESARROLLO URBANO SIGLO XXI

4.4.1 Año 2001

De acuerdo con Hidalgo (2013), la construcción de la Universidad de Boyacá en el año 1994, fue un generador de desarrollo sobre la zona norte de la ciudad, pues es generador de nuevos servicios y demandas para la comunidad universitaria latente. De manera similar, la construcción de las dos etapas en el Barrio La Fuente son generadoras o polos de desarrollo predial cercanas a ellas. Sobre la zona occidente de la ciudad, se da la consolidación de barrios La Concepción, Cojines, San Lázaro, Altamira, ver Figura 42.

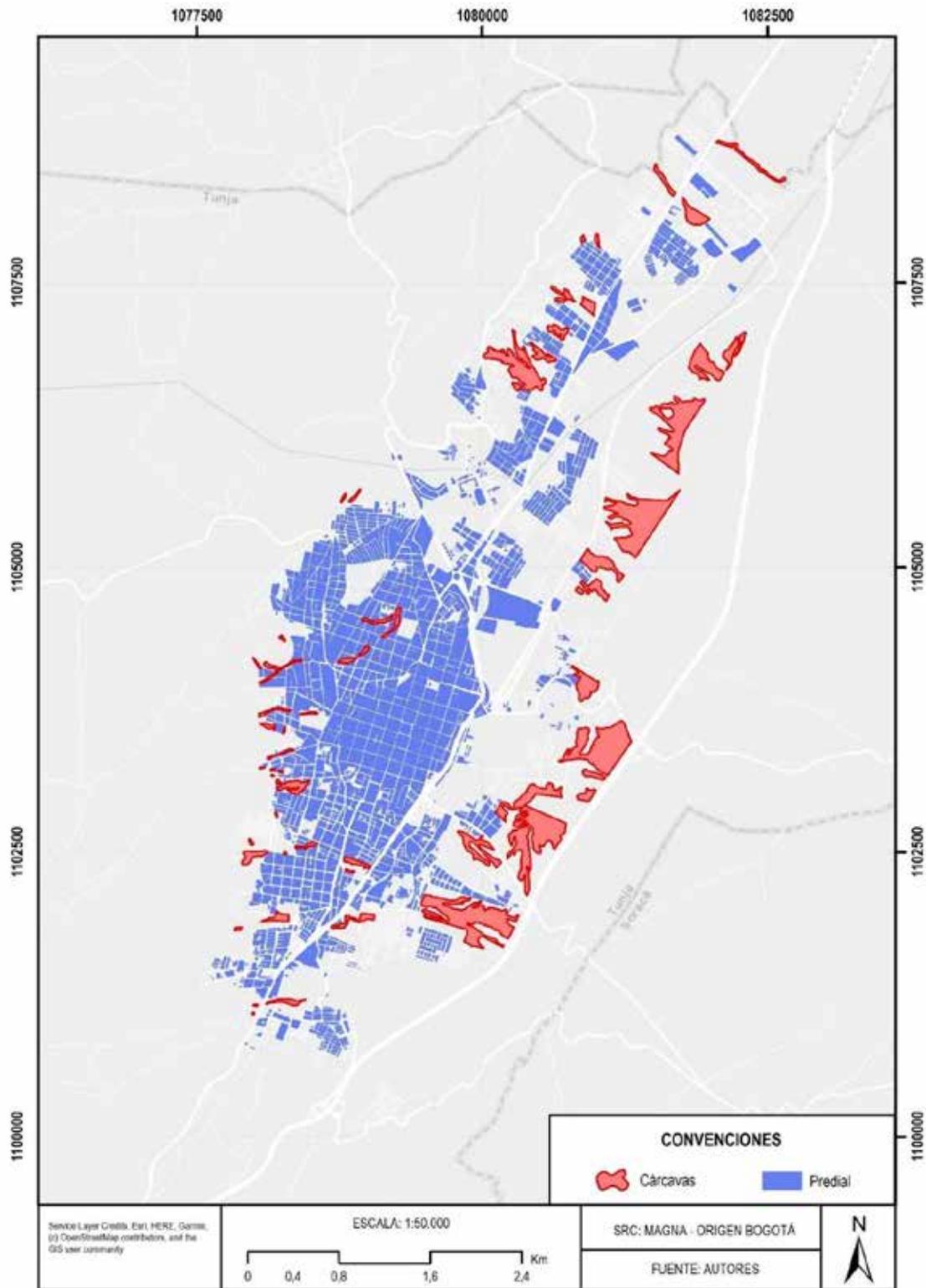
Para la estimación de las zonas prediales y de carcaimiento fue necesario realizar la digitalización del plano P-08 y P-52 del POT del año respectivo. Para este año, el área predial estimada total es de 565,8 Ha y las zonas de carcaimiento 127.6 Ha. A partir de este año no se continuó evaluando el desarrollo vial de la ciudad, ver Tabla 21.

Tabla 21. Infraestructura en 2001.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	20,71	91,25	32,23	13,05	129,98	144,48	40,17	46,34	30,62	16,97	565,79
CARCAVAMIENTO	(Ha)	1,70	6,87	19,95	38,20	0,17	3,87	10,45	21,01	21,27	4,14	127,64

Fuente: Los Autores.

Figura 42. Situación de Tunja en 2001.



Fuente: Los Autores.

4.4.2 Año 2005

En términos urbanos, la ciudad llega a sufrir un crecimiento notorio de la zona norte, a tal punto de que ya es posible observar las urbanizaciones El Lago y el Parque Industrial, las cuales se encuentran fuera del límite urbano.

En términos de desarrollo vial, la principal obra de esta época es la construcción de la doble calzada Briceño – Tunja – Sogamoso, en adelante BTS.

De acuerdo con Hidalgo (2008), este tipo de infraestructura vial provoca una tensión de desarrollo urbano debido a la posibilidad de nuevas conexiones viales. Por otro lado, Rincón (2009), menciona que la construcción de esta vía generará nuevas dinámicas poblacionales que harán al centro urbano más competitivo, ver Figura 43.

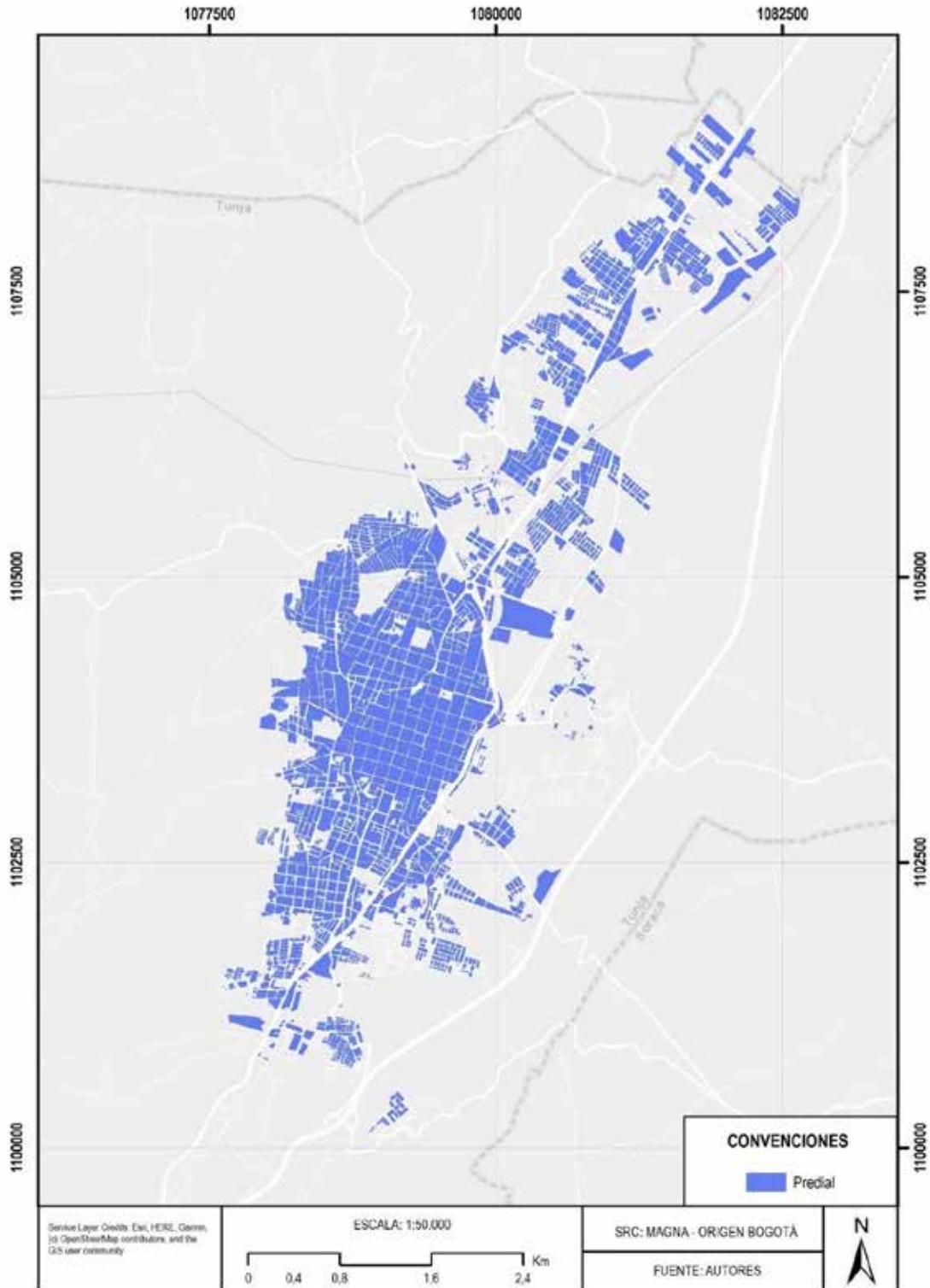
Para estimar las áreas de prediales de este año, fue necesario utilizar una serie de relatos históricos, pues al no contar con fotografías aéreas. Para este año en particular, el área predial estimada total es de 644.1 Ha, según se reporta en la Tabla 22.

Tabla 22. Estado del predial en 2005.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	23,4	95,8	38,0	16,4	129,9	145,8	44,8	57,5	46,2	46,2	644,1

Fuente: Los Autores.

Figura 43. Situación de Tunja en 2005.



Fuente: Los Autores.

4.4.3 Año 2017

La ciudad llega a este año con una notable variación del predial urbano, en su mayoría sobre la zona norte. En el año 2014, mediante la revisión del POT “el Artículo 40 del Acuerdo 014 de 2001, fue derogado sin dejar prevista una solución relacionada con la división político-administrativa urbana, lo cual genera un vacío normativo que influye en muchos de los aspectos relacionados con el ordenamiento territorial en lo que corresponde al área urbana.

Es notable la aparición de enclaves o conjuntos privados a las afueras de la ciudad, ver Figura 44. En materia vial, la puesta en servicio de la doble calzada BTS, se convierte en un polo lineal de desarrollo, pues tal como lo exponen Bautista y Cerquera (2014), estos elementos no solo cumplen un desempeño predial, sino de la economía del transporte.

De acuerdo con Serrato (2015), se aprecian nuevos proyectos como, Pinos del Oriente, Altos de Cooservicios, Xativilla, Manzanares, Altos de Alejandría y La Arboleda. Sobre esta época la ciudad empieza a dividirse en diferentes sectores según sus necesidades, ejemplo de ello, son las divisiones del centro histórico, inspecciones de policía, cuadrantes, códigos postales e incluso, en medidas de transporte público tal como se expone en POT (2014).

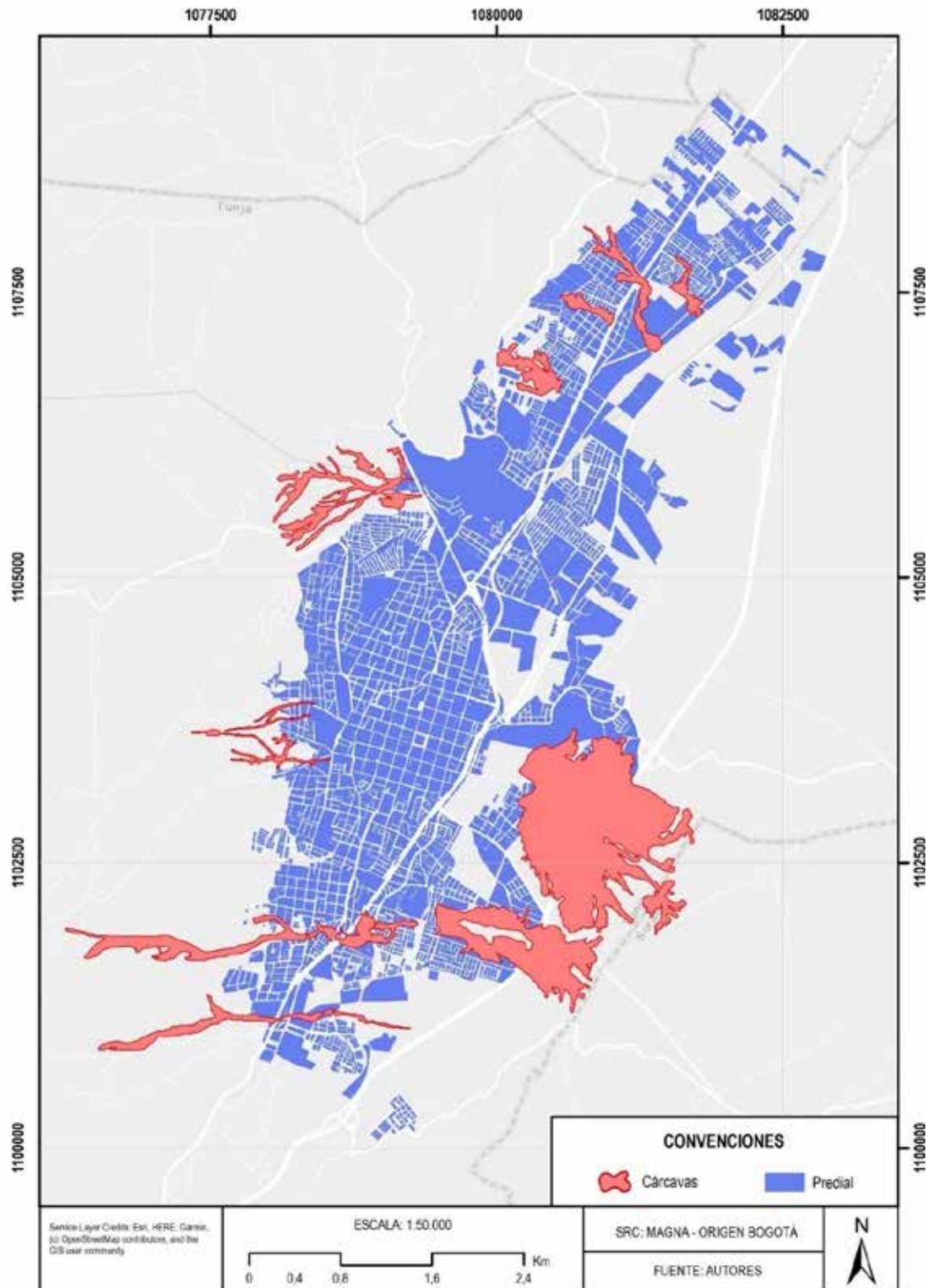
Para estimar las áreas de prediales y zonas de carcavamiento de este año, fue necesario utilizar la aerofotografía suministrada por la oficina de planeación de la ciudad. Este año en particular, el área predial estimada total es de 1113.3 Ha y las zonas de carcavamiento 160.1 Ha, ver Tabla 23.

Tabla 23. Predial y carcavamiento en 2017.

SECTOR		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
PREDIAL	(Ha)	63,1	123,0	82,4	106,2	123,3	156,0	122,7	135,0	130,3	71,5	1113,3
CARCAVAMIENTO	(Ha)	8,0	8,1	27,8	83,1	0,0	4,4	11,0	0,0	9,4	8,6	160,1

Fuente: Los Autores.

Figura 44. Situación de Tunja en 2017.



Fuente: Los Autores.

4.5 EL CENTRO HISTÓRICO

El centro histórico de la ciudad está compuesto por un conjunto de plazas y plazuelas, entre las que se encuentra la Plaza de Bolívar, sitio emblemático de la ciudad (Bonilla, 2018).

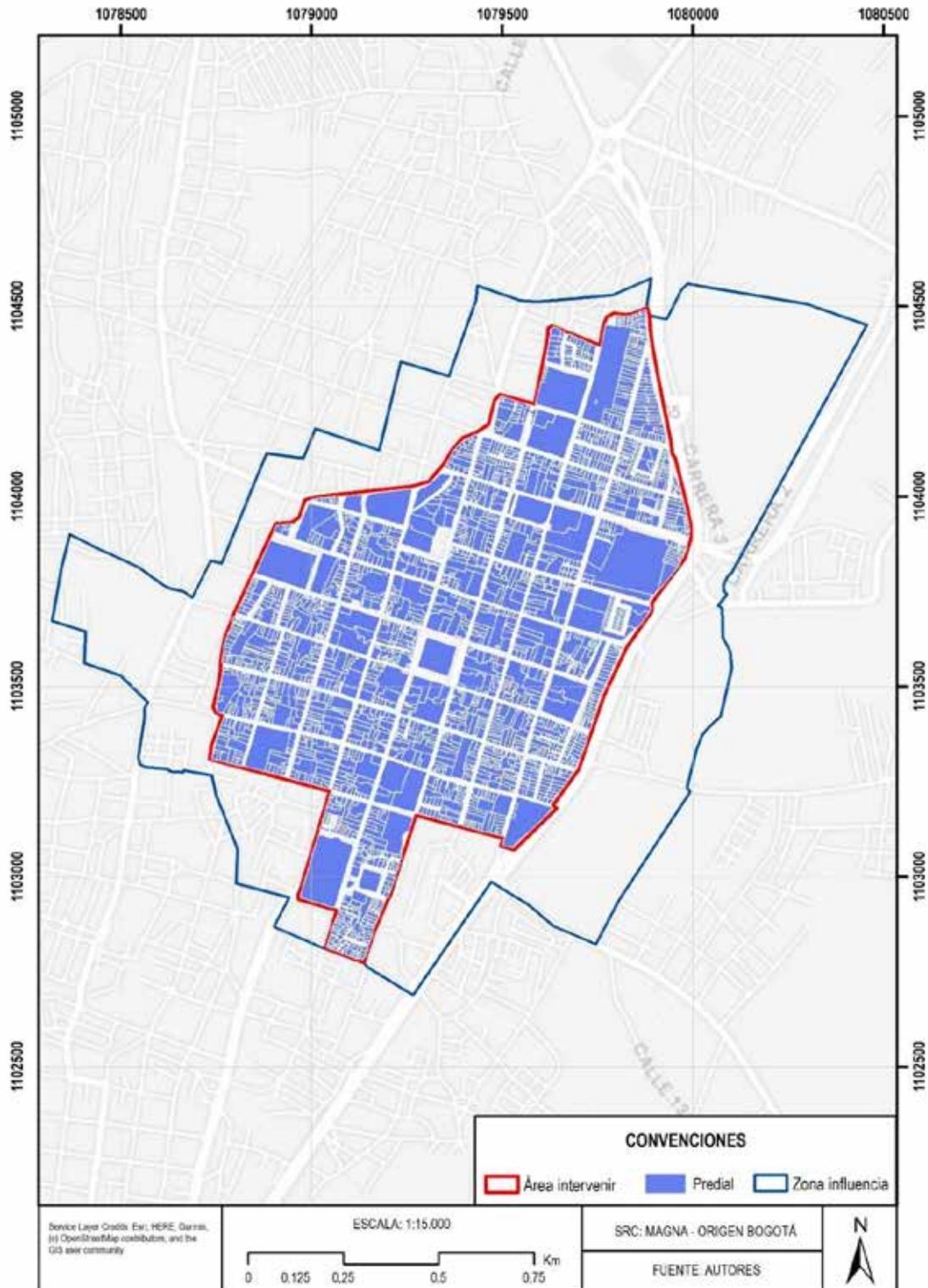
La Plaza Mayor, nombre que recibía la Plaza de Bolívar en la época de la colonia, “definía una estructura de poder jerarquizada del centro a la periferia” (Rincón, 2009, p. 18), con lo cual, se determinaba la posición social a partir de la lejanía o cercanía de las viviendas respecto al centro.

No es extraño encontrar varios estudios que se han desarrollado sobre el desarrollo urbano y propuestas arquitectónicas de modelos desemejantes, pero obras con diferentes fines (Bonilla, 2018; Cendales, 2017; Chocontá, 2017; Moreno, 2017).

El valor histórico de este sector es tal, que fue declarado Monumento Nacional en la Ley 163 de 1959 (30 de diciembre), junto con los de Cartagena, Mompox, Popayán, Guaduas, Pasto y Santa Marta. Esta decisión no resulta extraña, cuando el centro, además del carácter histórico con el que cuenta, alberga los equipamientos institucionales de la ciudad y del departamento.

En la Figura 45, se presenta la delimitación del centro histórico, la delimitación se extrajo de la Resolución 0428 del 2012 del Ministerio de Cultura.

Figura 45. Centro histórico de Tunja.



Fuente: Los Autores.