



1 VISION HISTORICA

1.1 TUNJA PREHISPANICA

La fundación hispánica de Tunja se efectuó en un área que estaba habitada por indígenas, de tiempo atrás y hasta en el último cuarto del siglo XX parecen surgir pregoneros, para poner en duda la "ascendencia nobiliaria" que durante años ha flotado en el ambiente, mirando de soslayo al indígena, y utilizando el calificativo de indio, como término de ofensa personal. La organización original se intentó borrar de un sablazo, y parte de la manifestación física desapareció, pero la "información genética" citada por el profesor Villate quedó, en estos últimos años, ya no para vergüenza nacional, sino al otro extremo: el motivo turístico objeto de carteles y campañas insulsas. (Figura 1. Hunza a la llegada de los Españoles)

1.2 TUNJA COLONIAL

Ha tenido gran importancia el aspecto urbano hispánico, y poca atención la organización física prehispánica, quizás por la dificultad para entender otro orden, que no corresponde a los patrones económicos, religiosos y sociales de la conquista. Construir la trayectoria de una ciudad francesa "puede significar el recorrido de mil o dos mil años, viajando de un modo de producción a otro, de un sistema social a otro", pero en América, todo parece iniciar en el siglo XVI. La Tunja colonial está más referenciada; un plano conservado en la Curia de Tunja, ejecución calculada en 1623, establece 130 cuadras y 484 casas, estando definida desde el punto de vista urbano; los componentes son pocos: la plaza, solares, algunos con viviendas, la iglesia, y los ejidos; la trama de la ciudad, la cuadrícula, debe analizarse con más información de la lectura sobre las colonias españolas y la conformación de tramas



FIGURA 1 hunza a la llegada de los españoles

urbanas cuadrículadas en la proximidad de la ciudad medieval, afirmando que el sistema ortogonal fue propuesto para terreno plano y no para emplazamiento en ladera, con fuertes pendientes que observamos en varias ciudades de Colombia. Si el proyecto original fue pensado para permitir a la ciudad un crecimiento ordenado, en nuestro caso el emplazamiento fue más con criterio defensivo, con poca visión de un crecimiento futuro. La cuadrícula, merece ser vista bajo el conocimiento o desconocimiento de quienes lo aplican en el Nuevo Mundo; observando planos y comentarios de ciudades españolas, puede decirse que el trazado propuesto era desconocido y poco familiar, pero resultaba práctico para ser ejecutado por personas conocedoras de otros oficios; si la idea se remonta al modelo utilizado por los romanos para erigir sus colonias, con motivos prácticos, defensivos y facilitadores del tránsito de carros, puede presumirse que la aplicación se daba en terrenos planos o de poca pendiente, hecho que no se ajustó en su totalidad a la ciudad de Tunja; pese a la dificultad, el trazado del siglo XVI subsiste en el siglo XX, y en la mente del ciudadano parece no existir diferencia entre la estructura inicial, y la necesidad de una estructura diferente para la tecnología de principios del siglo XXI.(Figura 2. Una ciudad india. Tunja 1623)

1.3 TUNJA EN LOS SIGLOS XVIII y XIX.

Es un tema que está por investigarse; no existen trabajos sobre urbanismo, y al observar el plano urbano, posiblemente de 1623, y la aerofotogrametría urbana de 1939, se observan muy pocas variaciones, que no inciden en la estructura original; los comentarios de viajeros, no son los mejores; la revisión del periódico El Boyacense, con ejemplares en archivo desde 1850-1899, contiene un alto porcentaje de información sobre la parte administrativa de la educación, burocracia, traslados, y uno que otro contrato de obra pública. A finales del siglo XIX, la casa que hoy ocupa el Palacio de la Torre, es sometida a trabajos de remodelación y seguramente, en



Figura 2. Una ciudad indiana. Tunja 1620.

varios inmuebles se inicia el proceso de cambiar la fachada castellana por la fachada afrancesada o inglesa. Eliminan aleros, construyen áticos, ornamentan los vanos, las cabezas de león y motivos florales ejecutadas en yeso empiezan a adornar el dintel de las ventanas. (Figura 3. Persistencia Moderna de la traza de Fundación).

1.4 EN EL SIGLO XX.

Tunja presenta modificaciones a partir de la segunda década; la celebración del primer centenario de la independencia propicia manejos presupuestales para obras de recreación, como el Bosque de la República, conmemorativas como el Parque de Los Mártires, exaltaciones a poetas y héroes de la independencia con la aparición de bustos y obeliscos, y la instalación de la estatua de Bolívar en la Plaza que hoy lleva su nombre. En los discursos de los mandatarios se menciona el tema de la vivienda obrera, y se sancionan acuerdos y ordenanzas para compra de terrenos, en cabeza de comisiones de "personas de reconocida honorabilidad". (Figura 4. Ciudad de Tunja)

En la década 1930-1940, con motivo de la conmemoración de los 400 años de fundación hispánica se pavimenta la plaza de Bolívar, existen viviendas de uno, dos y tres pisos, como el edificio del convento de Santo Domingo o del Colegio de Boyacá, con estilo afrancesado en fachada, o como el denominado republicano en el interior del claustro, respectivamente; se observan los esqueletos de algunas construcciones en proceso, tal como los cuarteles del ejército, los primeros trazados, tal vez excavaciones y cimientos del hospital, el hotel Centenario que aún muestra la fachada vieja sin demoler, y el edificio nuevo al interior del lote, nuevos trabajos en el Bosque de la República, el parque Suárez Rendón, el parque Santander, el único ejemplo de buen tratamiento a una cárcava, y a finales del año se sanciona la ley por la cual se ordena la construcción de un aeródromo para Tunja. Se inaugura el



Plan de Ordenamiento Territorial de Tunja - Dimensión urbanística



Figura 3 Persistencia moderna----



estadio y edificaciones en la entonces Escuela Normal, la Avenida Eduardo Santos, hoy carrera 11.

A partir de 1940, la construcción de barrios obreros señala los puntos hacia donde se extenderá la ciudad: el barrio Obrero administrado por el municipio; el Instituto de Crédito Territorial, con el barrio Centenario construido entre 1950 y 1955, 11 años después de la fecha que pretende homenajear), subiendo de categoría en proyecto, la urbanización Popular, y a partir de 1960, con el criterio vivienda económica San Antonio y Hunza (con aires al barrio Muzú de Bogotá), Gonzalo Suárez, Maldonado Calvo, Simón Bolívar, Aquimín, Los Andes, Consuelo, en 1976 la construcción de la urbanización Los Muiscas al norte de la ciudad y en ese tiempo carente de transporte, en 1983 La Fuente, un reto a la fuerza de los vehículos para ascender pronunciadas pendientes; enumero unas cuantas, para indicar que en buena parte la expansión de la ciudad fue "jalonada" por el I.C.T. y su criterio de construir en terreno de bajo costo, yermos, y azotados por la brisa, como son los ubicados en la parte occidental.

Obras de carácter institucional como el Edificio Municipal, el Palacio de Justicia, entre 1950-1960. Telecom y Edificio de la Beneficencia 1960-1970; obras de inversión privada que modifican el perfil de la ciudad entre 1970 y 1980, como el edificio del Instituto de Crédito, Camol, Sociedad de Ingenieros y Arquitectos, Lumol.

La urbanización entre 1980-1990 con planes dirigidos más a lotificar que a construir, tales como La Calleja, La Pradera, Quince de Mayo, o aquellas que no recibieron ninguna exigencia ni control de obras de urbanismo ejecutadas, y después de 15 o más años, los contribuyentes por intermedio de la administración municipal, han pagado obras que el urbanizador no ejecutó, o ejecutó mal, y fueron recibidas por el funcionario de turno, conforme a ley, en lo referente a la cesión de vías públicas y



redes de alcantarillado, que serán de mantenimiento perpetuo de las empresas respectivas.

Al realizar un análisis de los Planes de Desarrollo proyectados para Tunja en el presente siglo, sus propuestas e impacto a través del tiempo, su aplicación, funcionalidad y grado de cumplimiento, se han referenciado en forma específica los planes de 1958, 1976 y 1986. Este análisis no es tan sólo la memoria histórica de un documento de planificación para la ciudad, el propósito es determinar con claridad cuáles fueron los alcances logrados, sus aciertos en la proposición de proyectos, su articulación con el desarrollo socio-económico y cultural de la ciudad, el grado de valoración de los recursos naturales y su transformación, el grado de análisis en cuanto a urbanización y su impacto en el territorio, los procesos de uso y apropiación del suelo, aspectos que hoy en día nos enmarca la Ley 388 de 1997 como parte integral de un proceso de desarrollo humano ligado al territorio.

El Plan Piloto Tunja 1958-1985 proyectado por la firma Urbanistas Asociados en cabeza Alberto Mendoza Morales, Eduardo Mejía y Cesar Garcés, el Plan de Desarrollo Urbano 1976, proyectado por la firma Planificadores Asociados Ltda. PAL y el Plan de Desarrollo 1986 "Tunja 450 Años" por el arquitecto Rubén Darío Utria, son planes de desarrollo estratégicos en los cuales nos apoyamos para realizar las siguientes consideraciones:

≈ Uno de los mayores cuestionamientos que nos podemos hacer es que muchos de los planteamientos y proyectos propuestos en estos planes de desarrollo no se cumplieron y es necesario determinar el porqué. Algunas de estas razones son:

- A través del tiempo no se ha considerado en forma integral el desarrollo y crecimiento de la ciudad, como fruto de la interrelación entre la población y su



situación económica, social, cultural y el territorio que habita, produciendo cambios en la forma de uso y apropiación del suelo urbano y rural, además de las profundas transformaciones e impacto en los subsistemas ambientales y ecológicos.

- En cuanto a la forma y concepción de la planificación en la ciudad se puede ver en los planes de desarrollo, que la tarea de planificar ha sido una labor específica de arquitectos e ingenieros, reduciendo la visión a un plano físico del territorio y en consecuencia limitando sus posibilidades de desarrollo y proyección al futuro.

- La temática general de los Planes de Desarrollo es sectorial en cuanto a los diferentes componentes presentados, el plan de ordenamiento exige la interdimensionalidad.

≈ En cuanto a la temática específica y proyección de los planes de desarrollo se puede decir que:

- El aspecto físico de la ciudad se ha presentado en casi todos los planes de desarrollo a manera de inventario: inventario de los recursos naturales, inventario de los inmuebles, inventario de los sistemas de infraestructura, inventarios con la carencia de un análisis profundo que vaya más allá de referenciar la existencia y estado de estos componentes, su funcionamiento, efectos y relaciones con estructuras más complejas.

- El análisis del territorio se hizo en forma planimétrica, sin tener en cuenta la topografía real del suelo, esto se evidencia en la formulación de proyectos y su presentación en planos sin cotas topográficas.



- A excepción del Plan Piloto Tunja 1958, en los planes de 1976 y 1986 se ha recalcado como un punto relevante dentro de la temática "el casco histórico", haciendo ver su paulatino deterioro, la necesidad de su restauración y conservación, aspectos que han ocupado un gran porcentaje del documento, restando importancia a otros aspectos estructurales dentro de la ciudad.

- En cuanto los usos del suelo los Planes de Desarrollo han realizado un inventario de lo existente, mencionando que algunos usos son incompatibles o de inconveniente ubicación, proponen una zonificación dentro de la ciudad; es necesario ir más allá de este análisis teniendo en cuenta que el uso y apropiación del suelo obedecen a procesos socio-económicos, culturales y posteriores impactos en el territorio.

- En todos los planes de desarrollo se menciona la deficiencia en la prestación de servicios públicos, especialmente en los sistemas de acueducto y alcantarillado reiterando la falta de una planta de tratamiento de las aguas negras y su vertimiento a las corrientes naturales de agua con grave impacto ambiental.

- En el aspecto ambiental de Tunja los planes de desarrollo se limitaron a describir su estado pero sin profundizar en cuanto a la totalidad de los subsistemas existentes, interrelaciones, proyectando programas de recuperación y conservación de los recursos naturales en el área urbana y rural del municipio y de los impactos causados por el hombre.

- En todos los planes de desarrollo se ha tratado el tema del Terminal de Transporte, sobre todo para mencionar su inconveniente ubicación; debe mencionarse que las rutas intermunicipales no operan con terminación en Tunja, sino en tránsito.



- La Plaza de Ferias y Matadero también se describen como mal localizados.

- Se describe el sistema de recolección de basuras como deficiente y su disposición final inadecuada.

- Para 1958 la Plaza de Mercado se describe como un uso conflictivo dentro del sector y se mencionan fallas en cuanto a salubridad, parqueaderos y congestión; para 1976 y 1986 se menciona la reubicación en otros puntos al sur y al norte. Se proponen plazas de mercado por sectores o dentro de un sistema satélite.

- En el aspecto vial, en 1958 la Avenida Oriental era la autopista principal de la ciudad, se proponen cruces cada 500 metros; para 1976 ya se plantea la avenida Perimetral al oriente y la avenida Oriental queda como una vía urbana; para 1986 se propone la racionalización del sistema vial, mejoramiento de las vías y fluidez en el tránsito. En forma general se describió el sistema vial existente, mencionando su mal estado y otros aspectos puntuales como: trazado de vías sobre cárcavas, construcción de vías en contrapendiente y deficiencia en el sistema de estacionamientos, especialmente en el sector antiguo de la ciudad.

- Como aspecto generalizado en todos los planes de desarrollo se plantea la densificación del sector urbano, debido a que la ciudad a crecido en forma dispersa, es necesario racionalizar y controlar su expansión. En el plan de 1976 se propone formular políticas que estimulen la venta y construcción de predios.

- Los límites establecidos por el perímetro urbano siempre han sido superados, por la aparición de nuevos asentamientos urbanos, sin ningún tipo de control y sin una zona periurbana o suburbana definida y normatizada. Solamente en el plan de 1958



se propone "una franja de 200 metros de ancho que rodee el perímetro urbano y lo oriente para evitar la dispersión del crecimiento urbano.

≈ Otra consideración importante es que a los planes de desarrollo no se les dio la oportunidad de aplicarse, sus tesis no se pudieron comprobar, ¿porqué?

- La falta de dirigencia política en los aspectos de gestión.

- El desinterés de la ciudadanía en el seguimiento de los planes, aspecto relevante en nuestra realidad social, porque no hemos asumido nuestro papel como dueños de casa.

- La limitación presupuestal de la Administración para dar curso a los proyectos planteados.